

**BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT**



**APPUI AU PROGRAMME NATIONAL DE REMPLACEMENT DE  
TAXIS FONDE SUR LA CREATION D'EMPLOIS**

**PAYS : REPUBLIQUE ARABE D'ÉGYPTE**

---

**RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROJET**

<b>Équipe d'évaluation</b>	Chef d'équipe : Ginette Nzau-Muteta, socioéconomiste en chef, OSHD.1 Membres de l'équipe : Gehane El Sökkary, socioéconomiste, EGFO Claudius P. Nkhata, spécialiste en gestion financière, OSAN.3 Safouen Ben Abdallah, conseiller juridique supérieur, GECL.1 Tarek Ammar, spécialiste du secteur privé, OPSM.5 Uche Duru, spécialiste de l'environnement, PJP, ONEC.3 Amira Saleh, assistante aux décaissements, EGFO Chef division secteur : Sunita Pitamber, OSHD.1 Directeur sectoriel : Agnès Soucat, directrice, OSHD Directeur régional : Jacob Kolster, ORNA
<b>Pairs évaluateurs</b>	N. Kulemeke, socioéconomiste, OICT.2 Y. Ahmad, chargé d'opérations, ORNA M. Babiker, expert des questions de genre, OSHD.0

---

## Table des matières

ÉQUIVALENCES MONÉTAIRES, ANNÉE BUDGÉTAIRE, POIDS ET MESURES	i
SIGLES ET ABRÉVIATIONS	i
INFORMATIONS SUR LE PRÊT ET LE DON	ii
FICHE DU PROJET	iii
CADRE LOGIQUE AXÉ SUR LES RÉSULTATS	v
CHRONOGRAMME DU PROJET	vii
<b>PARTIE I - ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION</b>	<b>1</b>
1.1. Liens du programme avec la stratégie et les objectifs du pays	1
1.2. Justification de l'implication de la Banque	2
1.3. Coordination des bailleurs de fonds	4
<b>PARTIE II - DESCRIPTION DU PROJET</b>	<b>5</b>
2.1. Composantes du projet	5
2.2. Solution technique retenue et alternatives explorées	6
2.3. Type de projet	6
2.4. Coût du projet et modalités de financement	7
2.5. Zone et population cible	8
2.6. Processus participatif d'identification, de conception et d'exécution	8
2.7. Expérience du Groupe de la Banque et enseignements reflétés dans la conception du projet	8
2.8. Indicateurs clés de performance	9
<b>PARTIE III - FAISABILITÉ DU PROJET</b>	<b>10</b>
3.1. Performance économique et financière	10
3.2. Impacts environnementaux et sociaux	10
<b>PARTIE IV - MISE EN ŒUVRE</b>	<b>13</b>
4.1. Modalités d'exécution	13
4.2. Suivi	17
4.3. Gouvernance	18
4.4. Durabilité	19
4.5. Gestion des risques	19
4.6. Développement des connaissances	20
<b>PARTIE V - INSTRUMENTS ET FONDEMENT JURIDIQUES</b>	<b>20</b>
5.1. Instruments juridiques	20
5.2. Conditions liées à l'intervention de la Banque	20
5.3. Conformité aux politiques de la Banque	20
<b>PARTIE VI - RECOMMANDATION</b>	<b>21</b>
<b><u>Annexes</u></b>	
Annexe I : Indicateurs socioéconomiques comparatifs pour l'Égypte	
Annexe II : Portefeuille de la BAD en Égypte	
Annexe III : Projets similaires clés financés par la Banque et autres partenaires au développement en Égypte	
Annexe IV : Carte de la zone du projet	

## ANNEXES TECHNIQUES

**Équivalences monétaires***au mois de septembre 2010*

1 UC	=	8,32996	EGP
1 UC	=	1,50891	USD
1 USD	=	5,52052	EGP

**Année budgétaire**1<sup>er</sup> juillet – 30 juin**Poids et mesures**

Système métrique

**Sigles et abréviations**

BAD	:	Banque africaine de développement
BM	:	Banque mondiale
BSN	:	Banque sociale Nasser
CCNUCC	:	Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques
CIEP	:	Cadre d'investissement dans l'énergie propre
DSP	:	Document de stratégie pays
EGFO	:	Bureau de la Banque en Égypte
EGP	:	Livre égyptienne
EIES	:	Évaluation d'impact environnemental et social
FSD	:	Fonds social pour le développement
GNC	:	Gaz naturel comprimé
GoE	:	Gouvernement (égyptien)
GPD	:	Groupe des partenaires au développement
MdF	:	Ministère des Finances
MDP	:	Mécanisme de développement propre
MPE	:	Micro et petites entreprises
OE	:	Organe d'exécution
ONG	:	Organisation non gouvernementale
PGES	:	Système de gestion environnementale et sociale
PIB	:	Produit intérieur brut
PME	:	Petites et moyennes entreprises
PND	:	Plan national de développement de l'Égypte
PNRT	:	Plan national de remplacement de taxis
PNUD	:	Programme des Nations Unies pour le développement
PPP	:	Partenariat public-privé
PRI	:	Pays à revenu intermédiaire
RIEEP	:	Projet d'amélioration du revenu et de la situation économique en milieu rural
S&E	:	Suivi et évaluation
SWAp	:	Approche sectorielle globale
TRE	:	Taux de rentabilité économique
UC	:	Unité de compte
USD	:	Dollar des États-Unis

## Informations sur le prêt et le don

### Informations sur le client

---

**EMPRUNTEUR**

GoE

**ORGANE D'EXÉCUTION**

Banque sociale Nasser

### Plan de financement

---

Source	Montant (UC)	Instrument
BAD	99,40 millions	Prêt
PRI	0,60 million	Don
Banque sociale Nasser	66,27 millions	Apport de contrepartie
GoE	12,68 millions	Apport de contrepartie
<b>COÛT TOTAL</b>	<b>178,95 millions</b>	

### Informations clés sur le financement de la BAD

---

Monnaie du prêt et du don de la BAD	USD et UC respectivement
TRF, VAN (scénario de référence)	(21%, 114,35 millions d'EGP)
TRE (scénario de référence)	(38%)

### Échéancier – principales étapes (prévisions)

---

Approbation de la note conceptuelle	Août 2010
Approbation du projet	Décembre 2010
Entrée en vigueur	Mai 2011
Achèvement	Décembre 2015
Dernier décaissement	Décembre 2016

## Résumé du projet

*Synthèse du projet* : Le projet d'« Appui au programme national remplacement de taxis fondé sur la création d'emplois » renforcera le Plan national de remplacement de taxis (PNRT) conçu par le Gouvernement égyptien (GoE) en 2008 pour aider les propriétaires de taxis à se conformer à la Loi sur la circulation de 2008, sans compromettre leurs moyens de subsistance. Cette loi stipule que les véhicules de transport en commun (y compris les taxis) âgés de plus de 20 ans ne pourront plus circuler à compter de juillet 2011. Établi sous forme de partenariat public-privé (PPP) réunissant les institutions financières, les fabricants automobiles, les entreprises de casse et les instances d'administration des véhicules, ce plan vient en soutien aux propriétaires de taxis dont les véhicules ont atteint cet âge en leur offrant une aide financière et en leur facilitant le remplacement par des taxis neufs. La première phase de ce plan a été mise en œuvre d'avril 2009 à mars 2010 avec le concours de banques locales mobilisées par le gouvernement. Elle a abouti au remplacement de 21 272 taxis. Le projet vise à aider les propriétaires de taxis, dont au moins 25 % sont des femmes, à remplacer 21 250 autres taxis à travers le pays entre mars 2011 et décembre 2015 par l'intermédiaire de la Banque sociale Nasser (BSN). Les résultats suivants sont attendus : les revenus des propriétaires de taxis augmenteront de 40 %, 21 250 emplois au moins seront préservés et 10 500 emplois directs et 1 000 emplois indirects seront créés au profit de chauffeurs de taxis ainsi que d'ouvriers de chaînes de montage, d'ateliers d'entretien et d'activités de casse de véhicules. Ce projet conduira également à une réduction des émissions pouvant atteindre 0,6 million de tonnes équivalent carbone sur dix ans.

*Participation des bénéficiaires* : Les bénéficiaires directs seront les 21 250 propriétaires de taxis qui, en échange de leurs anciens véhicules, se verront accorder chacun 5 000 EGP (906 USD) à partir d'un Fonds spécial géré par le ministère des Finances. Ce montant devra être utilisé comme acompte pour le remboursement du prêt qu'ils auront reçu de la BSN pour remplacer leurs véhicules. Ils bénéficieront également d'une exonération de la taxe sur les ventes ainsi que de remises sur le prix de véhicules spécifiques proposés par les constructeurs automobiles. Ces bénéficiaires seront tenus de remplacer leurs vieux taxis, d'assurer leurs nouveaux véhicules, de les entretenir suivant un programme préétabli et de rembourser les prêts sur une période de 5 à 7 ans en respectant un échéancier défini. Au nombre des bénéficiaires indirects figure la BSN, qui aura des capacités institutionnelles accrues et des ressources supplémentaires pour ses projets sociaux. Un autre bénéficiaire indirect sera l'unité de suivi & évaluation (S&E) spécialisée mise en place par le ministère des Finances dans le cadre du PNRT. Ce plan profitera également d'un système de S&E amélioré.

*Justification et nécessité du projet* : Quelque 90 000 taxis de plus de 20 ans circulent actuellement en Égypte, ce qui entraîne des impacts socioéconomiques graves : i) détérioration de la qualité de l'air entraînant une fréquence accrue des maladies chroniques et respiratoires ; ii) moindre sécurité de la circulation et congestion accrue des transports urbains, affectant la productivité et la croissance ; iii) pertes de revenus pour les propriétaires/chauffeurs de taxi en raison de frais d'entretien accrus, de temps de travail perdus et de l'impossibilité d'effectuer davantage de rotations ; iv) conséquences négatives au niveau du tourisme ; et v) consommation accrue d'essence subventionnée en raison de l'efficacité moindre des vieux moteurs ; vi) perte d'opportunités de création d'emplois supplémentaires. De plus, en l'absence d'une assistance externe, les propriétaires de taxis ne seraient pas en mesure de remplacer leurs véhicules, et seraient soit réduits au chômage, ce qui compromettrait leurs moyens de subsistance personnels et familiaux, soit amenés à

vendre des biens ménagers ou à emprunter à des taux usuraires, ce qui mettrait en péril leurs moyens de subsistance.

*Valeur ajoutée par la Banque* : Ce projet tirera parti de l'expérience poussée de la Banque en Égypte ainsi que de projets à composante de facilitation de l'accès aux financements pour améliorer des moyens de subsistance et préserver des emplois. Par cette intervention, la Banque contribuera au premier pilier du sixième Plan national de développement (encourager la croissance économique et améliorer le niveau de vie des populations). Les compétences essentielles en jeu dans la mise en œuvre du projet sont la protection sociale, l'environnement et le changement climatique, le développement du secteur privé, l'accès aux financements et l'appui au développement de PME.

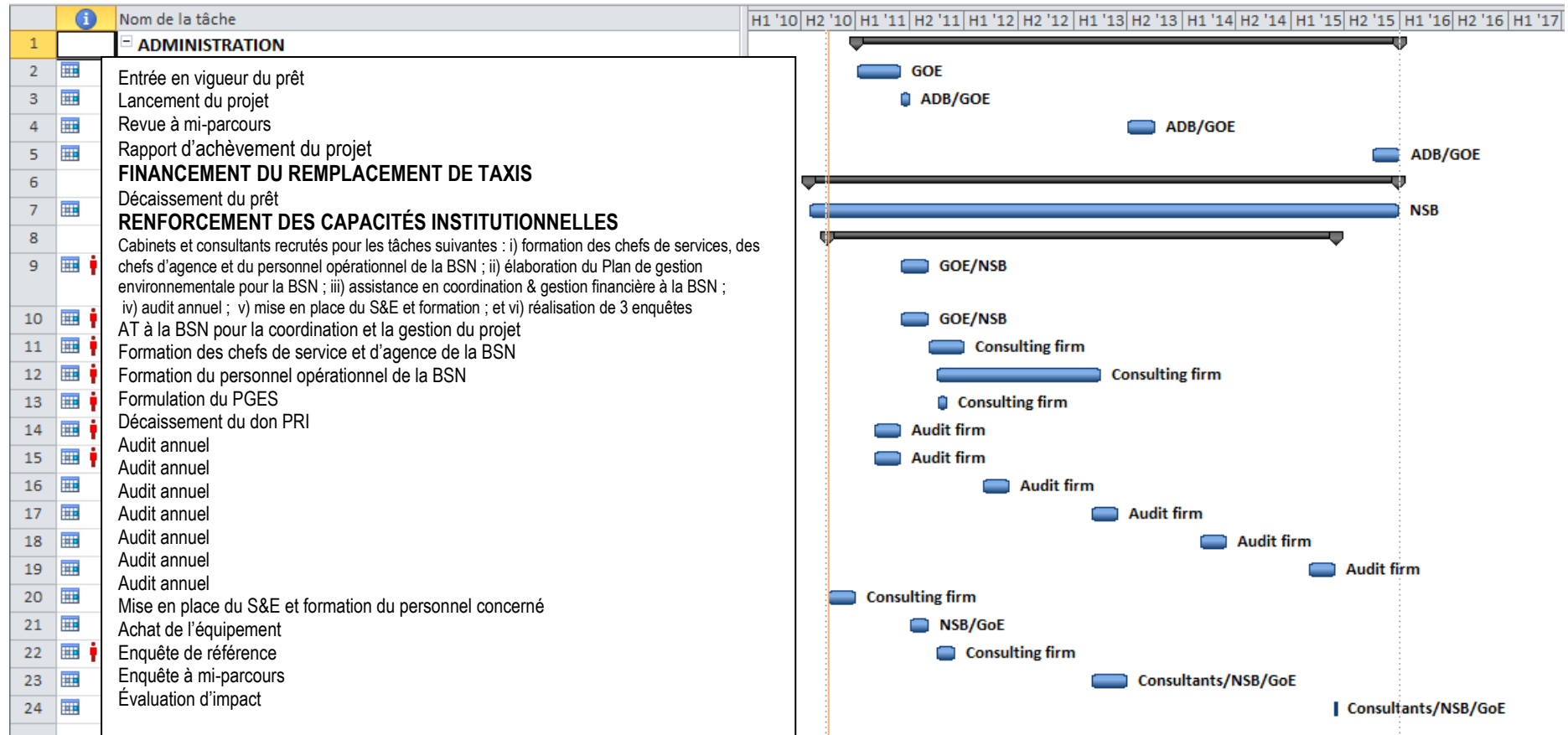
*Gestion des connaissances* : Étant donné l'aspect multidimensionnel du projet, qui comportera des éléments novateurs tels que le PPP et s'attaquera au changement climatique en valorisant des crédits carbone, la gestion des connaissances en constituera un résultat important. Elle présentera une opportunité d'apprentissage unique, positionnant la Banque comme agent pour le transfert de pratiques de ce type vers d'autres pays d'Afrique. Par le biais du système de S&E que le projet contribuera à mettre en place, ses résultats et les enseignements tirés seront suivis de près et diffusés.

### Cadre logique axé sur les résultats

HIÉRARCHIE DES OBJECTIFS	RÉSULTATS ESCOMPTÉS	PORTÉE	INDICATEURS DE PERFORMANCE	CALENDRIER DES OBJECTIFS INDICATIFS	HYPOTHÈSES/RISQUES
<p><b>But :</b> Contribuer à soutenir l'emploi et la croissance en vue de la réduction de la pauvreté</p>	<p><b>Impact :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'emplois pour des hommes et des femmes</li> <li>- Réduction de la pauvreté</li> </ul>	<p><b>Bénéficiaires :</b> Population égyptienne</p>	<p><b>Indicateurs d'impact :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'emplois créés</li> <li>- Réduction du taux de pauvreté général</li> </ul> <p><i>(Source : Plan national de développement ; Vision de développement à LT 2020)</i></p>	<p><b>Progrès escomptés à long terme (2020) :</b> Contribuer à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la création de 750 000 emplois par an</li> <li>- la réduction du taux de pauvreté de 21,6 % en 2010 à 15 % en 2012 et 10 % en 2020</li> </ul>	<p><b>Hypothèses retenues :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La situation socio-économique et politique reste stable</li> <li>- Mise en œuvre réussie du Programme national de remplacement de taxis</li> </ul>
<p><b>Objet du projet :</b> Protéger les emplois et accroître les revenus de propriétaires de taxi et déployer des véhicules protégeant mieux l'environnement</p>	<p><b>Résultats :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- maintien des emplois de propriétaires/chauffeurs de taxi</li> <li>- amélioration des revenus des propriétaires de taxis, dont au moins 25 % sont des femmes</li> <li>- offre d'emplois accrue à la fois pour les hommes et les femmes</li> <li>- réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre dues aux vieux véhicules</li> </ul>	<p><b>Bénéficiaires :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 21 250 propriétaires de taxis dans le pays, y compris 5 300 femmes</li> <li>- demandeurs d'emplois en Égypte, dont 30 % de jeunes</li> <li>- habitants et visiteurs de l'Égypte</li> </ul>	<p><b>Indicateurs de résultat :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'emplois du groupe cible</li> <li>- Revenus moyens du groupe cible</li> <li>- Emplois directs de chauffeurs de taxis, et emplois indirects dans la fabrication, la maintenance et la casse de véhicules</li> <li>- Émissions de CO<sub>2</sub> dans le pays par les taxis ciblés</li> </ul> <p><i>Sources : EIES, système S&amp;E du projet</i></p>	<p><b>Progrès anticipés dans le moyen terme (2015) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- préservation des emplois de 21 250 propriétaires/chauffeurs de taxis</li> <li>- en moyenne, les revenus des propriétaires de taxis neufs, y compris ceux du sexe féminin, augmenteront de 40 % et ceux des chauffeurs de 100 %</li> <li>- création d'au moins 11 500 emplois</li> <li>- réduction de 0,3 million de tonnes des émissions de CO<sub>2</sub>, sur un total de 1,2 million (25 %)</li> </ul>	<p><b>Facteur de risque 1 :</b> Capacités insuffisantes en fabrication et maintenance de véhicules <b>Stratégie d'atténuation</b> Augmenter le nombre de postes de travail</p> <p><b>Facteur de risque 2 :</b> Non remboursement des prêts par les propriétaires de taxis <b>Stratégie d'atténuation</b> La BSN restera propriétaire des véhicules jusqu'au remboursement complet ; garantie supplémentaire fournie par le MdF</p>

<b><u>Intrants et activités :</u></b>	<b><u>Extrants :</u></b>	<b><u>Bénéficiaires :</u></b>	<b><u>Indicateurs de résultat :</u></b>	<b><u>Progrès escomptés à court terme (2013) :</u></b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Financement du remplacement de taxis</li> <li>- Offre d'AT et de formations aux personnels BSN concernés</li> <li>- Recrutement d'un consultant chargé de formuler un Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) pour la BSN</li> <li>- Audit annuel externe</li> <li>- Recruter un consultant pour mettre en place un système de S&amp;E pour le PNRT</li> <li>- Acheter un équipement devant relier le PNRT au MdF</li> <li>- Formation en S&amp;E des personnels des différentes parties prenantes du PNRT</li> <li>- Exécution de trois enquêtes (référence, mi-parcours et évaluation d'impact)</li> </ul> <p>Prêt BAD (99,40 mn UC) Don PRI (0,60 mn UC) BSN (66,27 mn UC) GoE (12,68 mn UC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 21 250 vieux véhicules remplacés et autant des nouveaux véhicules bien entretenus</li> <li>- Renforcement des capacités de la BSN pour exécuter le projet</li> <li>- Système S&amp;E performant pour le Plan national de remplacement de taxis (PNRT)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Propriétaires de taxis de plus de 20 ans et leurs familles</li> <li>- BSN</li> <li>- Plan national de remplacement de taxis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de véhicules remplacés</li> <li>- Nombre de personnels BSN formés, y compris 30 % de femmes</li> <li>- Formulation d'un PGES pour la BSN</li> <li>- Nombre d'audits externes menés à bien</li> <li>- Nombre de rapports S&amp;E produits</li> <li>- Exécution des études de référence et de mi-parcours</li> <li>- Achat d'ordinateurs et de leurs systèmes de communication</li> <li>- Nombre de personnels formés en S&amp;E</li> </ul> <p><b>Source &amp; méthode :</b> Rapports de projet Missions de supervision de la BAD</p>	<p><b><u>Calendrier :</u></b> D'ici juillet 2013 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 12 000 véhicules remplacés</li> <li>- 560 employés BSN formés</li> <li>- 1 plan de gestion environnementale préparé</li> <li>- 3 audits externes exécutés</li> <li>- 3 rapports S&amp;E préparés pour le PNRT</li> <li>- 1 étude de référence et 1 enquête mi-parcours entreprises</li> <li>- Achat d'ordinateurs avec système de communication</li> <li>- 10 employés formés en S&amp;E</li> </ul>	

## Chronogramme du projet



Années divisées en semestres (H1' et H2')

**RAPPORT ET RECOMMANDATION DU PRESIDENT DU GROUPE DE LA BAD  
AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UNE PROPOSITION DE PRET ET  
DE DON POUR FINANCER LE PROJET D'APPUI AU PROGRAMME NATIONAL DE  
REEMPLACEMENT DE TAXIS FONDE SUR LA CREATION D'EMPLOIS EN ÉGYPTE**

La Direction soumet le rapport et la recommandation qui suivent concernant la proposition d'octroi d'un prêt de 99,4 millions d'UC et d'un don PRI de 0,6 million d'UC pour financer le projet envisagé en Égypte.

## **I. ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION**

### ***1.1 Liens du programme avec la stratégie et les objectifs du pays***

1.1.1 L'Appui au Programme national de remplacement de taxis fondé sur la création d'emplois fait partie du Programme national de remplacement de taxis (PNRT) lancé par le Gouvernement égyptien (GoE) en 2008 pour aider les propriétaires de taxis à se conformer à la Loi sur la circulation de 2008. Cette loi prévoit qu'aucun permis d'exploitation ne sera délivré ou renouvelé pour les véhicules de transport en commun (taxis compris) âgés de plus de 20 ans. Le programme est destiné à aider les propriétaires de taxis de cet âge en leur proposant des financements et en facilitant le remplacement de leurs vieux taxis. Le projet vise à remplacer les véhicules anciens de 21 250 propriétaires de taxis, dont au moins 25 % de femmes, à travers le pays entre mars 2011 et décembre 2015 par l'intermédiaire de la Banque sociale Nasser.

1.1.2 Ce projet cadre avec la vision de développement à long terme 2020 du gouvernement et avec son 6<sup>e</sup> Plan national de développement (PND) 2007-2012 dont le but général déclaré est d'œuvrer à la réduction de la pauvreté et à l'amélioration des moyens de subsistance de la population. Dans ce cadre, le 6<sup>e</sup> PND a énoncé les objectifs suivants : i) créer 750 000 emplois par an dans tout le pays ; ii) ramener le taux de pauvreté de 21,6 % actuellement à 15 % ; iii) favoriser une croissance économique durable tirée par le secteur privé ; iv) promouvoir le développement de micro et petites entreprises ; et v) intensifier les efforts de protection environnementale.

1.1.3 Le projet contribuera à la réalisation des objectifs précités. Il créera environ 11 500 emplois nouveaux (voir la section 3.2) au profit des chauffeurs de taxi, travailleurs d'ateliers de montage et employés techniques de services après-vente et de maintenance. Grâce aux rotations supplémentaires, à l'amélioration de leurs services et aux économies de carburant et d'entretien qu'ils réaliseront, les propriétaires et chauffeurs de taxi verront leurs revenus augmenter respectivement de 40 % et 100 %, contribuant ainsi au recul de la pauvreté. En ciblant les propriétaires de taxis individuels, dont environ 25 % sont des femmes, le projet promeut l'entrepreneuriat, contribue au développement de micro et petites entreprises et favorise la participation active des femmes à la vie économique.

1.1.4 De plus, le document de stratégie pays de la Banque (DSP 2007-2011) et son rapport de revue à mi-parcours<sup>1</sup> cadrent avec le but général, les objectifs spécifiques et les cibles du 6<sup>e</sup> PND. À cet égard, le projet va essentiellement dans le sens appui du pilier II relatif au développement et à la protection sociale<sup>2</sup> en vue de contribuer aux objectifs du GoE

<sup>1</sup> Approuvés par le Conseil d'administration en juin 2009,

<sup>2</sup> La politique de réduction de la pauvreté adoptée par la Banque préconise le recours à des approches de protection sociale sélectives susceptibles d'autonomiser les pauvres et de contribuer par anticipation à la croissance économique. Il ressort

et aux buts visés de création d'emplois (voir l'annexe 3 du document de stratégie pays) et de protection environnementale. Par ailleurs, la conception du projet se situe dans le droit fil et vient à l'appui de la Réponse à la crise mondiale formulée par le GoE en juin 2009, qui définit une approche efficace de protection sociale visant à atténuer l'impact de crises sur les couches défavorisées de la population et à leur donner les moyens de subvenir à leurs besoins en menant une vie productive. En effet, le projet permettra de préserver 21 250 emplois qui auraient été perdus en l'absence de l'assistance du projet pour le remplacement de vieux taxis dont l'exploitation sera interdite dès juillet 2011. Il donnera également aux chauffeurs de taxi et propriétaires les moyens de protéger leurs revenus, lesquels auraient autrement été érodés par des frais d'entretien et de dépannage excessifs. De surcroît, le projet protégera les actifs financiers et physiques négociables de ces personnes qui autrement auraient été obligées de s'en séparer en partie, car cela aurait constitué leur seul mécanisme de réponse au choc économique, et il protégera aussi de nombreux chauffeurs de taxi qui auraient même pu perdre leur emploi. Enfin et surtout, le projet créera des emplois à l'appui de la stratégie du GoE axée sur la protection des personnes pauvres et vulnérables en vue d'une stabilité sociale et économique nationale accrue.

1.1.5 Le projet appuiera également le pilier I de ce DSP en offrant de nouvelles opportunités aux petits entrepreneurs qui sont parties prenantes au Programme national de remplacement de taxis, en approfondissant leur accès à des financements et en développant le marché en faveur de nouveaux venus, par exemple dans le montage et la casse de véhicules. Le projet concorde aussi avec la zone stratégique 2 du Cadre d'investissement dans l'énergie propre (CIEP) de la Banque concernant la promotion d'investissements en énergies propres dans des zones rurales et urbaines. Sous cet aspect, la conception du projet est coordonnée avec l'appui de la Banque mondiale à l'Égypte dans le cadre du Mécanisme de développement propre (MDP). Les nouveaux véhicules, et particulièrement ceux fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC), contribueront à une réduction pouvant atteindre 0,06 million de tonnes métriques équivalent carbone par an sur 10 ans. Le projet est également conforme à la politique et à la stratégie de la Banque en matière de microfinance : (i) il applique des taux d'intérêt du marché ; (ii) il recourt à des mécanismes axés sur la demande ; (iii) il met davantage l'accent sur les femmes ; et (iv) il prévoit un programme d'assistance technique (AT) indépendant mais complémentaire au programme de crédit.

## ***1.2 Justification de l'implication de la Banque***

1.2.1 Le Plan national de remplacement de taxis (PNRT) a été conçu notamment pour : i) fournir une assistance à de petits propriétaires de taxis pour le remplacement de leurs véhicules âgés de plus de 20 ans, en accord avec la Loi sur la circulation n° 121 de 2008 ; ii) contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, qui s'était détériorée en grande partie à cause de véhicules polluants, au-delà des normes internationales acceptables<sup>3</sup>, avec toutes les répercussions sanitaires que cela entraîne ; et iii) contribuer à l'amélioration du réseau de transport urbain, qui affecte directement la croissance économique en termes de temps de déplacement, de productivité et de revenu dégagé du tourisme (voir les détails à l'annexe technique A).

---

d'études sur la protection sociale que cette approche relève de mesures d'atténuation du risque de choc économique, par opposition aux "mesures aidant à faire face au risque", qui sont le plus souvent prises via des activités de filets de protection.

<sup>3</sup> Dans l'agglomération du Caire, des études ont montré que les véhicules de transport urbain contribuent à la détérioration de la qualité de l'air en dégageant 26 % des particules, plus de 90 % du monoxyde de carbone et des hydrocarbures et 50 % des oxydes d'azote.

1.2.2 Le GoE a toutefois projeté qu'en l'absence d'assistance financière extérieure, les propriétaires de taxis, qui appartiennent souvent aux groupes à bas revenu, seraient généralement incapables de remplacer leurs véhicules sans compromettre leurs actifs personnels ou emprunter à des taux exorbitants. De ce fait, le PNRT représente un programme très complet, offrant aux propriétaires de taxis un accès à des financements commerciaux par l'intermédiaire des banques participantes, encourageant les ventes de véhicules montés dans le pays en dépit de la récession mondiale et mettant en place un mécanisme respectueux de l'environnement pour la mise à la casse des vieux véhicules. Le PNRT a été testé à titre pilote dans la région métropolitaine du Caire et devrait être étendu à tout le pays. Le projet sous examen contribuera à l'objectif global du PNRT consistant à remplacer 90 000 taxis dans tout le pays d'ici 2015.

1.2.3 Les politiques de la Banque en matière de réduction de la pauvreté et le CIEP, en plus de la stratégie à moyen terme, ont amené la Banque à jouer un rôle directeur dans la promotion d'investissements durables tendant à réduire la pauvreté tout en diminuant les impacts sociaux et environnementaux négatifs. Il s'agit d'un domaine dans lequel la Banque a acquis une expérience considérable en Égypte. L'appui de la Banque au Fonds social pour le développement (FSD) et au Projet d'amélioration du revenu et de la situation économique en milieu rural (RIEEP) a ouvert des perspectives stratégiques au développement durable de l'entrepreneuriat dans le pays. Le soutien de la Banque à cet investissement profitera de cette expérience et représentera une approche très complète de la croissance et du développement durables en Égypte. De surcroît, la Banque jouit d'un avantage indéniable par rapport à d'autres organisations d'aide par le fait de soutenir ce partenariat public-privé de type unique et de disposer, en son sein, d'une certaine souplesse et de la collaboration des secteurs public et privé, tout cela permettant d'aligner les compétences requises pour la conception, la mise en œuvre et l'évaluation du projet.

1.2.4 Le premier rôle de la Banque dans cet investissement sera de prêter assistance au GoE/BSN dans l'obtention d'un financement économique en faveur du PNRT et d'améliorer la disponibilité à long terme de financements appropriés au profit de ce programme. Le GoE a déjà mobilisé plus de 282 millions d'USD en vue de remplacer 20 272 véhicules entre avril 2009 et juin 2010. En outre, la Banque jouera un rôle majeur dans le développement des capacités du GoE/BSN à moderniser leurs compétences et leurs connaissances du secteur financier ainsi que de domaines importants des investissements visant à atténuer les effets du changement climatique et des opportunités futures de gestion environnementale durable. En particulier, le présent investissement va dans le sens de l'engagement essentiel de la Banque vis-à-vis de la création d'emplois, particulièrement dans les pays à revenu intermédiaire. Il est également permis de penser que le présent investissement possède des qualités et des éléments clés susceptibles de promouvoir l'intégration régionale, car le PNRT constitue un modèle qui pourrait être répliqué dans d'autres pays du continent.

1.2.5 Enfin et surtout, le présent investissement offre à la BSN des possibilités certaines pour accroître son activité en tant que première banque du pays à proposer des produits financiers tournés vers la protection sociale. Il favorisera la croissance économique locale en renforçant les capacités des succursales de cette banque dans les gouvernorats et établira une culture du suivi et de l'évaluation de la gestion environnementale et sociale.

### 1.3 Coordination des bailleurs de fonds

1.3.1 La Banque collabore avec d'autres partenaires au développement en Égypte via le Groupe des partenaires au développement (GPD). Le GPD assure la coordination de huit sous-groupes thématiques couvrant des domaines tels que les PME, le genre et le développement, l'environnement et l'énergie, et la gouvernance. Ces sous-groupes thématiques offrent aux bailleurs une plateforme leur permettant de coordonner leurs activités et d'échanger des renseignements afin de réaliser la synergie des programmes et leur conformité aux politiques du GoE. La Banque participe activement, par l'intermédiaire de son Bureau national de l'Égypte (EGFO), à toutes les réunions officielles du GPD, à ses activités de coordination et à nombre des sous-groupes thématiques. De plus, l'EGFO reste en contact direct et étroit avec les partenaires au développement actifs dans les domaines d'intervention de la Banque.

1.3.2 Du fait de sa nature multidimensionnelle, le PNRT doit être considéré comme relevant de plusieurs sous-secteurs distincts, dont ceux des transports, de l'environnement, des PME et de la protection sociale/réduction de la pauvreté. La Banque est actuellement l'unique bailleur à soutenir le PNRT directement. Elle le fait dans une perspective de protection sociale par l'offre de financements à de petits propriétaires de taxi. Comme indiqué plus haut, le GoE a financé sur ses ressources propres le remplacement des 20 272 premiers véhicules. Cependant, pour réaliser l'objectif national du remplacement de 90 000 autres taxis d'ici 2015, il a sollicité la BAD, en tant que partenaire préféré, pour soutenir le déploiement de ce programme. La Banque mondiale, de son côté, a agencé son soutien de manière à aider le GoE à obtenir des financements pour la lutte contre les émissions de carbone en s'appuyant sur les activités de casse de véhicules prévues par le plan<sup>4</sup>.

1.3.3 Le tableau ci-dessous illustre l'implication du GoE et des bailleurs dans le développement de micro et petites entreprises (MPE). Dans ce secteur, la plupart des bailleurs collaborent conjointement avec le Fonds social pour le développement, un organisme égyptien ayant pour mission de coordonner et de gérer les ressources consacrées au développement de PME dans le pays.

Participation du secteur public au développement de MPE (opérations en cours)			
État	Bailleurs		
[17 mn UC]	[506 mn UC]	[Banque mondiale]	[38,2%]
[3,25%]	[96,75%]	[BAD]	[25,1%]
		[Fonds koweïtien]	[11,5%]
		[JICA]	[5,6%]
		[Fonds saoudien]	[3,3%]
		[UE]	[3,2%]
		[FIDA]	[3,1%]
		[Fonds OPEP]	[3,1%]
		[Autres]	[3,6%]
Niveau de coordination des bailleurs			
Existence de groupes de travail thématiques			[O]
Existence de SWAp ou d'approches sectorielles intégrées			[N]
Implication de la BAD dans la coordination des bailleurs			[M]

M : membre mais non chef de file ; aucune : pas d'implication

<sup>4</sup> <http://cdm.unfccc.int/ProgrammeOfActivities/Validation/DB/G1NU99KPWG655SQX4X5F0EQE8BNT17/view.html>.

1.3.4 Des aides aux transports urbains ont historiquement été fournies par la BM, la France, JICA et l'UE. La BEI et la Banque ont exprimé leur intérêt à travailler dans le secteur. Actuellement, la GTZ et le PNUD/FEM interviennent de manière spécifique dans des domaines liés, respectivement, à la sécurité et la gestion de la circulation, et à des moyens de transport durables. L'annexe technique A fournit de plus amples précisions sur l'assistance de bailleurs aux interventions en matière de transports urbains.

## II. DESCRIPTION DU PROJET

### 2.1 Composantes du projet

2.1.1 *L'objectif de développement du projet est de contribuer à maintenir l'emploi et la croissance en vue de la réduction de la pauvreté. L'objectif spécifique du projet est de protéger et d'accroître les revenus de propriétaires de taxis dont les véhicules ont plus de 20 ans d'âge en leur offrant un meilleur accès à des financements commerciaux et à de nouveaux véhicules mieux à même de préserver l'environnement.*

Tableau 2.1  
Composantes du projet

Nom de la composante	Coût. estimatif (millions d'UC)	Description de la composante
<u>Composante I</u> : Financement du remplacement de taxis	178,32	<p>Un prêt totalisant 150 millions d'USD (99,4 millions d'UC) sera accordé à la BSN pour compléter son propre financement du PNRT, égal à 100 millions d'USD (66,27 millions d'UC), afin de financer le remplacement de 21 250 véhicules au profit de bénéficiaires éligibles. La BSN accordera des prêts aux bénéficiaires finaux en accord avec le Protocole du programme de remplacement de taxis (voir l'annexe technique C1) à partir de la liste des prix de véhicules arrêtée dans le programme qui sera régulièrement mise à jour. Les prêts aux bénéficiaires finaux ne dépasseront à aucun moment le coût maximum d'une seule voiture comprise dans la liste des prix agréés, plus le coût de la prime d'une assurance tous risques.</p> <p>La durée de ces prêts variera de 5 à 7 ans, selon le montant du prêt et l'aptitude du bénéficiaire à le rembourser. Le véhicule restera la propriété de la BSN jusqu'à ce que le prêt ait été remboursé et que l'immatriculation du véhicule ait été acquittée.</p> <p>Les bénéficiaires soutenus sous cette composante devront tous remplir les critères suivants : (a) être le propriétaire légal d'un taxi ayant 20 ans d'âge au moins, (ii) être un propriétaire de taxis dans la catégorie d'âge de 21 à 65 ans, (iii) être le titulaire d'une licence valable d'exploitation de taxi et (iv) avoir pris l'engagement de respecter les exigences de maintenance régulière et de renouvellement de permis prévues dans le Programme de remplacement de taxis.</p>
<u>Composante II</u> : Renforcement des capacités institutionnelles	0,60	<p>Cette composante vise à renforcer les capacités de la BSN et prévoit également la mise en place d'un mécanisme robuste de suivi-évaluation pour le PNRT, notamment en ce qui concerne son impact environnemental et social. Elle comprend les deux sous-composantes suivantes :</p> <p>(i) <i>Renforcement des capacités de la BSN</i> par :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>la formation des cadres de la haute direction et des directeurs en matière de formulation de stratégie, stratégie de marketing, développement des ressources humaines, leadership et plan de succession ;</li> <li>la formation technique du personnel de la BSN responsable des opérations (480 personnes, dont 30% de femmes) travaillant au siège et dans les succursales, en accordant la priorité à ceux qui seront impliqués dans l'exécution du projet et les services à la clientèle, les ventes, les</li> </ol>

		<p>communications, la comptabilité, l'audit et les aspects juridiques ;</p> <p>c. Le recrutement d'un cabinet de conseil pour formuler un Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) pour la BSN ;</p> <p>d. Une assistance technique (AT) de deux ans dans la coordination de projet, y compris trois mois d'AT en gestion financière et en décaissements au début du projet, à l'intention du personnel de la BSN affecté aux services de comptabilité ; et</p> <p>e. Le recrutement d'auditeurs indépendants extérieurs pour réaliser l'audit annuel du projet.</p> <p>(ii) <i>Suivi et évaluation du programme (PNRT)</i>, prévoyant :</p> <p>a. Le recrutement d'un cabinet de conseil pour prêter assistance à la mise en place d'un système de S&amp;E standard ;</p> <p>b. La fourniture d'un équipement informatique et de communication reliant le site du projet à l'organe d'exécution du PNRT (soit, le ministère des Finances) ;</p> <p>c. La formation en S&amp;E au profit de personnes concernées ; et</p> <p>d. La réalisation de trois enquêtes (référence, mi-parcours et évaluation d'impact).</p>
--	--	---

## 2.2 *Solution technique retenue et alternatives explorées*

2.2.1 Deux alternatives, telles qu'évoquées dans le tableau ci-dessous, ont été envisagées pour la conception du projet.

Tableau 2.2  
*Alternatives considérées pour le projet et raisons de leur rejet*

<b>Nom de l'alternative</b>	<b>Raisons du rejet de ces alternatives</b>
1. Limiter le financement BAD aux seuls taxis fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PNRT repose sur la participation volontaire des propriétaires de taxis et le choix des taxis est laissé aux intéressés.</li> <li>• Des études de la consommation de carburant ont montré que les émissions de gaz à effet de serre (mesurées en équivalent CO<sub>2</sub>) ne sont pas sensiblement différentes pour les deux types de carburant quand il s'agit de véhicules neufs.</li> <li>• L'infrastructure de distribution de GNC est limitée dans le pays.</li> <li>• Qu'elles fonctionnent sur essence ou GNC, les nouveaux véhicules sont dotés de technologies de protection de l'environnement et présentent donc des avantages positifs par rapport aux anciens véhicules.</li> </ul>
2. Financer le remplacement de taxis en dehors du PNRT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• À la différence de financements généraux, le PNRT comporte un système incitatif complet portant sur les diverses activités de la chaîne (procédures administratives, immatriculation, assurance, environnement, mise à la casse, etc.).</li> <li>• Le PNRT offre de nombreux avantages (exonérations fiscales, prix négociés, contribution du MdF, etc.) pour les bénéficiaires et comporte des garanties visant à limiter les risques.</li> </ul>

2.2.2 L'alternative retenue offre un appui ciblé à un programme national important et global revêtant une importance cruciale pour la protection des moyens de subsistance des bénéficiaires et pour l'amélioration de l'environnement dans le pays. L'alternative retenue évite également de fausser les orientations principales de la mise en œuvre du PNRT, préservant ainsi le caractère entièrement national du programme. Enfin, cette alternative contribue à un renforcement des capacités de la BSN et à l'ouverture de nouvelles perspectives de partenariat pour cette banque, ce qui profitera à sa clientèle majoritairement de bas revenu et composée pour 40 % de femmes.

## 2.3 Type de projet

Ce projet est une opération autonome financée par un prêt souverain à long terme accordé à l'État égyptien. Le prêt est complété par un don d'assistance technique visant à renforcer les capacités de la BSN et à améliorer le système de suivi-évaluation du PNRT.

## 2.4 Coût du projet et modalités de financement

2.4.1 Le coût total de projet est de 270,05 millions d'USD (178,95 millions d'UC), comprenant une augmentation du prix des taxis chiffrée à 5 % en moyenne sur la durée de vie du projet et des imprévus physiques chiffrés à 2,5 %. Le projet sera par un prêt BAD d'une valeur de 99,40 million d'UC, représentant 55M du coût, et d'un don PRI de 0,60 million d'UC qui financera 0,33% des coûts du projet. Il est également financé par la contrepartie gouvernementale totalisant 78,95 millions d'UC et représentant 44,12 % du coût total. Cette contrepartie comprend: i) la contribution de la BSN en tant qu'organe d'exécution, pour un montant de 100 millions d'USD (66,27 millions d'UC) ; ii) la contribution de 12,41 millions d'UC fournie par le GoE. Les tableaux suivants récapitulent le coût estimatif du projet par composante, par source de financement et par catégorie de dépense.

Tableau B.3  
Estimations du coût du projet par composante [montants en millions]

	COMPOSANTES	Dollars (USD)			UC			% Devises
		Devises	Monnaie locale	Total	Devises	Monnaie locale	Total	
C1	Financement du remplacement de taxis	107,62	161,44	269,097	71,33	107,00	178,32	40%
C2	Renforcement des capacités institutionnelles	0,095	0,86	0,954	0,06	0,56	0,63	10%
	<b>Total</b>	<b>107,71</b>	<b>162,30</b>	<b>270,051</b>	<b>71,39</b>	<b>107,56</b>	<b>178,95</b>	

Tableau B.4  
Sources de financement

Sources de financement	Devises (000 USD)	Monnaie locale (000 USD)	Coût total (000 USD)	Devises (mill. UC)	Monnaie locale (mill. UC)	Coût total (mill. UC)	% Total
<b>Prêt BAD</b>	60 000,00	90 000,00	150 000,00	39,76	59,64	99,40	55,55%
<b>Don PRI</b>	90,54	814,82	905,35	0,06	0,54	0,60	0,33%
<b>GoE</b>	47 634,50	71 510,50	119 145,00	31,57	47,38	78,95	44,12%
<b>TOTAL</b>	<b>107 725,04</b>	<b>162 325,32</b>	<b>270 197,01</b>	<b>71,39</b>	<b>107,56</b>	<b>178,95</b>	<b>100%</b>

Tableau B.5  
Coût du projet par catégorie de dépenses [montants en 000 UC]

Catégories de dépenses	Devises	Monnaie locale	Coût total	% Devises
<b>ÉQUIPEMENT</b>	1,80	16,16	17,96	10
<b>SERVICES</b>	61,36	552,24	613,60	10
<b>DIVERS (remplacement taxis)</b>	71 328,91	106 993,35	178 322,26	40
<b>TOTAL</b>	<b>71 392,07</b>	<b>107 561,75</b>	<b>178 953,82</b>	

Tableau B.6  
Programme de dépenses par composante [montants en 000 UC]

COMPOSANTE	2011	2012	2013	2014	2015	Total
	Financement du remplacement de taxis	30 242,76	31 727,37	33 335,92	43 822,33	39 193,89
Renforcement des capacités institutionnelles	253,54	175,68	179,58	8,33	14,44	631,57
	<b>30 496,30</b>	<b>31 903,05</b>	<b>33 515,50</b>	<b>43 830,66</b>	<b>39 208,33</b>	<b>178 953,84</b>

## **2.5 Zone et population cible**

2.5.1 La population cible du projet est constituée par 21 250 propriétaires de taxis à travers le pays, dont au moins 25 % sont des femmes, possédant des véhicules de plus de 20 ans d'âge, pendant la période de 2011 à 2015. Cette population représente le quart environ de celle qui est ciblée par le programme national. Les emplois de ce groupe cible seront préservés. Du fait de la possession de nouveaux véhicules, le groupe cible verra son revenu croître de 40 % à la fin du projet grâce à une réduction de la consommation et donc des frais de carburant estimée à 50 EGP par mois environ ; grâce à l'usage de gaz naturel au lieu d'essence, aboutissant à une économie supplémentaire de l'ordre de 200 EGP par mois ; et grâce à une réduction de leurs frais d'entretien de véhicules, correspondant à une économie d'au moins 300 EGP par mois.

2.5.2 La plupart des propriétaires de taxis ciblés appartiennent aux classes à faible revenu. Comme ces personnes ne disposent pas de nantissement, leur accès aux banques privées est barré. Le fait qu'elles ne deviendront les propriétaires de leurs nouveaux véhicules qu'après avoir remboursé l'intégralité de leurs prêts à la BSN constitue une très forte incitation à réussir.

## **2.6 Processus participatif d'identification, de conception et d'exécution**

En vue de mener ce processus à bien, les missions d'identification, de préparation et d'évaluation de la Banque ont donné lieu à des réunions et groupes de consultation avec plusieurs parties prenantes, dont la plupart avaient été engagées dans la première phase du programme financée par le GoE. Il s'agissait des responsables aux ministères de la Coopération internationale, des Finances, des Affaires environnementales et de l'Agence égyptienne des affaires environnementales (AEAE), ainsi que de représentants des banques participant au PNRT, de constructeurs automobiles, de propriétaires et chauffeurs de taxis et de bénéficiaires de prêts antérieurs. Le but de ces réunions était de dégager un aperçu des problèmes à résoudre pendant la mise en œuvre et à réfléchir sur les enseignements des expériences acquises.

## **2.7 Expérience du Groupe de la Banque et enseignements reflétés dans la conception du projet**

2.7.1 La conception du PNRT s'inspire des enseignements tirés des deux projets pilotes déjà entrepris avec les ressources du GoE. Le premier, lancé en avril 2007 et achevé à ce jour, visait à financer 100 propriétaires de taxis par l'intermédiaire de la BSN. Le second, lancé en 2008 et toujours en cours, visait à financer 1 000 propriétaires de taxis par l'intermédiaire de la Banque Nationale de l'Égypte. Les financements prévus par ces deux projets pilotes n'étaient accordés qu'aux propriétaires éligibles exploitant des taxis fonctionnant au GNC.

2.7.2 Le PNRT a été officiellement lancé en avril 2009. En juin 2010, il était parvenu à remplacer 20 272 taxis. Le taux de défaut de paiement s'est avéré négligeable. Pendant cette phase, 20 272 emplois ont été préservés et environ 10 000 emplois nouveaux ont été créés au profit de chauffeurs et de personnes employées dans la construction, la maintenance et la mise à la casse de véhicules. Une agence publicitaire a été mise à contribution dans le cadre du programme. Elle s'était engagée à supporter 30 % à 40 % du montant moyen des prêts, moyennant la mise en place de publicités sur les nouveaux taxis. Mais cette agence n'est pas parvenue à honorer ses engagements durant la phase de mise en œuvre et a discontinué ses versements. Il en a découlé un impact négatif temporaire sur l'aptitude des propriétaires de

taxis à effectuer le remboursement de leurs prêts. Mais grâce au sentiment d'appropriation prononcé du gouvernement et des différentes parties prenantes à l'égard du PNRT, il a été possible de rapidement modifier celui-ci en le dépouillant de sa composante publicitaire ; le GoE s'est engagé à prendre en charge les versements dus par l'agence publicitaire dans le cas où l'on ne parviendrait pas à trouver une autre agence pour la remplacer. De surcroît, le GoE a fait appel à la BSN pour toucher plus de bénéficiaires tout en augmentant de 5 à 7 ans le terme des prêts.

2.7.3 Les principaux enseignements des deux projets pilotes, retenus dans l'agencement du PNRT, sont les suivants : (i) permettre aux nouveaux taxis de fonctionner sur de l'essence comme sur du GNC, compte tenu des limitations de l'infrastructure de distribution de GNC dans le pays et du fait que les deux types de carburant ont un impact environnemental positif sur des moteurs modernes ; (ii) mieux sensibiliser le grand public à l'existence du projet au moyen de campagnes médiatiques ; (iii) mettre en place un comité directeur multipartite chargé de superviser le projet, et veiller à ce que le Gouvernement reste solidement engagé vis-à-vis du plan ; et (v) établir une unité au sein du MdF pour assurer le suivi journalier de la bonne marche du programme.

2.7.4 Le projet proposé s'appuiera sur les interventions de la Banque dans le secteur social en Égypte, particulièrement sur les projets portant sur l'accès au financement en vue d'améliorer les conditions de vie des bénéficiaires et générer des emplois. Les enseignements génériques qui se dégagent d'un examen du portefeuille de la Banque en Égypte sont notamment : (i) le bureau de la Banque dans le pays (EGFO) doit suivre de près et orienter la mise en œuvre de projets ; (ii) la qualité à l'entrée doit être bonne et il convient d'avoir des indicateurs de référence dès le départ et de mettre en place un bon système de suivi et d'évaluation afin de pouvoir adéquatement apprécier l'impact développemental du projet ; (iii) il faut prévoir des audits techniques pour obtenir des assurances de bonne exécution et organiser des ateliers réguliers pour expliquer les règles de la Banque en matière d'acquisition, de gestion financière et de décaissement ; (iv) il faut préserver un sentiment d'appropriation partagée en recourant à des méthodes participatives aux stades de la conception, de la mise en œuvre et de l'évaluation de projets ; (v) la Banque doit veiller à déployer un bon dosage de compétences dans les missions qu'elle entreprendra pendant la mise en œuvre ; (vi) une assistance technique adéquatement ciblée doit être fournie à l'organe d'exécution ; (vii) il y a lieu de minimiser les conditions de prêt préalables au premier décaissement ; (viii) il est conseillé de recourir à une institution solide, d'envergure nationale pour gérer les lignes de crédit ; et (ix) pendant la mise en œuvre du projet, il est important de sensibiliser sur la nécessité de préserver l'environnement. Ces éléments ont tous été pris en compte dans la conception du projet.

## **2.8. *Indicateurs clés de performance***

2.8.1 Les indicateurs clés de performance sont évoqués dans le cadre logique axé sur les résultats. Les principaux résultats escomptés sont liés au nombre d'emplois qui seront protégés en faveur des propriétaires/chauffeurs de taxi ciblés, à l'augmentation moyenne des revenus des propriétaires/chauffeurs de taxi, au nombre des emplois directs et indirects créés et à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le pays par les taxis ciblés.

2.8.2 Le suivi ces résultats se fera au travers des rapports d'avancement trimestriels qui seront préparés dans le cadre du projet, au moyen du système de suivi et d'évaluation qui sera mis en place (voir la section 4.2 sur le suivi) et à l'occasion des missions de supervision de la Banque, de l'évaluation à mi-parcours et de l'achèvement.

### III. FAISABILITÉ DU PROJET

#### 3.1 *Performance économique et financière*

Tableau C.1  
Chiffres économiques et financiers clés

TRF, VAN (scénario de référence)	(21%, 114,35 millions d'EGP)
TRE (scénario de référence)	(38%)

3.1.1 Le projet aura un taux de rentabilité économique interne (TRE) de 38 % et un taux de rentabilité financière interne (TRF) de 21 %.

3.1.2 Les TRE et TRI sont calculés sur la bases des hypothèses suivantes : (i) les coûts et avantages du projet ont été estimés sur une période de 20 ans, qui représente la durée d'exploitation légale d'un taxi en Égypte, et (ii) le taux d'intérêt appliqué au prêt rétrocédé par le Gouvernement à la BSN sera égal à 3,5%, correspondant au taux de swap à 6 mois plus le « spread ». Un certain nombre d'avantages environnementaux ne figurent pas dans l'analyse en raison d'un manque de données fiables. Il est estimé que les émissions de bioxyde de carbone seront réduites à raison de 0,6 million de tonnes pendant les 10 premières années de la vie des taxis. De manière semblable, comme les données à ce sujet ne sont pas cohérentes, on n'a pas inclus, au nombre des avantages, les économies en frais de santé réalisées par la diminution des accidents ainsi que les économies de coûts sociaux qui en résulteront.

3.1.3 Le facteur le plus sensible de l'analyse est celui de l'économie de carburant. En supposant que l'économie de carburant prévue par le projet soit de 10 % inférieure à celle escomptée par les hypothèses, le TRE serait abaissé à 33 %. Si le coût unitaire des taxis augmentait de 10 %, le nombre des taxis financés par le projet baisserait, de sorte que les avantages seraient réduits, ramenant le TRE à 32 %, un taux qui demeure toutefois bien au-dessus du coût d'opportunité du capital. Le projet est donc faisable aux points de vue financier et économique. On trouvera des tables détaillées du calcul des TRF et TRE à l'annexe technique B6.

#### 3.2 *Impacts environnementaux et sociaux*

##### **Environnement**

3.2.1 En accord avec les Procédures d'évaluation environnementale et sociale de la Banque pour les opérations du secteur public (2001), le projet PNRT en Égypte a été placé dans la catégorie 4. La logique de ce classement tient au fait que le projet fera appel à un intermédiaire (la BSN) qui rétrocédera des fonds de la Banque à des propriétaires individuels de taxis en Égypte. La BSN est donc tenue d'appliquer des politiques et des procédures définies lui permettant de gérer les risques environnementaux d'activités de rétrocession de prêts. De ce fait, la BSN s'est engagée à mettre au point un plan de gestion environnementale

et sociale (PGES) à appliquer à toutes les études d'investissement futures. La Banque lui fournira une assistance à cette fin. L'impact positif sur l'environnement par la mise en circulation de nouveaux taxis devrait se traduire par une amélioration sensible de la qualité de l'air et par une diminution des niveaux de pollution.

3.2.2 Il est également à noter qu'une évaluation environnementale et sociale cadre, concernant le programme de casse et de recyclage de véhicules en Égypte, a été menée à bien en collaboration avec la Banque mondiale afin d'évaluer l'impact stratégique du plan et de ses différentes composantes (casse de véhicules et recyclage de pièces composantes). En conséquence, la Banque a fixé des conditions de prêt de nature à garantir que ces autres aspects du programme rempliront les exigences environnementales légales établies par l'Agence égyptienne des Affaires environnementales (AEAE), ainsi que les orientations données dans l'évaluation stratégique environnementale et sociale. En particulier, l'entreprise sélectionnée pour la casse de véhicules (Radwan) procède actuellement à des améliorations techniques afin de se plier entièrement aux règlements d'environnement, de prévention et d'intérêt social du pays. Des précisions en sont données dans les annexes techniques B3 et B7.

### **Changement climatique**

3.2.3 Le présent projet concorde avec l'engagement de la Banque en matière de changement climatique, tel que décrit sous la zone stratégique 2 du CIEP. L'implication de la Banque conduira à des impacts positifs sur l'environnement car les nouveaux véhicules produiront une pollution et des émissions de gaz à effet de serre (liées au changement climatique) sensiblement inférieures grâce à leur moindre consommation en carburant. Pour une distance parcourue donnée, un nouveau véhicule émettra potentiellement 25 %<sup>5</sup> d'équivalent CO<sub>2</sub> en moins que le véhicule de plus de 20 ans qu'il remplacera. Compte tenu de la portée de l'opération de la Banque (environ 20 000 véhicules), il pourrait en résulter une baisse des émissions correspondant à un maximum de 0,06 million de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> par an au cours d'une période de 10 ans. À l'achèvement du projet (2015), cela représentera une réduction totale de 0,3 million de tonnes de CO<sub>2</sub>. De plus, le Gouvernement égyptien a réalisé des progrès substantiels en matière d'accès à des financements basés sur l'acquisition de crédits carbone en conséquence du projet. Le Programme vient d'être validé dans le cadre du Mécanisme de développement propre (MDM). Un décaissement partiel d'un million d'euros a été effectué au profit du GoE.

### **Genre**

3.2.4 D'après les rapports de suivi des prêts du PNRT, environ 20 % des propriétaires de taxis en Égypte sont des femmes. Elles se positionnent comme entrepreneurs louant leurs taxis à des chauffeurs individuels, généralement des hommes, sur la base d'une ou deux rotations par jour. Cela représente en principe un moyen de génération de revenus pour les femmes, leur donnant une certaine indépendance financière. La participation des femmes aux activités économiques productives pourra ainsi en être accrue.

3.2.5 L'autre avantage présenté par le PNRT est de fournir à des femmes un actif personnel qu'elles pourront utiliser en nantissement, hissant ces femmes au rang de clientes solvables par les banques et levant ainsi un obstacle important à la participation des femmes à la vie économique de l'Égypte. De plus, le PNRT est particulièrement favorable aux femmes

---

<sup>5</sup> Dans les circonstances pratiques, un certain nombre de facteurs influenceront le taux d'émission et le rendement de carburant d'une voiture ; parmi ces facteurs figurent le chargement, la congestion de la circulation, la qualité des revêtements, etc.

parce que la liste pré-approuvée des pièces composantes de voiture et des frais de maintenance, ainsi que l'assurance tous risques obligatoire, permet aux propriétaires femmes de mieux suivre les frais d'entretien encourus en leur nom par leurs chauffeurs de taxi.

3.2.6 Afin que des femmes puissent largement bénéficier des financements BSN prévus par le projet, un quota de participation féminine de 25 % a été convenu pour l'octroi des prêts aux bénéficiaires. Ce taux a été accepté sans difficulté par la direction de la BSN, laquelle gère la mise en œuvre d'un certain nombre d'initiatives en faveur des femmes, y compris des programmes de prêts au profit de veuves, de prêts pour l'ameublement de la maison, et de prêts spéciaux au profit des femmes célibataires. On estime qu'environ 30 % des bénéficiaires de la BSN sont des femmes et que nombre des employés de cet établissement sont également des femmes, y compris au niveau de la direction. De plus, deux des onze membres du conseil d'administration de la BSN sont des femmes.

3.2.7 Plus de 140 femmes bénéficieront aussi de la formation technique du personnel de la BSN chargé des opérations, au siège et dans les succursales, dans les domaines de l'exécution du projet, des services à la clientèle, des ventes, des communications, de la comptabilité, de l'audit et des aspects juridiques. Au moins 30 % du personnel en charge des opérations à former est féminin. Le programme envisagé pour le renforcement institutionnel et le développement des capacités se traduira par des améliorations des systèmes et par de meilleures capacités professionnelles dans la prestation de services financiers et non financiers aux bénéficiaires du projet.

### **Dimension sociale**

3.2.8 Comme indiqué à la section 2.5, le projet contribuera au maintien de quelque 21 250 emplois au profit de propriétaires/chauffeurs de taxi tout en accroissant leurs revenus. Ainsi, selon les projections, chaque propriétaire de taxis devrait réaliser un revenu net moyen d'environ 1500 EGP par mois, comparé à 900 EGP avec les anciens taxis. Les chauffeurs de taxi verront également leurs revenus grimper de 100 % grâce à une réduction de leurs frais en carburant et entretien.

3.2.9 Il est également escompté que le projet contribuera à la création de 10 500 emplois directs de chauffeurs de taxi car les propriétaires de taxis auront la possibilité d'utiliser les nouveaux véhicules pour une rotation supplémentaire par jour. Il est également estimé qu'environ 1000 emplois nouveaux seront créés directement pour des travailleurs qualifiés et non qualifiés sur des chaînes de montage automobile, chez des fournisseurs de pièces de rechange, chez des garagistes assurant l'entretien de véhicules et dans des activités de casse réglementées. En moyenne, il est estimé que chaque nouvel emploi générera un revenu journalier net d'environ 85 EGP (approximativement 15 USD). Compte tenu de la consommation moyenne des ménages, il est estimé qu'un accroissement moyen de l'épargne mensuelle égal à 120 USD environ pourra être accumulé par chaque ménage bénéficiaire, donnant lieu à un impact élargi sous la forme d'injections de 1 million d'USD au moins dans des MPE et/ou d'une épargne accrue.

3.2.10 Les autres impacts sociaux positifs du projet comprennent un élément d'autonomisation économique des femmes dû à l'accès de femmes à la propriété de taxis. De surcroît, grâce au revenu supplémentaire net qui sera dégagé de la création directe et indirecte d'emplois, en plus des gains accrus des propriétaires de taxis, on peut prévoir un impact élargi sur la communauté grâce à une amélioration des moyens de subsistance des ménages, à une meilleure sécurité alimentaire, et à un certain degré d'investissement dans des micro-entreprises.

3.2.11 Le PNRT se positionne aussi comme initiative visant à un meilleur ciblage des subventions. En effet, le carburant est subventionné par le GoE. Par conséquent, des économies de l'ordre de 399 millions d'EGP sont anticipées sur le budget de l'État du fait de l'économie de carburant rendue possible par de nouveaux véhicules et leurs technologies adaptées, y les dispositifs à GNC. L'exploitation de taxis neufs, améliorés et efficaces aura un impact positif sur le tourisme, qui constitue un pilier principal de l'économie égyptienne, grâce à une diminution de la pollution, à un meilleur confort, à une moindre congestion de la circulation ainsi qu'à des paiements transparents et équitables au moyen de taximètres en état de marche.

3.2.12 Le projet contribuera également à promouvoir l'esprit d'entreprise, et l'accès à des prêts transformera ce groupe de citoyens en clients potentiels des banques, forts d'un historique de crédit qu'ils seront à mêmes de valoriser. Cela contribuera à formaliser l'économie. Le projet entraînera un impact social négatif dans le cas où un propriétaire de taxis manque à acquitter ses mensualités, ce qui le rendra plus vulnérable que jamais. Une telle situation aurait pu se produire dans le cas de nombreux propriétaires de taxis lors de la première phase du PNRT par suite de la non-exécution de ses paiements par l'agence publicitaire. Toutefois, le sentiment d'appropriation et l'engagement politique face au programme ont fait que les parties prenantes ont rapidement trouvé une solution efficace à ce problème, sans compromettre la situation des propriétaires de taxis. Le plan a été positionné comme initiative de protection sociale conçue par le Gouvernement dans le but de prêter assistance à une certaine classe socio-économique de la société. C'est d'ailleurs ainsi qu'il a été compris, comme l'indique la forte demande qu'il a suscitée.

3.2.13 Enfin et surtout, le projet dégagera des avantages supplémentaires, pour les clients ciblés par le volet social de la BSN, sous la forme de disponibilités accrues en fonds d'investissement tirés des profits dégagés du programme. Cela, en particulier, sera à l'avantage des quelque 30 % de clientes qui forment le groupe cible des clients à petits revenus de la BSN. Les avantages positifs supplémentaires à prévoir dans le cadre de l'atténuation du risque lié au changement climatique ont déjà été esquissés à la section 3.2.3.

### **Réinstallation forcée**

3.2.14 Aucune forme de réinstallation forcée n'entrera en jeu.

## **IV. MISE EN ŒUVRE**

### **4.1 Modalités d'exécution**

4.1.1 Le projet envisagé fait partie du Programme national de remplacement de taxis (PNRT) lancé par le GoE en 2008. Il s'agit d'un programme de grande envergure, bien agencé, doté de règles, de réglementations, de responsabilités et de mesures d'atténuation claires, exposées et intégrées dans un protocole officiel qui a été signé par les parties prenantes suivantes : i) le Ministère des Finances (MdF), représenté par le Fonds spécial pour

l'approvisionnement en certains équipements de transport rapide ; ii) le Ministère de l'Intérieur en tant qu'organe chargé à titre principal de l'assurance et du renouvellement des permis pour chaque nouvelle voiture, en passant par un guichet unique ; iii) le Ministère des Affaires environnementales, chargé de veiller à ce que le programme dans son intégralité, en particulier la casse de vieux taxis, soit exécuté dans des conditions non dangereuses et de nature à protéger l'environnement ; iv) les banques participant au projet, chargées de l'offre de financements aux bénéficiaires finaux ; v) cinq usines locales de montage de véhicules ; vi) la société d'assurance sélectionnée, qui a proposé des primes réduites d'assurance tous risques aux participants et vii) l'entreprise de matériaux de récupération chargée de la casse de vieux véhicules, observant de strictes règles de protection environnementale sous la surveillance du Ministère des Affaires environnementales. Le MdF joue un rôle majeur dans le cadre du programme en tant que : a) organe d'exécution du programme ; b) garant principal des prêts émis par les banques participantes aux bénéficiaires finaux ; c) entité qui prend possession des vieux taxis en échange d'une indemnité versée aux bénéficiaires équivalent à 5000 EGP devant être utilisée comme versement initial pour le prêt bancaire ; d) entité qui se charge d'obtenir des exonérations de droits de douane sur les pièces importées utilisées dans l'assemblage des véhicules ; et e) entité qui se charge d'octroyer des exonérations de la taxe sur les ventes au profit des bénéficiaires finaux.

4.1.2 Un comité de pilotage réunissant toutes ces parties prenantes a été mis en place dès le début du programme dans le but d'en suivre la bonne marche, de signaler l'apparition de tous goulots d'étranglement et de les résoudre. Ce comité se réunit une fois par mois.

4.1.3 L'organe d'exécution pour le projet envisagé est la Banque sociale Nasser (BSN) dont le conseil d'administration est présidé par le Ministre de la Solidarité sociale. Au sein de la BSN, le projet sera placé sous la coordination directe du chef du Département des investissements. A coordinateur de projet sera recruté et collaborera de près avec trois responsables, chargés de l'administration courante des activités du projet et du suivi de toutes exigences fiduciaires et questions techniques. Cette équipe de coordination aura besoin d'être formée et d'être renseignée sur les procédures spécifiques de la Banque en matière de mise en œuvre de projets.

4.1.4 Les opérations de prêt de la composante 1 seront effectuées au travers du réseau d'agences de la BSN, qui se chargera directement des transactions auprès de la clientèle. La BSN sera propriétaire des taxis remis jusqu'au remboursement complet, par les propriétaires, du principal de leur prêt plus une marge y associée. Il a été calculé qu'avec l'inclusion de tous les frais de transaction, les clients auront à payer des taux d'intérêt fixes de l'ordre de 6%, en concordance avec les taux du marché. La BSN recrutera des consultants pour assurer la formation et l'AT prévues sous la composante 2. Pour ce qui est de la sous-composante 2.2 relative au suivi et à l'évaluation du PNRT, la BSN travaillera en étroite collaboration avec le MdF dans la préparation, des termes de référence, le recrutement des bureaux de consultants pour réaliser les activités de suivi-évaluation.

4.1.5 L'examen et l'analyse de la réglementation égyptienne régissant les activités de la BSN montrent que celle-ci est une instance publique à régime légal distinct dont le mandat est de proposer des services financiers à des fins sociales. Elle est régie par un ensemble de règles particulières aux entités publiques.

### *Dispositions de mise en œuvre et analyse financière de la BSN*

4.1.6 Bien que le projet soit financé par un emprunt public, sa viabilité commerciale a été étudiée. La BSN jouit de fonds propres importants, d'un faible ratio d'endettement, de provisions significatives pour la détérioration d'actifs et d'un historique de résultats très favorable. L'administration journalière de la BSN est confiée à une équipe de direction composée de personnes aux qualifications appropriées et disposant d'une forte expérience des opérations bancaires. Les chefs de service opérationnels et les cadres de gestion bénéficieront de l'AT proposée par la BAD, ce qui contribuera à affiner leurs compétences de gestion et, partant, amélioreront la performance de la BSN et réduiront ses risques opérationnels et autres.

### **Acquisitions**

4.1.7 Les acquisitions de biens et de services de conseil financés par la Banque au moyen du prêt BAD et du don PRI seront effectuées en conformité avec les *Règles de procédure pour l'acquisition des biens et travaux* publiées par la Banque en mai 2008 ou, le cas échéant, avec les *Règles de procédure pour l'utilisation des consultants*, en recourant aux dossiers types d'appel d'offres de la Banque. L'annexe technique B5 présente une description détaillée des modalités d'acquisition du projet.

#### *Biens*

4.1.8 En ce qui concerne les biens, la composante don PRI prévoit l'achat de quatre ordinateurs, avec leur équipement de communication connexe (16 570 UC), requis pour le système de suivi et d'évaluation. Leur acquisition se fera par la procédure d'achat de détail. Cette procédure a été choisie parce que la valeur des biens est modique ; ces biens peuvent se trouver facilement dans le commerce, et ce, sur le marché local.

#### *Services de consultants*

4.1.9 Des cabinets de conseil seront recrutés pour dispenser l'assistance technique nécessaire à la mise en place d'un système de suivi et d'évaluation (18 560 UC) et la formation de personnels au suivi et à l'évaluation (6 630 UC). Les services de consultants seront en outre requis pour les tâches suivantes : Assistance Technique pour la coordination du projet (UC 39 740) ; préparation d'un plan de gestion environnementale et sociale (13 250 UC) ; exécution d'une évaluation à 360 degrés (9 940 UC) ; formation et coaching de la haute direction de NSB (16 570 UC) ; la formation de chefs de service et d'agence (185 560 UC) ; et formation technique du personnel opérationnel (265 090 CU). L'acquisition de l'ensemble de ces services se fera suivant la procédure de sélection axée sur la qualité et le coût de la Banque (QCBS). Par contre, la sélection du cabinet d'audit (33 140 UC) et du cabinet chargé des enquêtes et des études (13 250 UC) se fera sur la base de la sélection axée sur le moindre coût (LCS) car les prestations seront de prix modique et de caractère standard. Un consultant individuel sera aussi recruté pour se charger d'une assistance technique de trois mois en gestion financière et en décaissement. Il sera désigné en conformité avec les critères de qualification prévus par la procédure de la Banque.

#### *Divers (financement du remplacement des taxis)*

4.1.10 Les principales activités d'acquisition concerneront le remplacement de taxis. Des taxis d'une valeur estimative de 178,32 millions d'UC (contribués à raison de 99,4 millions par la Banque) seront acquis en conformité avec les pratiques commerciales actuellement en usage chez la BSN. Ces pratiques prévoient le recours à une liste restreinte de fournisseurs

présélectionnés. La présélection a été effectuée par le Ministère des Finances et cinq assembleurs automobiles locaux ont été retenus. Ce processus de pré-qualification est renouvelé de temps en temps afin que des nouvelles compagnies qui remplissent les critères puissent avoir l'opportunité de participer au programme. Cette approche cadre avec les règles et procédures de la Banque telles que stipulées à la section 3.12. Il s'agit d'un processus compétitif assurant économie et transparence.

4.1.11 En sa qualité d'intermédiaire financier, la BSN ne s'occupera pas directement de l'acquisition des véhicules. Il appartiendra aux propriétaires de taxis de prendre leurs propres décisions d'achat sur la base de facteurs personnels tout en respectant la pratique courante, inscrite au protocole d'accord de remplacement des taxis. La pré-qualification des fournisseurs s'est faite, par les soins du GoE, sur la base de critères transparents. En conformité avec les dispositions courantes du projet d'appui aux MPE ainsi que du RIEEP, les documents d'évaluation et les décaissements de micro prêts feront l'objet d'examens postérieurs de suivi. Dans ce contexte, tous les documents de gestion des prêts, en particulier les demandes de prêt, les formulaires de réexamen, les rapports d'évaluation et les contrats signés, seront conservés soigneusement et tenus à jour au siège de la BSN afin de permettre leur examen périodique par les missions de supervision et les auditeurs de la Banque.

## **Décaissements**

4.1.12 Les décaissements se feront en conformité avec les procédures du Groupe de la Banque en la matière. Dans le cas d'acquisitions au titre du don PRI, toutes les méthodes de décaissement seront envisagées. Cependant le règlement des audits sera effectué uniquement par paiement direct. Pour le remplacement des taxis, la méthode du Compte spécial sera utilisée.

4.1.13 Le projet ouvrira les comptes suivants : i) deux comptes spéciaux séparés, respectivement pour les versements au titre du prêt et du don PRI, auprès d'une ou de deux banques et suivant des conditions et modalités acceptables pour la BAD. Les fonds de ces deux comptes seront tenus séparément en tout temps ; ii) un compte sera ouvert pour recevoir les remboursements de prêt par les propriétaires de taxi; iii) deux comptes seront ouverts pour recevoir la contribution du gouvernement dans le cadre du prêt et du don PRI.

4.1.14 Les décaissements dans le cadre du prêt et du don PRI se feront suivant un plan de travail approuvé et un budget prévisionnel pour les activités à financer sur une période de six mois. Un décaissement correspondant à six mois d'activités dans le cadre du prêt et du don PRI sera effectué pour chacun de ces volets en appliquant les règles et procédures de décaissement de la Banque. Pour les opérations de réapprovisionnement subséquentes, la BSN fournira des justificatifs de dépenses montrant que les montants décaissés auront été utilisés à concurrence minimum de 50 %. En plus de ces documents, la BSN sera priée de conserver, dans les dossiers du projet, des copies des documents témoignant de versements aux emprunteurs finaux. Ces documents devront tous être disponibles pour les examens périodiques à entreprendre par les missions de passage en revue de la BAD et pour les besoins des auditeurs internes et externes.

## **Gestion financière et établissement de comptes**

4.1.15 La Banque Sociale Nasser adopte les systèmes de gestion financière publique prescrits en Égypte, lesquels prévoient des audits comptables internes et externes. La BSN a mis en place, avec l'agrément de son conseil d'administration, un système de planification et

de budgétisation qui lui est propre et qui comporte un certain nombre de liens avec l'administration des finances publiques. Mais elle applique ses propres systèmes et procédures pour la comptabilité de ses octrois de prêts et crédits, qui sont informatisés. Bien que les systèmes de comptabilisation des prêts soient fiables, le réseau d'agences n'est pas intégré, ce qui occasionne des retards dans la reddition de compte et dans les réponses aux clients. La BSN a prévu, dans son projet de stratégie, d'intégrer son réseau d'agences.

4.1.16 La gestion de prêts (qui occupe une place centrale dans le projet) est assurée au niveau des différentes succursales BSN disposant de personnels qualifiés dans ce domaine. Le service de gestion financière de la BSN peut se prévaloir d'une forte expérience de la gestion de projets de grande envergure à financement public, le plus notable d'entre eux étant le programme gouvernemental relatif aux successions non revendiquées. La BSN gère aussi d'autres aménagements et investissements complexes pour le compte de l'État, dans le cadre de nombreux projet sociaux. Ses personnels affectés aux services de comptabilité sont qualifiés mais devront être formés sur les règles de gestion financière et de décaissement de la BAD et des autres banques de développement multilatérales. Un coordinateur de projet sera recruté et une assistance technique de trois mois en gestion financière et décaissement sera fournie au démarrage du projet. Les systèmes comptables et plans de comptes de la BSN devront être adaptés de manière à faciliter la préparation des états financiers mensuels, trimestriels et annuels pertinents. Par l'intermédiaire du GoE, la BSN sera tenue de produire des états financiers annuels audités pour le projet dans les six mois de la fin de chaque exercice financier. Des auditeurs externes indépendants, aux qualifications et à l'expérience pertinentes, exécuteront les audits sur la base de conditions et modalités acceptables à la Banque.

4.1.17 Les opérations d'emprunt et de prêt de la BSN sont régies par les principes bancaires islamiques. L'article 3 de la loi portant création de la BSN prévoit qu'il ne sera pas appliqué de taux d'intérêt. Toutefois, en application des principes et méthodes de la loi islamique, il est permis d'imposer une redevance pour services de prêt aux emprunteurs et de faire bénéficier les déposants de gains accumulés, ceci dans le cadre du système de partage annuel du bénéfice de la Banque.

4.1.18 Le contrôle financier préalable effectué par la BAD a permis de conclure que l'accord de rétrocession de prêts entre le GoE et la BSN sera assorti des mêmes conditions et modalités que l'accord de prêt à conclure entre la Banque Africaine de Développement et le gouvernement de la République Arabe d'Égypte. Dans ce contexte, la direction de la BSN sera en mesure de conclure des transactions d'emprunt avec le Gouvernement égyptien à travers l'accord de rétrocession de prêts.

## **4.2 Suivi**

4.2.1 Le projet appuiera l'élaboration d'un système de suivi-évaluation (S&E) au MdF, qui est investi de la responsabilité générale du PNRT. Ce système de S&E définira clairement les objectifs, les procédés, les extrants, les résultats et indicateurs d'impact, les méthodes de collecte de données, les analyses, les formats de rapport, etc. du PNRT. La direction de la BSN assumera la responsabilité globale et l'obligation de rendre des comptes pour ce qui est du suivi d'indicateurs spécifiques relatifs aux projets financés par la BAD et à leurs résultats en accord avec les indicateurs du cadre logique axé sur les résultats. Les capacités d'exécution de ce rôle par toutes les parties prenantes (dont le MdF et la BSN) seront renforcées au cours du projet. Pour les activités extérieures au projet financé par BAD, des données d'extrants et de résultats de projet seront fournies mensuellement à la BSN, sous un format convenu, par

les parties prenantes du PNRT ; cette information comprendra également des rapports de performance périodiques.

4.2.2 Des indicateurs de référence seront établis au départ pour faciliter la mesure des progrès et l'impact du projet. À cette fin, une étude de référence du PNRT sera effectuée dans les six mois du démarrage du projet. Les données dégagées seront désagrégées par genre. Une évaluation à mi-parcours sera entreprise 2,5 ans après le début de la mise en œuvre du projet pour permettre les réajustements qui pourraient s'imposer. Par ailleurs, comme ce projet est basé sur la demande et revêt un caractère participatif, il sera procédé à une enquête auprès des clients (recourant essentiellement à des outils de suivi communautaire) avant l'évaluation à mi-parcours afin de pouvoir apprécier les perceptions entourant les avantages du projet et ses effets sur les vies des bénéficiaires. À la fin du projet, il sera procédé à une évaluation des résultats sur toutes les parties prenantes afin de mieux connaître le degré d'augmentation des revenus des propriétaires de taxis (par genre) et des chauffeurs ; le nombre d'emplois créés aux différents niveaux (chauffeurs, montage de véhicules, maintenance, casse) ; le degré d'amélioration des capacités du personnel et de la direction de la BSN ; l'impact environnemental du projet et du PNRT en général ainsi que l'impact budgétaire de ce dernier pour le MdF.

4.2.3 La BSN soumettra à la Banque des rapports trimestriels d'avancement conformes au format établi et couvrant tous les aspects du projet, dans les 30 jours de la fin de chaque trimestre. Cette supervision vérifiera également la mise en place du plan de gestion environnementale et sociale par la BSN et la gestion de la casse des vieux véhicules.

### **4.3 Gouvernance**

4.3.1 Depuis 2004, le GoE passe par d'importantes réformes structurelles et institutionnelles, y compris des réformes sectorielles dans les domaines sanitaires et financiers, ainsi que des réformes globales telles que celles touchant à la gouvernance, à la transparence, à la responsabilisation, etc. En particulier, l'Agence centrale d'audit (ACA), dont le chef est nommé par le Président, est appelée à rendre compte des profils de dépenses gouvernementales et peut inspecter des syndicats, des médias, des partis politiques, des organes de l'État et n'importe quelle entreprise publique. Ces deux dernières années, l'ACA a joué un rôle actif et influent dans l'instauration de la transparence et de l'obligation de rendre des comptes, veillant notamment à la probité des dépenses publiques. Cette même autorité est chargée de contrôler la Banque sociale Nasser et d'assurer des rôles de supervision bancaire à son égard. Pour accomplir ce travail de contrôle et de surveillance continus, dix membres du personnel de l'ACA sont affectés à l'examen des opérations, des archives et des comptes de la BSN. Ils occupent un espace de bureau situé dans l'immeuble même qui abrite le siège de la BSN. L'ACA procède chaque année à des audits des comptes financiers de la BSN, qui sont ensuite soumis officiellement à l'examen du parlement.

4.3.2 En ce qui concerne le PNRT, un protocole très complet a été mis en place, prévoyant des rôles ainsi que des responsabilités financières et non financières très claires, des mesures de garantie, y compris une coordination étroite entre l'administration du renouvellement des permis de taxi au sein des services de la circulation et les banques participantes pour s'assurer que les permis seront renouvelés (chaque trimestre pendant la première année et chaque semestre par la suite) uniquement après le règlement des mensualités dues. Les autres garanties prévues portent sur l'obligation de contracter une assurance tous risques, sur le fait que la propriété d'un taxi ne passera au bénéficiaire du prêt que lorsque celui-ci aura remboursé le montant total du prêt, et sur l'engagement pris par le

Fonds de transport de régler tout prêt en souffrance aux banques participantes en cas de défaut de la part d'un bénéficiaire de prêt. Ces règles ont été appliquées et observées depuis la mise en œuvre de la première phase du PNRT. Il est important de noter que le Gouvernement et les parties prenantes ont démontré leur souci de respecter le protocole, comme le montrent les solutions qui ont été convenues à la suite de la non-exécution de ses engagements par l'agence publicitaire au cours de la phase 1 (voir la section 2.7).

#### **4.4 Durabilité**

4.4.1 Tout porte à croire que le Gouvernement prend la réussite du PNRT très au sérieux. Ce programme a été agencé à la suite d'une modification de la législation. Il n'a été lancé qu'après la mise en place de deux projets pilotes, qui ont servi à affiner le programme définitif en permettant d'y incorporer les enseignements qu'ils auront dégagés. Par suite de cette modification de la loi, un nouvel organisme, le Fonds pour les transports, a été établi avec des fonctions et des responsabilités claires et un financement émergeant au budget de l'État.

4.4.2 De plus, le comité de pilotage du PNRT réunit les représentants de toutes les parties prenantes - tant du secteur public que du secteur privé - et tient des séances régulières pour faire le point des progrès et résoudre les problèmes qui pourraient surgir. Enfin, le ministère des Finances a mis en place et financé une unité dédiée au suivi du PNRT et chargée de rendre des comptes sur celui-ci. Cela revêt une importance particulière étant donné que le MdF a affecté des fonds importants, provenant du budget de l'État, à la réalisation du programme.

4.4.3 La BSN aura la possibilité de poursuivre le financement de véhicules au-delà du terme du projet par la mise en place d'un mécanisme à fonds renouvelables, alimenté par les remboursements de prêts des bénéficiaires. Ce mécanisme renforcera encore davantage la position de la BSN sur le créneau du financement automobile et continuera à stimuler le secteur du montage et de l'équipement de véhicules, et donc à favoriser la création d'emplois.

#### **4.5 Gestion des risques**

4.5.1 Le projet table sur l'hypothèse que la situation socioéconomique et politique restera stable en Égypte. En effet, la viabilité du projet est liée à la stabilité politique, financière et socio-économique du pays. La stabilité financière jouera un rôle important, car le PNRT, sur décision du Gouvernement, émerge actuellement au budget de l'État. Ce dernier a cependant entrepris, avec l'appui de la Banque mondiale, d'obtenir, en faisant valoir le projet, des financements au titre de la lutte contre les émissions de carbone. De tels financements viendraient alléger son fardeau financier.

4.5.2 Deux principaux facteurs de risque ont été identifiés. Une insuffisance possible en capacités (facteur de risque 1) pourrait empêcher les ateliers de montage et d'entretien de répondre aux besoins en nouveaux véhicules. L'expérience tirée de la première phase du PNRT montre toutefois que ces entreprises ont pu trouver une stratégie d'atténuation consistant à recruter des travailleurs additionnels et à étendre leurs chaînes de production. Le facteur de risque 2 concerne l'aptitude des propriétaires de taxis à rembourser leurs prêts. Toutefois, des garanties efficaces ont été prévues dans le programme : i) les véhicules restent la propriété des banques jusqu'au remboursement intégral du prêt ; et ii) le MdF garantit tout défaut de remboursement par la voie du Fonds pour les transports.

## **4.6 Développement des connaissances**

4.6.1 Le projet revêt un caractère multidimensionnel car il touche à la protection sociale, au transport urbain, au financement des MPE, à l'environnement et au changement climatique. Il innove également sur plusieurs aspects : i) il touche à des aspects du changement climatique, promettant d'importants avantages environnementaux grâce à une réduction des émissions ; actuellement à l'étude par la CCNUCC, il pourrait donner lieu à des financements au titre de la lutte contre les émissions de carbone ; ii) il est structuré sous forme de partenariat public-privé (PPP) avec différentes parties appelées à contribuer ; iii) il contribue à la promotion de l'autonomie économique des femmes étant donné que 25 % des taxis appartiendront à des femmes. Ce projet offre donc une belle opportunité d'apprentissage et peut faire de la Banque un agent pour le transfert de pratiques de ce type vers d'autres villes très encombrées d'Afrique souffrant de problèmes semblables. Comme indiqué à la section 4.2 sur le suivi, le projet générera un volume important de données que le GoE et la Banque pourront diffuser.

## **V. INSTRUMENTS ET FONDEMENT JURIDIQUES**

### **5.1 Instruments juridiques**

Le projet sera financé par un prêt BAD et un don PRI.

### **5.2 Conditions liées à l'intervention de la Banque**

#### **5.2.1 Conditions du prêt de la BAD**

##### **A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur du prêt**

L'entrée en vigueur de l'accord de prêt devant être conclu avec la BAD est subordonnée au respect par l'emprunteur des dispositions de la section 12.01 des Conditions générales applicables.

##### **B. Conditions préalables au premier décaissement**

Les obligations de la Banque à décaisser le prêt sont subordonnées à l'entrée en vigueur de l'accord de prêt et au respect par l'emprunteur des conditions suivantes, à la satisfaction de la Banque :

L'emprunteur aura :

- a) fourni la preuve qu'un compte spécial libellé en USD a été ouvert par la Banque sociale Nasser auprès d'un établissement bancaire acceptable pour la Banque en vue de recevoir les décaissements du prêt.
- b) fourni des éléments de preuve à la Banque comme quoi l'équipement, le site et les procédures utilisés par l'entreprise de casse sélectionnée pour le projet sont conformes à la réglementation environnementale, sociale et de sécurité égyptienne.
- c) présenté à la Banque la copie signée d'un accord de prêt subsidiaire entre l'emprunteur et la Banque sociale Nasser en vertu duquel l'emprunteur s'obligera à rétrocéder l'intégralité du prêt à la Banque suivant des modalités et conditions acceptables.

### 5.2.2 Conditions d'octroi du don PRI

#### **A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur du don**

L'entrée en vigueur de l'accord interviendra à la signature d'une Lettre d'accord entre la BAD et le Gouvernement égyptien.

#### **B. Conditions préalables au premier décaissement**

L'emprunteur aura fourni la preuve qu'un compte spécial libellé en USD a été ouvert auprès d'un établissement bancaire acceptable pour la Banque en vue de recevoir les ressources du Fonds fiduciaire PRI.

### **5.3 *Conformité aux politiques de la Banque***

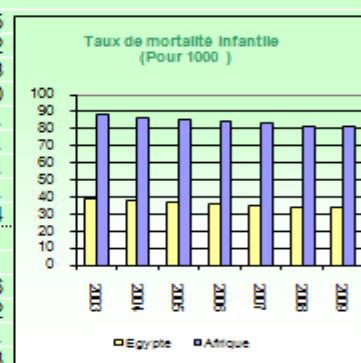
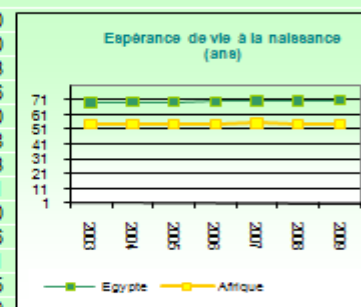
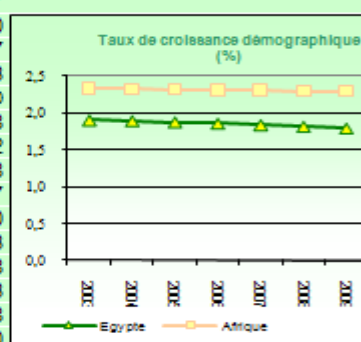
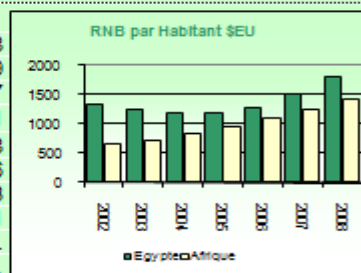
Ce projet est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque, à savoir la stratégie à moyen terme, la politique de réduction de la pauvreté, la politique de microfinance et le cadre d'investissement dans un environnement propre.

## **VI. RECOMMANDATION**

La Direction recommande au Conseil d'administration d'approuver l'octroi d'un prêt de 99,4 millions d'UC et d'un don de 0,6 million d'UC au Gouvernement égyptien aux fins et sous réserve des conditions exposées dans le présent rapport.

## Indicateurs socio-économiques comparatifs pour l'Égypte

	Année	Egypte	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
<b>Indicateurs de Base</b>					
Superficie ('000 Km <sup>2</sup> )		1 001	30 323	80 976	54 658
Population totale (millions)	2009	83,	1 008	5 629	1 069
Population urbaine (% of Total)	2009	42,7	39,6	44,8	77,7
Densité de la population (au Km <sup>2</sup> )	2009	82,9	3,3	66,6	23,1
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2008	1 800	1 428	2 780	39 688
Participation de la Population Active - Total (%)	2009	32,4	41,2	45,6	54,6
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2009	25,6	41,2	39,8	43,3
Valeur de l'Indice sexospécifique de dévelop. hum	2005	...	0,525	0,694	0,911
Indice de développement humain (rang sur 182 pa	2007	123	0,514	n.a	n.a.
Population vivant en dessous de \$ 1 par Jour (%)	2005	2,0	50,8	25,0	...
<b>Indicateurs Démographiques</b>					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2009	1,8	2,3	1,3	0,7
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2009	1,9	3,4	2,4	1,0
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2009	32,3	56,0	29,2	17,7
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2009	4,6	4,5	6,0	15,3
Taux de dépendance (%)	2009	58,4	78,0	52,8	49,0
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femme:	2009	101,2	100,7	93,5	94,8
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2009	26,4	48,5	53,3	47,2
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2009	70,3	55,7	66,9	79,8
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2009	72,2	56,8	68,9	82,7
Taux brut de natalité (pour 1000)	2009	24,4	35,4	21,5	12,0
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2009	5,8	12,2	8,2	8,3
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2009	33,3	80,0	49,9	5,8
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2009	38,8	83,9	51,4	6,3
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2009	2,8	4,5	2,7	1,8
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2005	130,0	683,0	440,0	10,0
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2005	59,2	...	61,0	75,0
<b>Indicateurs de Santé et de Nutrition</b>					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2007	227,3	42,9	78,0	287,0
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2007	283,3	120,4	98,0	782,0
Naissances assistées par un personnel de santé q	2008	78,9	50,5	63,4	99,3
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2008	99,0	64,0	84,0	99,6
Accès aux services de santé (% de la population)	2006	...	61,7	80,0	100,0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2006	66,0	38,5	54,6	99,8
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le V	2005	0,1	4,5	1,3	0,3
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2007	21,0	313,7	161,9	14,1
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2007	98,0	83,0	89,0	99,0
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2007	97,0	74,0	81,7	92,6
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2005	6,0	25,6	27,0	0,1
Apport journalier en calorie par habitant	2005	3 331	2 324	2 675	3 285
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2006	2,6	5,5	4,0	6,9
<b>Indicateurs d'Éducation</b>					
Taux brut de scolarisation au (%)					
- Primaire - Total	2007	99,7	100,2	106,8	101,5
- Primaire - Filles	2007	97,1	91,7	104,6	101,2
- Secondaire - Total	2004	79,3	35,1	62,3	100,3
- Secondaire - Filles	2004	76,9	30,5	60,7	100,0
Personnel enseignant féminin au primaire (% du tot	2007	55,8	47,5	...	...
Analphabétisme des adultes - Total (%)	2007	28,0	59,4	19,0	...
Analphabétisme des adultes - Hommes (%)	2007	16,4	69,8	13,4	...
Analphabétisme des adultes - Femmes (%)	2007	39,3	57,4	24,4	...
Dépenses d'éducation en % du PIB	2007	3,7	4,5	...	5,4
<b>Indicateurs d'Environnement</b>					
Terres arables en % de la superficie totale	2007	3,0	6,0	9,9	11,6
Taux annuel de déforestation (%)	2006	...	0,7	0,4	-0,2
Taux annuel de reboisement (%)	2006	...	10,9	...	...
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2008	2,0	1,1	1,9	12,3



Source : Base des données du Département des Statistiques de la BAD;

dernière mise à jour: septembre 2010

Banque Mondiale WDI; ONUSIDA; UNSD; OMS, UNICEF, WRI, PNUD, Rapports nationaux.

Notes: n.a. Non Applicable; ... : Données non disponibles.

## Tableau du portefeuille de la BAD en Égypte

	Dénomination	Type	Classement IP/OD	Montant (millions d'UC)	Date d'approbation
<b>Énergie (électrique)</b>					
1.	Centrale à cycle combiné d'El Kureimat	Prêt	2,93/3	163,89	27 juillet 2005
2.	Centrale thermique d'Abou Qir	Prêt	2,79/3	225,47	14 nov. 2007
3.	Centrale thermique d'Aïn Sohkna	Prêt	3/3	277,63	22 déc. 2008
Total approuvé pour le secteur				666,99	
<b>Secteur social</b>					
1.	Fonds social III : Appui aux PME	Prêt	3/3	55,10	11 oct. 2006
		Don		0,60	
2.	RIEEP - Projet d'amélioration du revenu et de la situation économique en milieu rural	Prêt	S.O.	46,2	9 déc. 2009
		Don	S.O.	0,6	13 jan 2010
		Don	S.O.	0,68	2 mai 2010
Total approuvé pour le secteur				103,18	
<b>Eau/Assainissement/Agriculture</b>					
1.	Station d'épuration des eaux de Gabal El Asfar	Prêt	2,38/2	46,9	7 oct. 2009
2.	Étude des canaux de Nubarria et d'Ismaïlia	Don	S.O.	1,70	18 oct. 2007
3.	Étude de faisabilité du barrage de Zefta	Don	S.O.	0,60	15 juin 2009
4.	Plan directeur PRI Égypte	Don	S.O.	0,6	11 oct. 2009
5.	Plan directeur pour de grands ouvrages hydrauliques	Don	S.O.	1,8	.. nov. 2009
Total approuvé pour le secteur				51,6	
<b>Secteur privé</b>					
1.	Citadel Capital Fund	Prêt	S.O.	12,62	14 oct. 2009
2.	Compagnie égyptienne de raffinage (ERC)	Prêt	S.O.	148,5	17 mars 2010
3.	Terminal de conteneurs au port de Damiette	Prêt	S.O.	91,26	4 déc. 2007
4.	Projet d'appui PME (2 <sup>e</sup> ligne de crédit à la Banque Nationale d'Égypte)	Prêt	2/3	121,69	12 oct. 2005
5.	Programme d'appui au secteur du franchisage	Prêt	S.O.	27,3	25 avril 2009
6.	Windsor Garden City Hotel	Prêt	1,57	8,52	21 mai 1997
7.	Don PRI pour une assistance technique à la Banque Nationale d'Égypte	Don	S.O.	0,3	31 mars 2007
8.	Programme d'appui au secteur du franchisage	Don	S.O.	0,65	13 avril 2009
Total approuvé pour le secteur				410,84	
<b>Communications</b>					
	Projet NAVISAT	Don	S.O.	0,6	20 mai 2009
<b>Total général</b>				<b>1 232,61</b>	

S.O. : Sans objet. Projets juste approuvés, non encore supervisés

## Projets connexes clés financés par la Banque et d'autres partenaires au développement en Égypte

PROJET	MONTANT DE FINANCEMENT	BAILLEUR DE FONDS
<b>Développement de MPE - en cours</b>		
1. Amélioration de l'accès aux financements	300 mn USD (200 mn UC)	Banque mondiale
2. Projet d'assistance aux MPE	3,6 mds yens (29,5 mn UC)	JICA
3. Développement rural Haute Égypte	15,1 mn USD (10 mn UC)	FIDA
4. Irrigation sur exploitations agricoles	9,5 mn USD (6,3 mn UC)	FIDA
5. Développement de la petite aviculture	26 mn KD (60,4 mn UC)	Fonds koweïtien
6. Appui à des projets du FSD	100 mn SR (17,7 mn UC)	Fonds saoudien
7. Projet d'appui au FSD	25 mn USD (16,6 mn UC)	Fonds OPEP
8. Appui au développement social	20 mn EUR (16,9 UC)	UE
9. Projet d'appui aux MPE	87,15 mn USD (58,1 mn UC)	BAD
10. Programme d'appui au secteur du franchisage	40 mn USD (26,6 mn UC)	BAD
11. Projet d'amélioration du revenu et de la situation économique en milieu rural	70 mn USD (46,6 mn UC)	BAD
<b>Développement de MPE - en chantier</b>		
Appui aux MPE	100 mn USD	Banque de développement de Chine
Appui aux MPE	40 mn USD	Agence française de développement
<b>Transports urbain</b>		
Transports urbains au Caire - en chantier	250 mn USD (y compris 100 mn CTF)	Banque mondiale
Transports durables	7 mn USD	PNUD/FEM

## Carte de la zone du projet



Cette carte a été fournie par le personnel du Groupe de la BAD exclusivement à l'usage des lecteurs du rapport auquel elle est jointe. Les dénominations utilisées et les frontières figurant sur cette carte n'impliquent de la part du Groupe de la BAD et de ses membres aucun jugement concernant le statut légal d'un territoire ni aucune approbation ou acceptation de ses frontières.