



## FONDS AFRICAIN DE DÉVELOPPEMENT

**PROJET** : **MODERNISATION DE LA ROUTE  
BEDELE-METU**  
**PAYS** : **ÉTHIOPIE**

### RAPPORT D'ÉVALUATION DE PROJET

*Date : 19 août 2011*

Équipe d'évaluation	Chef d'équipe	:	<b>M. WA-KYENDO</b> , Ingénieur des transports, OITC.2
	Membres de l'équipe :		<b>D. GEBREMEDHIN</b> , Économiste des transports, OITC.2 <b>N. KULEMEKA</b> , Socio-économiste, ONEC.3 <b>E. GARBADO</b> , Spécialiste, infrastructure, ETFO <b>U. DURU</b> , Spécialiste, environnement, ONEC.3 <b>S. WOLDETENSAY</b> , Chargé de passation des marchés, ETFO
	Directeur sectoriel	:	<b>G. MBESHERUBUSA</b> , Directeur, OITC
	Directeur régional	:	<b>S. KAYIZZI-MUGERWA</b> , Directeur, OREB
	Chef secteur	:	<b>A. OUMAROU</b> , Chef de division, OITC.2
Pairs évaluateurs	<b>Z. Tessema</b> ,	Ingénieur des transports,	OITC. 2
	<b>M. Benard</b> ,	Économiste des transports,	OITC.1
	<b>K. Mfalila</b> ,	Spécialiste, environnement,	ORQR.3

---

## TABLE DES MATIÈRES

I – ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION.....	1
1.1 Lien stratégique entre le projet et les objectifs du pays .....	1
1.2 Justification de l'intervention de la Banque.....	2
1.3 Coordination entre bailleurs de fonds .....	2
II –DESCRIPTION DU PROJET .....	3
2.1 But sectoriel et objectif du projet.....	3
2.2 Composantes du projet.....	3
2.3 Solution technique retenue et autres alternatives explorées .....	5
2.4 Type de projet .....	6
2.5 Coût du projet et modalités de financement .....	6
2.7 Processus participatif pour l'identification, la conception et l'exécution du projet .....	8
2.8 Expérience du Groupe de la Banque, enseignements pris en compte dans la conception du projet .....	8
2.9 Indicateurs clés de performance.....	9
III –FAISABILITÉ DU PROJET .....	9
3.1 Performance économique et financière.....	9
3.2 Impacts environnementaux et sociaux .....	10
IV – EXÉCUTION .....	14
4.1 Modalités d'exécution.....	14
4.2 Suivi .....	16
4.3 Gouvernance .....	17
4.4 Durabilité .....	17
4.5 Gestion des risques .....	18
4.6 Accumulation du savoir .....	19
V –INSTRUMENTS JURIDIQUES ET AUTORITE LEGALE .....	20
5.1 Instrument juridique.....	20
5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque.....	20
5.3 Conformité aux politiques de la Banque.....	21
VI – RECOMMANDATION .....	21

Appendice I. Indicateurs socio-économiques comparatifs de l'Éthiopie

Appendice II. Portefeuille de l'Éthiopie - 2011

Appendice III. Principaux projets pertinents financés par la Banque et d'autres partenaires au développement dans le pays

Appendice IV. Carte de la zone du projet

ANNEXES TECHNIQUES

## Équivalences monétaires

*Au 18 mai 2011*

1 unité de compte	=	27,2739 ETB
1 unité de compte	=	1,624 USD
1 USD	=	16,8258 ETB

## Année budgétaire

8 juillet - 7 juillet

## Poids et mesures

1 tonne	=	2 204 livres (lbs)
1 kilogramme (kg)	=	2,200 livres
1 mètre (m)	=	3,28 pieds (ft)
1 millimètre (mm)	=	0,03937 pouces (")
1 kilomètre (km)	=	0,62 mile
1 hectare (ha)	=	2,471 acres

## Sigles et abréviations

AC	Passation de marché anticipée
AFP	Allocation fondée sur la performance
AGPM	Avis général de passation de marchés
AOI	Appel d'offres international
ASPM	Avis spécifique de passation de marchés
BAD	Banque africaine de développement
BADEA	Banque arabe pour le développement économique en Afrique
BB	Béton bitumineux
CEV	Coûts d'exploitation des véhicules
DBST	Traitement de surface à double bitume
DDP	Dossier de demande de propositions
DfID	Département britannique du développement international
DJM	Débit journalier moyen
DJMA	Débit journalier moyen d'une année
DSP	Document de stratégie-pays
EIES	Étude d'impact environnemental et social
ERA	Administration éthiopienne des routes
ERAB	Conseil des routes d'Éthiopie
ETB	Birr (monnaie éthiopienne)
FAD	Fonds africain de développement
FKDEA	Fonds koweïtien pour le développement économique arabe
GFP	Gestion des finances publiques
GOE	Gouvernement éthiopien
GTP	Plan de croissance et de transformation
GTZ	Agence allemande de coopération technique
HDM	Modèle pour la conception et l'entretien des routes
IDA	Association internationale de développement
IST	Infection sexuellement transmissible
JICA	Agence japonaise de coopération internationale

KfW	Banque allemande de développement
LCS	Mode de sélection basé sur le moindre coût
ML	Monnaie locale
OC	Organisation communautaire
OE	Organe d'exécution
OFAG	Bureau de l'Auditeur général fédéral
OFID	Fonds OPEP pour le développement international
OMD	Objectifs du millénaire pour le développement
ONG	Organisation non gouvernementale
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
PAP	Personnes affectées par le projet
PE/RD	Progrès dans l'exécution / Réalisations en matière de développement
PGES	Plan de gestion environnementale et sociale
PMT	Plan à moyen terme
PNB	Produit national brut
QCBS	Sélection fondée sur la qualité technique et le coût
RAP	Rapport d'achèvement de projet
RSDP	Programme de développement du secteur routier
Sida	Syndrome d'immunodéficience acquise
TRE	Taux de rentabilité économique
TSWG	Groupe de travail sur le secteur du transport
UE	Union européenne
VAN	Valeur actuelle/actualisée nette
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine

## Informations sur le prêt

### Informations sur le client

---

**EMPRUNTEUR** : GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DÉMOCRATIQUE D'ÉTHIOPIE

**ORGANE D'EXÉCUTION** : ADMINISTRATION ÉTHIOPIENNE DES ROUTES

### Plan de financement

---

Source	Montant (UC)	Instrument
FAD	41 060 000	PRÊT
GOUVERNEMENT ÉTHIOPIEN	9 250 000	CONTRIBUTION GOE
<b>COÛT TOTAL</b>	<b>50 310 000</b>	

### Informations clés sur le financement de la BAD

---

Monnaie locale	Unité de compte
Type d'intérêt *	Sans objet
Différentiel de taux*	Sans objet
Commission d'engagement *	0,5 % par an sur le solde non décaissé du prêt
Commission de service	0,75 % sur le montant décaissé et non réglé
Autres commissions*	Sans objet
Durée du prêt	50 ans
Différé de remboursement	10 ans
TRE, VAN (scénario de référence)	14,5 %, 17,1 m d'USD
TRE (scénario de référence)	Sans objet

*\*le cas échéant*

### Échéancier – Principales étapes (prévisions)

---

Approbation de la note conceptuelle	juin 2011
Approbation du projet par le Conseil	novembre 2011
Signature du prêt	Décembre 2011
Entrée en vigueur	Avril 2012
Dernier décaissement	Décembre 2017
Achèvement	Octobre 2016
Dernier remboursement	Mars 2062

## **Résumé du projet**

### ***Aperçu du projet***

Le projet proposé consiste à moderniser la route existante Bedele-Metu longue de 112 km, avec élargissement et bitumage de la chaussée, afin d'avoir une route de bonne qualité praticable en toutes saisons. La route reliera les villes de Bedele et Metu à Addis-Abeba. Les réalisations attendues sont : l'amélioration du réseau routier, la réduction des délais de transport, l'augmentation de la vitesse et la baisse des coûts d'exploitation des véhicules. Le projet coûtera 50,31 millions d'UC et sera financé par un prêt FAD de 41,06 millions d'UC et une contribution du gouvernement éthiopien à hauteur de 9,25 millions d'UC. La durée du projet est de 4 ans, y compris la passation des marchés et le déroulement des travaux.

La route est située en grande partie dans la zone d'Illu Aba Bobra (qui englobe les villes de Bedele et Metu) comptant environ 1,3 million d'habitants. Les bénéficiaires directs du projet comprennent : les petits exploitants agricoles, les commerçants, les industries agricoles et les transporteurs. La population en général aura un meilleur accès aux services sociaux et aux centres économiques. Les bénéficiaires participeront à la mise en œuvre du projet en fournissant de la main-d'œuvre et en répondant aux besoins fondamentaux des travailleurs migrants, en nourriture et logement par exemple. D'autres seront associés au programme de plantation d'arbres prévu par le projet.

### ***Évaluation des besoins***

L'économie du corridor Bedele- Metu repose essentiellement sur la caféiculture et sur de petites industries agroalimentaires, notamment une brasserie et une sucrerie. Cependant, il n'existe pas de réseau routier approprié entre cette zone et Addis-Abeba, le poumon économique du pays. La modernisation de la route Bedele-Metu facilitera le transport et permettra de mieux exploiter le potentiel agricole de la zone, ce qui augmentera la production et améliorera les conditions de marché. Au niveau régional, le gouvernement a initié un programme qui vise à relier Addis-Abeba au Soudan du Sud par Metu et Bedele, tandis que la BADEA et l'OFID financent la construction de la route de 580 km qui mène à la frontière Soudan du Sud/Éthiopie, dont les travaux sont en cours. Le chaînon manquant est ce tronçon Bedele-Metu de 112 km que la Banque est invitée à financer.

### ***Valeur ajoutée de la Banque***

Le Plan stratégique à moyen terme 2008-12 de la Banque accorde la priorité au développement des infrastructures et met notamment l'accent sur des projets clés ayant un impact majeur et concernant de préférence des domaines où elle possède un avantage comparatif. Le gouvernement a annoncé son Quatrième programme de développement du secteur routier (RSDP IV) de 7 milliards d'USD (2011-2015), qui prévoit la construction de 22 000 km de routes à grande circulation, dont celle visée par ce projet. Le gouvernement a mobilisé 47 % des ressources requises et souhaite bénéficier du soutien d'autres partenaires pour combler le déficit. À cet égard, en sa qualité de troisième bailleur de fonds du secteur du transport, la Banque est bien placée pour poursuivre son appui stratégique au secteur, en particulier dans les régions où elle a déjà mené des projets avec succès.

### ***Gestion du savoir***

Les connaissances générées durant la préparation et la mise en œuvre du projet seront identifiées et analysées afin d'améliorer la conception des projets futurs, notamment les volets reboisement et indemnisation préalable des personnes affectées (PAP). En outre, conformément aux recommandations de l'actuel DSP, la Banque envisage de consacrer une étude à l'ensemble du secteur du transport en vue d'analyser toutes les questions relatives au secteur, notamment la performance des projets financés par la Banque. Elle mettra en outre l'accent sur les futurs besoins en matière de transport, en tenant compte du RSDP IV et du GTP (2011-2015) du gouvernement. L'étude aura pour objectif d'identifier les forces, faiblesses, opportunités et menaces spécifiques au secteur et d'accumuler des connaissances à partager entre parties prenantes et à mettre à profit lors de l'élaboration de futurs projets.

## Cadre logique axé sur les résultats

### Pays et titre du projet : MODERNISATION DE LA ROUTE BEDELE-METU

**But du projet :** Relier les villes de Bedele et de Metu par une route de bonne qualité praticable en toutes saisons, et ces zones reculées à Addis-Abeba

CHAÎNE DES RÉSULTATS		INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/MESURES D'ATTÉNUATION
		Indicateur (y compris ISC)	Données de référence : 2010	Cible : 2015 / 2036		
IMPACT	Impact <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroissement de la productivité</li> <li>• Amélioration de la situation socioéconomique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Croissance annuelle du secteur agricole</li> <li>• Croissance annuelle de l'économie en général</li> </ul>	Agric : 8,5 % p.a.  PIB réel : 11 % p.a.	Agric : 8,7 % p.a.* PIB réel : 11 % - 14,9 % p.a.* (voir notes ci-dessous)	Bureau national des statistiques	<b>Risque/Hypothèse :</b> Une hausse générale de la croissance économique suppose une mise en œuvre rigoureuse du plan quinquennal du gouvernement (GTP). <b>Atténuation :</b> Le GoE a prouvé sa détermination politique à mettre en œuvre le GTP et cet engagement devrait être maintenu dans les prochaines années.
	Réalisation 1 Extension/amélioration du réseau routier  Réalisation 2 Baisse des frais de transport  Réalisation 3 Baisse du temps de voyage (augmentation de la vitesse des véhicules)	Densité routière et état de la route  Moy. annuelle composée CEV/km véh.  Temps moy. du trafic motorisé passagers (vitesse moy. véh.)	44,4 km/1000 km <sup>2</sup> & (80 %)**  0,626 USD  3 h (vitesse moyenne 37 km/h)	123,7 km/1000 km <sup>2</sup> & (87 % **)  Baisse de 37 % soit 0,392 USD  2 h, soit une baisse de 33 % sur le temps de voyage (vitesse moy. 60 km/h)	Administration éthiopienne des routes (OE), Département des statistiques, suivi et évaluation	<b>Risque :</b> La route aura un impact social négatif (augmentation du nombre d'accidents de la route, VIH/sida), dégradation de l'environnement, impacts du changement climatique <b>Atténuation :</b> Le projet a prévu la mise en œuvre pendant la durée du projet, d'un nombre suffisant de programmes de sensibilisation, notamment la sensibilisation au VIH/sida et à la sécurité routière ; la lutte contre l'érosion et les inondations, la surveillance des déblais de matériaux de construction, la plantation de 500 000 arbres. Des solutions de sécurité technique (signalisation routière et dispositifs de réduction de la vitesse) sont prévues. Les matériaux de construction en pierre, etc. ont été testés pour garantir leur résistance aux aléas climatiques
RÉSULTATS	<b>Composante 1 : Modernisation de la route</b> 1.1 : Modernisation de la route Bedele-Metu <b>Composante 2 : Mise en œuvre du PGES</b> 2.1 : Sensibilisation sociale des travailleurs/PAP 2.2 : Reboisement des forêts 2.3 : Indemnisation/réinstallation des PAP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• État de la route Bedele-Metu</li> <li>• Mise en œuvre intégrale du PGES et du PAR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 112 km de route en mauvais état</li> <li>• Rien de fait</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 112 km de route en bon état</li> <li>• PGES+PAR intégralement mis en œuvre***</li> </ul>	Rapports d'étape du projet par l'OE et rapport d'achèvement du projet	<b>Risques :</b> 1. Retard du projet du fait de la faiblesse de capacité de l'OE et des entrepreneurs ; 2. Retard dans l'indemnisation des PAP ; 3. Retard dans le paiement des entrepreneurs par le gouvernement. <b>Atténuation :</b> 1. Des efforts concertés sont en cours pour restaurer la capacité de l'OE ; seules les entreprises performantes seront autorisées à faire des soumissions. 2. La mise en œuvre du PAR débutera avant l'approbation du prêt afin d'éviter les retards qu'enregistrent les premiers décaissements. 3. La Banque a dispensé le gouvernement du paiement d'une contribution de contrepartie. Autres mesures : provision pour la hausse des prix et les aléas de construction.

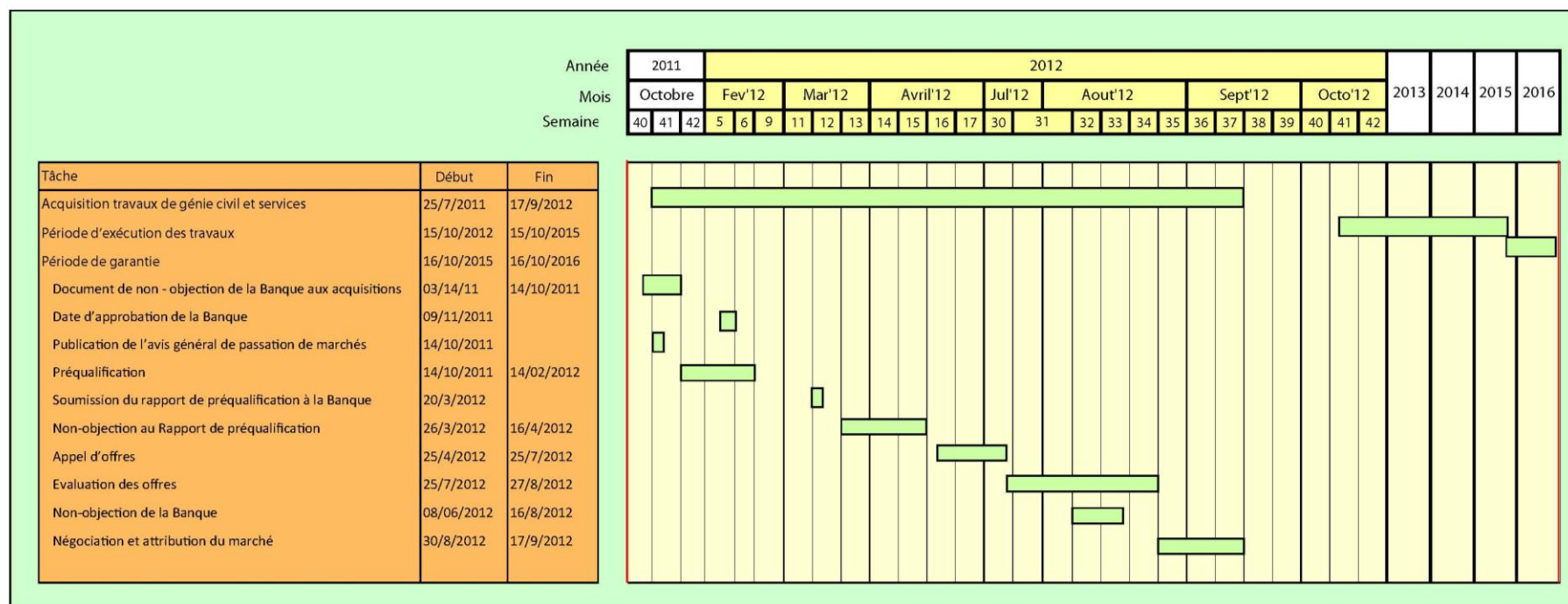
COMPOSANTES		CONTRIBUTIONS					
<b>Composante 1 : Modernisation de la route</b>	1.1 : Travaux de génie civil	<b>Coût – millions d’UC :</b>		<b>Coût - millions d’UC (suite) :</b>	<b>Sources de financement (millions d’UC)</b>		
	1.2 : Supervision des services	Travaux de génie civil	33,31	<b>Coût projet</b>		<b>41,06</b>	
	1.3 : Services d’audit	Services de supervision	1,37	Impôts	6,16		
	<b>Composante 2 : Mise en œuvre du PGES</b>	2.1 : Sensibilisation aux questions sociales (genre/VIH/sécurité routière)	Services de consultants audit	0,21	Indemnisation des PAP	3,09	
			<b>Coût de base</b>	<b>34,89</b>	<b>Coût total général</b>	<b>50,31</b>	
	2.2 : Reboisement	Aléas d’exécution	3,49			Prêt FAD	41,06
	2.3 : Indemnisation des PAP	Prov. hausse des prix	2,69			<u>GOE</u>	
		<b>Coût du projet</b>	<b>41,06</b>			<u>9,25</u>	
						<b>Total</b>	<b>50,31</b>

NOTES : 1. \*Projections économiques nationales jusqu’à 2015, basées sur le Plan de croissance et de transformation du gouvernement éthiopien (2011-2015).

2. \*\*La base acceptable (passable + bon) pour l’état de la route est de 80 % et l’objectif 87 %.

3. \*\*\*40 % d’emplois locaux créés, 30 % pour les femmes ; neuf communautés sensibilisées à la sécurité routière, à la prise en compte du genre et au VIH/sida. Environ 500 000 arbres plantés.

## Échéancier du projet de modernisation de la route Bedele-Metu



**RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BAD AU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION CONCERNANT UNE PROPOSITION VISANT L'OCTROI D'UN PRET A  
L'ETHIOPIE EN FAVEUR DU PROJET DE MODERNISATION DE LA ROUTE BEDELE-METU**

La Direction soumet le rapport et la recommandation ci-après sur une proposition d'octroi d'un prêt de 41,06 millions d'UC à l'Éthiopie pour le financement du **Projet de modernisation de la route Bedele-Metu**.

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

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

#### **1.1.1 Le Programme de développement du secteur routier (1997-2010)**

Le secteur du transport joue un rôle capital dans le développement économique et social de l'Éthiopie, fait reconnu dans le dernier plan national de développement dénommé Plan de croissance et de transformation (GTP, 2011-15). Le mode de transport le plus utilisé en Éthiopie est le transport routier, qui représente plus de 95 % du trafic fret et passagers.

Le réseau de routes classées d'Éthiopie s'est certes fortement développé, passant de 26 550 km en 1997 à 49 000 km aujourd'hui, mais il demeure si insuffisant qu'il entrave le développement du pays. C'est pour cette raison qu'en 1977, le gouvernement a établi le Programme de développement du secteur routier (RSDP), depuis lors fil conducteur pour le développement de ce secteur qui bénéficie d'un ferme appui des partenaires au développement. Depuis 1997, toutes les interventions de la Banque dans le sous-secteur routier ont été effectuées dans ce cadre.

L'objectif du RSDP est d'étendre l'infrastructure de transport routier, d'améliorer le réseau existant par un meilleur entretien des routes, et de renforcer la capacité de contracter du pays. Les phases I, II et III du RSDP, mises en œuvre de 1997 à 2010, ont coûté selon les estimations, 5,5 milliards d'USD (taux de change de 2009 : 1 USD = 10,995 ETB). Les fonds ont servi à construire plus de 23 450 km de routes, dont 2 450 km de routes bitumées, certaines nouvelles et d'autres réhabilitées. Le gouvernement a été le principal bailleur, avec une contribution de 53,8 %. Le RSDP a atteint la plupart de ses objectifs. Un exposé plus détaillé du secteur est présenté à l'annexe A.

#### **1.1.2 L'intervention de la Banque s'inscrit dans le cadre du 4<sup>e</sup> Programme de développement du secteur routier (2011-15)**

Le RSDP IV est un programme quinquennal évalué à 7 milliards d'USD, au titre duquel le gouvernement envisage de construire, entre autres, plus de 15 000 km de routes classées (routes d'accès non comprises), ce qui portera la densité du réseau routier classé de 44,4 à 124 km/1 000 km<sup>2</sup>, et la proportion de routes dont l'état est jugé acceptable (passable et bon), de 80 % à 87 %. Les interventions de la Banque dans le sous-secteur routier pour les cinq prochaines années (2011-2015) s'inscriront dans ce cadre et le Projet de modernisation de la route Bedele-Metu est un prolongement de sa contribution au vaste programme RSDP.

La route Bedele-Metu fait également partie d'un sous-programme en faveur de la région d'Oromia en Éthiopie, au travers duquel le gouvernement, en partenariat avec les bailleurs de fonds, envisage a) d'améliorer le réseau routier local, et b) de relier Addis-Abeba au Soudan du Sud et, partant, au port de Djibouti. La route de 803 km reliant Addis-Abeba à la frontière Sud-Soudan/Éthiopie par Bedele, Metu et la ville frontalière, est en cours de

construction par divers bailleurs de fonds, notamment : KfW (Addis-Abeba-Ambo, 105 km), KfW (Ambo-Gedo, 65 km), KfW (Gedo-Bako-Nekempt, 131 km), la BADEA/l'OFID/FKDEA (Nekemte-Bedele, 96 km), la BADEA/l'OFID (Metu-Gore-Gambela, 160 km) et le GoE (Gambela-Jakawo, 124 km). Le tronçon de 64 km qui relie Bedele à Dembi, puis à Jimma est financé par la BADEA. Le chaînon manquant de ce réseau est le tronçon Bedele-Metu long de 112 km, dont le gouvernement a demandé à la Banque de financer la modernisation, afin de le rendre praticable en toutes saisons.

### **1.1.3 Lien stratégique entre le projet et l'objectif de développement de l'Éthiopie**

La modernisation de la route Bedele-Metu est conforme au Plan quinquennal de croissance et de transformation de l'Éthiopie (GTP, 2011-15) et au Document de stratégie-pays de la Banque (DSP, 2011-2015). Le GTP repose sur sept piliers, les principaux étant : i) le développement des infrastructures ; ii) le développement agricole ; et iii) la création de conditions propices au développement industriel. Le gouvernement envisage, dans le cadre de ce programme, de construire plus de 22 200 km de routes à grande circulation, et la route Bedele-Metu fait partie des axes prioritaires. Le Projet de modernisation de la route Bedele-Metu est également conforme au DSP en cours (2011-2015) dont le premier pilier est l'amélioration de l'accès aux infrastructures et ce, en tenant dûment compte des priorités du GTP. La mise en œuvre du projet contribuera à la réalisation des objectifs de développement du pays, d'autant plus qu'il améliorera la qualité des infrastructures et accroîtra leur nombre, ce qui stimulera en retour les secteurs de l'agriculture et de l'industrie.

### **1.2. Justification de la participation de la Banque**

L'intervention de la Banque se justifie pour trois raisons : a) le Plan stratégique à moyen terme 2008-12 de la Banque accorde la priorité au développement des infrastructures, et met particulièrement l'accent sur les projets clés ayant un impact majeur et intéressant de préférence des domaines où elle possède un avantage comparatif. La Banque est présente dans la région sud-ouest de l'Éthiopie, où elle met actuellement en œuvre deux projets clés portant sur la construction de 400 km de routes ; b) le gouvernement n'a pas les moyens de financer intégralement le RSDP IV (2011-2015) et a donc besoin du concours des partenaires au développement. Dans ce sens, la Banque, en sa qualité de troisième bailleur de fonds du secteur du transport, est bien placée pour poursuivre sa contribution stratégique au secteur ; c) en reliant l'Éthiopie au Sud-Soudan, la route proposée contribue également à l'intégration régionale et soutient ainsi l'un des piliers stratégiques de la Banque.

### **1.3. Coordination entre bailleurs de fonds**

L'aide au secteur du transport est coordonnée par le biais du Groupe de travail sur le secteur du transport (TSWG) dont la Banque est membre. Le TSWG, qui se réunit une fois par trimestre, est actuellement co-présidé par le ministère du Transport et l'UE. Le système d'enveloppe commune mis en œuvre dans le cadre du RSDP a facilité la conjugaison des efforts des partenaires au développement et la coordination interne des bailleurs de fonds. L'aide des bailleurs de fonds au secteur routier a été multipliée par 8, passant de 0,427 milliard d'ETB en 1997 à 3,45 milliards d'ETB en 2010. Sur le montant total de 60 355 milliards d'ETB alloué aux dépenses publiques du secteur pendant ces 13 années (1997-2010), la plus forte contribution est venue de la Banque mondiale qui a décaissé 11,8 % du montant total, suivie de l'UE (8,6 %) et de la BAD (2,5 %)<sup>1</sup>. Une analyse plus approfondie des interventions des bailleurs de fonds est présentée à l'annexe A4.

---

<sup>1</sup> Source : RSDP-13 Years Performance (Janv. 2011), Ethiopian Roads Authority.

**Tableau 1.1**  
**Coordination entre bailleurs de fonds**

<b>Acteurs – Dépenses publiques annuelles (moyennes) 1997-2010**</b>	
<b>Gouvernement</b>	<b>Bailleurs de fonds</b>
116 m d'UC [68,2 %]	54 m d'UC [31,8 %]

IDA	11,8 %
UE	8,6 %
BAD	2,5 %
Chine	2,1
Japon	1,4
Autres	5,4

<b>Niveau de coordination des bailleurs de fonds</b>	
Existence de groupes de travail thématiques	[oui]
Existence de SWAp ou approches sectorielles intégrées	[oui]
Participation de la BAD à la coordination des bailleurs de fonds **	[membre]

## **II. DESCRIPTION DU PROJET**

### **2.1. But sectoriel et objectif du projet**

La vocation du secteur du transport est de contribuer au développement économique et social de l'Éthiopie ainsi qu'aux efforts de réduction de la pauvreté par la promotion d'un système de transport efficace, ce qui facilitera la circulation des biens et des personnes, accroîtra la production et la commercialisation des produits agricoles, améliorera l'accès aux structures sociales et économiques, et favorisera une meilleure exploitation des ressources naturelles, entre autres.

Le projet vise à relier les villes de Bedele et Metu par une route en béton d'asphalte, et par la même occasion la région à Addis-Abeba, capitale économique et administrative. Les résultats attendus sont les suivants : amélioration du réseau routier, baisse du temps et des coûts de voyage pour l'ensemble des usagers de la route, amélioration de la sécurité routière, sensibilisation au VIH/sida et aux questions de genre, et reboisement.

### **2.2. Composantes du projet**

#### **A. Travaux de construction routière**

##### **I. Travaux relatifs à la route Bedele-Metu (coût estimatif de 33,31 m d'UC)**

La modernisation du tronçon Bedele-Metu, d'une longueur de 112 km, comprendra l'extension de la largeur de la chaussée existante de 6 m, à 10 m (7 m de chaussée avec des accotements bitumés de 1,5 m de chaque côté), le revêtement de la chaussée au béton bitumineux, la réhabilitation des structures de drainage et le renforcement de la sécurité routière par l'amélioration du tracé de la route. Le long des principaux centres, la largeur de la chaussée sera portée à 14 m pour permettre le stationnement des véhicules. Il est également prévu des trottoirs de 2,5 m de large.

## **II. Services de consultants pour la supervision (coût estimatif de 1,37 m d'UC)**

Les services de consultants pour la supervision comprendront un contrôle de la qualité et de la quantité pour tous les travaux permanents et provisoires, notamment le contrôle et le suivi des activités quotidiennes de l'entrepreneur, un compte rendu à l'organe d'exécution de toutes les questions liées à l'avancement du projet, des conseils à l'organe d'exécution sur les paiements et réclamations, et sur toutes les questions liées aux aspects techniques et financiers du contrat, entre autres. Ces services comprendront en outre la supervision complète de la mise en œuvre du plan de gestion environnementale et sociale ainsi que de l'indemnisation et de la réinstallation des personnes affectées par le projet. Le consultant recueillera également des données de référence choisies.

## **III. Services de consultants pour l'audit du projet (coût estimatif de 0,21 m d'UC)**

Les services de consultants pour l'audit comprendront un audit annuel indépendant de la mise en œuvre du projet, notamment les questions de gestion et les questions financières et techniques.

## **B. Mise en œuvre du plan de gestion environnementale et sociale**

**IV. Plantation d'arbres (coût estimatif de 0,1 m d'UC) :** Il est prévu un programme de plantation de 500 000 arbres. Celui-ci concernera certaines localités choisies conjointement par l'entrepreneur et les responsables locaux. Le coût de cette activité est compris dans le budget des travaux.

**V. Sensibilisation aux questions sociales (coût estimatif de 0,15 m d'UC) :** Services de consultants pour la campagne sur la sécurité routière, la sensibilisation au VIH/sida et la sensibilisation aux questions de genre. Le coût est prévu dans le budget des travaux.

**VI. Indemnisation et réinstallation des PAP (coût estimatif de 3,09 m d'UC) :** Mise en œuvre des plans d'action de réinstallation, notamment la réinstallation et l'indemnisation des personnes vivant le long de la route du projet, et affectées par sa mise en œuvre.

**Tableau 2.1**  
**Composantes du projet**

Réf.	Titre de la sous-composante	Coût est. en millions d'UC*	Description de la sous-composante
A.I	Travaux concernant la route Bedele-Metu	33,31	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modernisation de 112 km de route aux normes BB.</li> <li>▪ Élargissement de la chaussée à 7 m avec des accotements étanches de 1,5 m de part et d'autre, et de 2 à 2,5 m dans les centres urbains.</li> <li>▪ Mettre en œuvre le PGES.</li> </ul>
A.II	Services de consultants pour la supervision	1,37	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Suivre et évaluer les activités quotidiennes de l'entreprise chargée du chantier et faire des recommandations à l'OE sur toutes les questions, notamment celles liées au contrôle de la qualité et de la quantité des travaux.</li> <li>▪ Superviser la mise en œuvre du PGES.</li> <li>▪ Recueillir des données de base.</li> </ul>
A. III	Services de consultants pour l'audit	0,21	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Effectuer l'audit financier et de gestion du projet (0,11 m d'UC) et l'audit technique (0,1 m d'UC).</li> </ul>
B.I	Reboisement	0,1	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planter 500 000 arbres dans des zones choisies.</li> </ul>
B.II	Sensibilisation	0,15	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diffuser des informations sur la sécurité routière.</li> <li>▪ Mettre en œuvre des programmes de sensibilisation au VIH/sida, etc.</li> </ul>
B.III	Indemnisation et réinstallation des PAP	3,09	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identifier les PAP dans l'emprise de la route.</li> <li>▪ Déterminer la valeur de leurs biens situés dans l'emprise.</li> <li>▪ Indemniser et/ou réinstaller les PAP.</li> </ul>

\* *Coûts hors aléas*

### 2.3. *Solution technique retenue et autres options explorées*

**Solutions :** Plusieurs autres options de conception et d'entretien de la route ont été examinées, en tenant compte de son coût durant son cycle de vie. La conception recommande une chaussée en béton bitumineux, avec des accotements renforcés par un revêtement d'enduit superficiel. La structure comprendra essentiellement une base faite d'une épaisse couche de pierres concassées calibrées de 200 mm reposant sur une couche de matériau naturel de fondation de 350 mm. Similaire à celle des tronçons routiers environnants, la conception structurelle est conforme aux normes nationales. La route traverse cinq anciens ponts, dont quatre sont jugés solides, d'un point de vue structurel et hydraulique. Le cinquième est considéré comme présentant des faiblesses au plan hydraulique, et il est prévu d'accroître sa capacité à supporter les inondations qui se font de plus en plus fortes. Cette conception a été jugée satisfaisante, aux plans technique, économique et environnemental.

**Autre option examinée :** D'autres options de superstructures avec revêtement de surface à double bitume (DBST) ont été examinées. Cependant, l'analyse économique a révélé que le taux de rentabilité économique, dans le cas du revêtement DBST, était à peine plus élevé ; autrement dit, les TRE du DBST et de béton bitumineux sont quasi-identiques. La zone concernée étant une zone de fortes précipitations avec d'abondantes pluies six mois sur douze, il a été considéré que le revêtement de la route par un enduit superficiel était insuffisant pour protéger la chaussée des infiltrations d'eau. En outre, le réseau routier qui fait jonction avec la route du projet et sert de connecteur régional étant construit aux normes de béton bitumineux, il serait préférable que la route du projet soit aux mêmes normes.

## 2.4. Type de projet

Le projet de modernisation de la route Bedele-Metu est conçu sous forme de projet autonome compris dans un sous-programme multidonateurs, dont l'objectif est de relier l'Éthiopie au Sud-Soudan et d'améliorer le réseau routier local. Ce projet fait également partie du vaste programme quinquennal dénommé RSDP-IV (2011-15) que les bailleurs de fonds sont invités par le gouvernement à soutenir davantage. La seule exception est l'Union européenne, qui préfère recourir à un mécanisme d'appui budgétaire sectoriel. Afin de passer à un mécanisme d'appui budgétaire sectoriel exclusif, la Banque envisage un vaste audit de l'expérience du pays et de son état de préparation à utiliser efficacement ce type de mécanisme.

## 2.5. Coût du projet et modalités de financement

### i. Coût du projet

Le coût du projet est basé sur une conception technique réalisée par un cabinet de conseil sur financement de la Banque mondiale. L'évaluation a jugé les estimations suffisamment conformes aux taux courants du marché. Le coût total de modernisation de la route Bedele-Metu est de 81,55 millions d'USD (50,31 millions d'UC), comprenant les travaux routiers, les services de conseil, la TVA et l'indemnisation des personnes affectées par le projet. Le coût du projet, hors taxes et indemnités, est de 66,56 millions d'USD (41,06 millions d'UC). Le tableau ci-après présente le coût par composante. Les besoins en devises représenteront 70 % du coût total du projet.

**Tableau 2.2 : Coût estimatif du projet par composante [en millions]**

Composantes du projet		Coûts en millions					
		USD			UC		
		Devises	Local	Total	Devises	Local	Total
<b>i</b>	Travaux de génie civil	37,80	16,20	53,99	23,32	9,99	33,3
<b>ii</b>	Services de supervision des travaux	1,56	0,67	2,22	0,96	0,41	1,37
<b>iii</b>	Consultants pour l'audit	-	0,33	0,33	-	0,21	0,21
	<b>Coût de base</b>	<b>39,35</b>	<b>17,20</b>	<b>56,55</b>	<b>24,28</b>	<b>10,61</b>	<b>34,89</b>
	Aléas d'exécution 10%	3,94	1,72	5,66	2,43	1,06	3,49
	Prov, pr hausse des prix - 7%	3,03	1,32	4,35	1,87	0,82	2,69
	<b>Coût du projet</b>	<b>46,3</b>	<b>20,2</b>	<b>66,56</b>	<b>28,57</b>	<b>12,49</b>	<b>41,06</b>
	TVA (15% du coût du projet)	-	9,98	9,98	-	6,16	6,16
<b>v</b>	Indemnisation des PAP	-	5,01	5,01	-	3,09	3,09
	<b>Coût total</b>	<b>46,32</b>	<b>35,24</b>	<b>81,55</b>	<b>28,57</b>	<b>21,74</b>	<b>50,31</b>

1. Change (18/05/2011) : 1 UC = 27,2739 ETB ; 1 USD = 16,8258 ETB ; 1 UC = 1,621 USD
2. Les travaux de génie civil comprennent un montant de 0,25 million d'UC pour la mise en œuvre du PGES

ii. *Sources de financement*

Le projet sera principalement financé par la Banque sous forme d'un prêt FAD de 66,38 millions d'USD (41,06 millions d'UC – environ 82 % du coût total du projet). Le gouvernement prendra en charge le solde de 14,99 millions d'USD (9,25 millions d'UC - environ 18 %), entièrement en monnaie locale, qui correspond aux taxes et au coût d'indemnisation des PAP (voir tableau 2.3 ci-dessous). Le prêt de la Banque couvrira l'ensemble du coût en devises et 64 % du coût en monnaie locale. Le gouvernement n'aura pas à apporter de contrepartie financière au coût du projet.

**Tableau 2.3**  
**Sources de financement [en millions]**

Contributions du Gouvernement /Banque	Ressources en millions						%
	USD			UC			
	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total	Total
<b>GoE</b>		<b>14,99</b>	<b>14,99</b>	-	<b>9,25</b>	<b>9,25</b>	<b>18 %</b>
<b>BANQUE</b>	<b>46,32</b>	<b>20,24</b>	<b>66,56</b>	<b>28,57</b>	<b>12,49</b>	<b>41,06</b>	<b>82 %</b>
<b>Total</b>	<b>46,32</b>	<b>35,24</b>	<b>81,55</b>	<b>28,57</b>	<b>21,74</b>	<b>50,31</b>	<b>100 %</b>

**Tableau 2.4 : Coût du projet par catégorie de dépenses [équivalent en millions d'UC]**

Catégories de dépenses	Millions d'UC			% of FC
	FC	LC	Total	
Travaux	23,32	9,99	33,31	70,0%
Services	0,96	0,62	1,58	60,9%
Coûts de base	24,28	10,61	34,89	
Aléas d'exécution - 10 %	2,43	1,06	3,49	
Prov, ptr hausse des prix 7 %	1,87	0,82	2,69	
Coût du projet	28,57	12,49	41,06	69,6%
Impôts et indemnisation	-	9,25	9,25	0,0%
<b>Coût total général</b>	<b>28,57</b>	<b>21,74</b>	<b>50,31</b>	<b>56,8%</b>

**Tableau 2.5: Calendrier des dépenses par composante [équivalent en millions d'UC]**

Année d'exécution	Décassements annuels en millions d'UC					
	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Travaux	7,84	13,72	15,68	1,96		39,21
Services	0,23	0,46	0,46	0,46	0,23	1,86
<b>Coût du projet</b>	<b>8,07</b>	<b>14,19</b>	<b>16,15</b>	<b>2,42</b>	<b>0,23</b>	<b>41,06</b>

## **2.6. Zone et bénéficiaires cibles du projet**

La zone que dessert la route Bedele-Metu est celle d'Illu Aba Bobra (dans la région d'Oromia) qui compte 1,3 million d'habitants (recensement de 2007) et vit de l'agriculture. Bénéficieront directement du projet les agriculteurs, les commerçants de café, les transporteurs et les agro-industriels. Tous ces groupes de personnes tireront parti de l'amélioration de l'état de la route jusqu'à Addis-Abeba, notamment de la baisse des coûts de déplacement, de la diminution du temps de voyage et de l'accès à un réseau routier fiable. Les impacts du projet comprennent : un meilleur accès aux grands marchés, une intensification de la production et de la commercialisation des produits agricoles et une meilleure accessibilité aux équipements sociaux. En outre, les activités économiques de la population locale s'intensifieront pendant la construction de la route.

## **2.7. Processus participatif pour l'identification, la conception et l'exécution du projet**

Pendant la conception et l'évaluation du projet, de larges consultations participatives ont été organisées avec toutes les parties prenantes, les ministères, les partenaires au développement, le secteur privé et les personnes affectées par le projet. Les fonctionnaires de *woredas*/ district et les PAP de Choru, Yayu, Hurmu, Metu et Bedele ont été consultés à travers des réunions publiques, des questionnaires à l'attention des ménages et des études de marché. Des consultations ont été organisées au moment de la définition du tracé préférable et de la sélection des fournisseurs de matériaux, de même qu'au cours des études environnementales et sociales. Des discussions de groupe ont été organisées avec les groupes vulnérables. Au total, 801 personnes ont été consultées et toutes les préoccupations exprimées ont été prises en compte dans la conception du projet. Les communautés locales participeront à la mise en œuvre du PGES, notamment à l'identification des sites à reboiser et à la plantation d'arbres. L'équipe d'évaluation a eu de vastes échanges fructueux avec la communauté des bailleurs de fonds, notamment la Banque mondiale et l'UE, principaux bailleurs de fonds du secteur du transport. Les ministères chargés de la protection environnementale, de la femme, de l'administration, des finances, de l'entretien, ainsi que les associations d'entrepreneurs et autres acteurs du secteur privé ont été consultés durant l'évaluation.

## **2.8. Expérience du Groupe de la Banque, enseignements pris en compte dans la conception du projet**

**2.8.1 Activités de la Banque :** De 2001 à ce jour, la Banque a accordé au secteur du transport cinq prêts et un don estimés à 214 millions d'UC (25 % sur les ressources régionales) en vue du financement de la réhabilitation de 790 km de routes en Éthiopie. Sur cet ensemble, la route Butajira-Hossana-Sodo (190 km de long) est achevée depuis peu, tandis que les 600 km de routes restants sont en cours d'exécution. Une brève description de la performance de ces projets est présentée à l'annexe B1. Les trois projets en cours ont enregistré des retards au stade de l'entrée en vigueur, au démarrage des travaux et durant l'exécution. Les causes des retards ont été analysées et prises en compte dans la conception du projet de route Bedele-Metu pour éviter que les mêmes situations ne se représentent.

**2.8.2 Les enseignements tirés des projets en cours ou achevés en matière de conception de projet** et pris en compte dans la conception de la route Bedele-Metu sont les suivants : a) nécessité pour le gouvernement d'indemniser les PAP le plus rapidement possible. Dans le cadre du projet, le gouvernement envisage d'indemniser les PAP

concernées par le premier tronçon de la route à construire, avant la date d'approbation du projet par le Conseil d'administration ; b) éviter que les entrepreneurs ayant brillé par leur incompétence dans d'autres projets ne soient autorisés à faire des soumissions. Il faudra donc veiller, lors de la présélection, à n'admettre que les entreprises compétentes ; c) pour éviter des retards dans le démarrage du projet, il faudrait disposer d'une conception détaillée satisfaisante du projet et l'évaluer rapidement après, afin que son contenu reste d'actualité ; d) si un même projet comprend une multitude de contrats, les dossiers d'appels d'offres devront être formulés de telle sorte qu'on ne soit pas tenté d'attribuer plus d'un contrat à un même entrepreneur ; e) les retards que l'on observe à l'entrée en vigueur d'un projet pourraient être atténués si les autorités chargées de la ratification du prêt s'engagent promptement et s'il existe un filtre de préparation permettant de suivre l'état de préparation du projet. Les projets devraient également recourir autant que possible aux procédures d'attribution anticipée des marchés.

## **2.9. Indicateurs clés de performance**

Les résultats et réalisations du projet seront évalués en utilisant les principaux indicateurs de performance mentionnés dans le cadre logique axé sur les résultats, à savoir : i) l'état et la densité du réseau routier classé, en km par superficie de 1 000 km<sup>2</sup>; ii) le coût moyen pondéré d'utilisation des véhicules ; iii) la durée des déplacements et la vitesse moyenne des véhicules. Des données seront établies concernant les accidents de la route et exploitées. Ces indicateurs font partie d'un système élaboré mis au point par le gouvernement pour mesurer la performance du secteur routier, notamment la contribution des sous-secteurs à la réalisation des OMD.

Les mécanismes d'évaluation de la performance comprennent une étude axée sur l'observation de la corrélation pauvreté-transport, actuellement en cours, dont le but est d'évaluer l'impact social, économique et environnemental des investissements dans le transport routier sur quatre corridors choisis en vue de déterminer la corrélation entre l'investissement dans le transport et la réduction de la pauvreté. D'autres indicateurs de performance et mécanismes de mesure des objectifs du millénaire pour le développement (OMD) ont été élaborés pour permettre de suivre et d'analyser la contribution du développement du secteur routier à la réalisation des OMD. Le dernier rapport sur les progrès de l'Éthiopie dans ce sens, daté de septembre 2010, présente la situation de certains de ces indicateurs, dont il ressort que le développement du secteur routier favorise la réalisation des OMD.

## **III. FAISABILITÉ DU PROJET**

### **3.1. Performance économique et financière**

**Méthodologie d'analyse économique :** Elle est basée sur l'analyse coûts-avantages en comparant les scénarios « avec » et « sans » le projet sur une période de 20 ans, en utilisant le Modèle pour la conception et l'entretien des routes (HDM-4). Les coûts économiques comprennent i) les coûts de l'investissement et ii) les dépenses de l'entretien courant et de l'entretien périodique. La route a un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 305 véhicules ; les prévisions de circulation sont présentées à l'annexe B2. Les avantages sont composés des économies réalisées sur i) le coût d'exploitation des véhicules ; et ii) le temps de voyage du trafic motorisé pour les passagers et le fret. Les mesures de la valeur du projet sont le TRE et la VAN au taux d'actualisation de 10,23 %, ce qui correspond au coût d'opportunité du capital en Éthiopie.

**Hypothèses utilisées et résultat de l'analyse économique :** La construction de la route est censée démarrer en octobre 2012. La durée prévisionnelle des travaux étant de 36 mois, la route sera ouverte à la circulation à compter de 2016, selon les hypothèses. Quant à l'analyse, elle s'étend jusqu'à 2035, et elle examine la stratégie d'entretien de la route dans le scénario « sans projet », c'est-à-dire un entretien minimal, et la stratégie d'entretien de la route améliorée dans le scénario « avec projet ». L'on a retenu des valeurs résiduelles de 20 % de l'investissement initial, montants crédités en faveur du projet en 2035, dernière année de l'évaluation. Les coûts économiques pris en compte dans l'analyse coût-avantages sont ceux de l'Office des routes dans les scénarios « avec » et « sans projet », lesquels comprennent à la fois le coût financier de construction du tronçon routier Bedele-Metu de 112 km en béton bitumineux et le coût d'entretien. Le coût de construction a été révisé en mai 2011 afin de prendre en compte le coût estimatif détaillé de la conception technique, les récentes offres d'achat et les prix 2011 des intrants pétroliers requis pour les travaux de génie civil. Le coût révisé des investissements économiques pour la construction de la route proposée en béton bitumineux s'établit à 865,79 millions d'ETB (7,73 millions d'ETB par km). Le coût estimatif est calculé sur la base d'un prix hypothétique de 112 dollars (USD) le baril de pétrole. Une analyse de sensibilité basée sur une hausse de 33 % (150 USD le baril) par rapport au prix du scénario de référence, a également été effectuée.

Le principaux avantages générés par le projet proposé devraient découler de la réduction des coûts à la charge des usagers de la route, notamment le coût d'exploitation des véhicules et le coût du temps de voyage des passagers et ce, du fait d'une atténuation de l'aspérité de la route et de l'augmentation des vitesses moyennes de circulation. Le CEV moyen composé d'une année, estimé à 0,626 USD/km-véh. sur la route bitumée actuelle, baissera de 37 %, passant à 0,392/km-véh. à l'achèvement du projet achevé, avec la modernisation des 112 km de route et son ouverture à la circulation en 2016. Pendant la même période, le temps moyen de voyage baissera de 33 %, passant de 3 heures sur l'ancienne route goudronnée, à 2 heures lorsque la construction sera terminée. Un résumé du résultat de l'analyse économique est présenté au tableau 3.1. Les résultats de l'analyse de la circulation et de l'analyse économique détaillée sont présentés à l'annexe B2.

**Tableau 3.1**  
**Résumé de l'analyse économique**

<i>Paramètre</i>	<b>Quantum</b>
TRF, VAN (scénario de référence)	(sans objet)
<b>Taux de rentabilité économique (TRE)</b>	<b>14,5 %</b>
Valeur économique actualisée nette (VAN) en ETB	287,04 millions d'ETB
<b>Sensibilité du TRE à une augmentation de 20 % du coût et une baisse de 20 % du trafic simultanément</b>	<b>10,3 %</b>

### **3.2. Impacts environnementaux et sociaux**

Le projet est classé en catégorie 1 compte tenu de ses impacts sociaux et environnementaux négatifs potentiels, notamment du nombre de personnes à déplacer et du passage de la route par une forêt. Une évaluation d'impact environnemental et social (EIES) complète a donc été réalisée conformément à la procédure d'évaluation des impacts environnementaux et sociaux des projets du secteur public (2001) de la Banque. En outre, un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) et un plan de réinstallation et d'indemnisation (PRI) ont été élaborés. L'EIES et le résumé du PRI ont fait l'objet de diffusion, comme l'exige la Banque.

**3.2.1 Environnement :** L'examen de la documentation du projet révèle que ses effets négatifs peuvent être efficacement gérés en se conformant aux procédures de la Banque. La route ne changera pas de tracé. La superficie à acquérir pour l'élargissement de la route ne sera donc pas significative. Le projet atténuera l'impact environnemental en adoptant des mesures de lutte contre l'érosion et l'inondation. La route devrait en outre améliorer la sécurité dans la zone et contribuer ainsi à la protection des zones de conservation de la nature contre l'exploitation forestière illégale et le braconnage. Il est à noter que la route traverse la zone de conservation de forêts naturelles de Geba-Dogi et la zone de conservation forestière de Dogi-Saki.

Les impacts environnementaux négatifs pouvant résulter de la mise en œuvre du projet sont les suivants : i) impacts sur la faune du fait des perturbations de son habitat ; ii) défrichage ; iii) exploitation des sources de matériaux, nuisances générées par le chantier, production de déchets, risque de pollution ; et iv) nuisance acoustique et pollution environnementale due aux matériaux de construction. Des mesures susceptibles d'atténuer avec succès ces impacts négatifs ont été identifiées et sont présentées dans le PGES. Il s'agit, entre autres, de surveiller les extractions et l'origine des matériaux de construction, de contrôler la circulation, de veiller à éloigner le site des travaux préparatoires des récepteurs environnementaux sensibles.

Pour atténuer ces impacts, le projet a prévu un programme de plantation de 500 000 arbres à des endroits spécifiques qui seront identifiés durant l'exécution du projet. Ceux-ci devraient remplacer les arbres coupés et contribuer par ailleurs au renforcement de la capacité de gestion forestière des communautés locales et des institutions gouvernementales.

Il faut souligner que la conception du projet impose que les entrepreneurs et consultants chargés de la supervision recrutent des experts environnementaux et sociaux qualifiés, et adoptent des dispositions contractuelles exécutoires qui encouragent la mise en œuvre, le suivi et l'établissement de rapports sur le PGES technique.

**3.2.2 Changement climatique :** Les prévisions de changement climatique concernant l'Éthiopie indiquent que la température annuelle moyenne augmentera d'environ 0,9° à 1,1° Celsius d'ici à 2030, de 1,7 à 2,1° Celsius d'ici à 2050, et de 2,7° à 3,4° Celsius d'ici à 2080, comparées aux températures de la période 1961 à 1990. Il est également prévu une légère augmentation des précipitations annuelles. L'Éthiopie a en fait déjà enregistré des effets et menaces associés au changement climatique, notamment des inondations, de fortes pluies, des vents violents, le gel, des vagues de chaleur (forte température), etc.

En termes de mesures d'adaptation, la communauté met actuellement en œuvre différents mécanismes traditionnels d'adaptation au changement climatique, tandis que le gouvernement, de son côté, a adopté diverses politiques et stratégies nationales, et de multiples politiques et directives sectorielles contenant des dispositions essentielles sur l'adaptation au changement climatique. Un Plan d'action d'adaptation national (NAPA) a également été élaboré et devrait être mis en œuvre prochainement. Le NAPA prévoit des activités susceptibles de réduire au mieux les risques liés au changement climatique.

Face à cette situation, la conception technique de la route a pris en compte les effets néfastes du changement climatique en prévoyant suffisamment d'installations de drainage et en relevant le niveau de la voie en remblai sur les sections plates et basses. En outre, les matériaux constitués d'agrégats de pierres devant être utilisés pour les travaux de construction de la route, notamment pour la surface qui sera exposée aux aléas climatiques, seront testés, afin de s'assurer de leur résistance aux agressions climatiques extrêmes.

En facilitant l'accès au marché et aux intrants agricoles, la route du projet contribuera au renforcement de la sécurité alimentaire et de la capacité d'adaptation de l'économie agricole rurale des bénéficiaires au changement climatique. Le programme de plantation d'arbres permettra également d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre qui résulteront de l'augmentation du trafic sur la route.

**3.2.3 Genre :** Le projet ne devrait pas avoir d'impact négatif significatif sur l'équité en matière de genre. Néanmoins, il y a lieu d'observer que durant la construction et l'exploitation de la route, hommes et femmes devraient tous bénéficier du projet et ce, à travers les emplois directs générés par le projet et l'intensification des activités économiques du fait de l'amélioration tant de la route que des systèmes de transport. Bien que les travaux accroissent les possibilités d'obtenir des emplois sur les sites de construction routière, les traditions et les pratiques sont souvent discriminatoires à l'égard des femmes étant donné que les emplois dans la construction sont considérés comme la chasse-gardée des hommes. La situation en Éthiopie prouve que les femmes dans leur grande majorité participent volontiers aux travaux de construction si on leur en offre l'occasion. Pour cette raison, le projet a recommandé que les entrepreneurs veillent à ce que 30 % des emplois non spécialisés soient réservés aux femmes. L'entrepreneur sera également tenu de prendre des dispositions pour que les installations du campement prennent en compte les femmes, et pour promouvoir la sensibilisation aux questions de genre aux niveaux du campement et de la communauté. Étant donné que la plupart des femmes vendent leurs produits aux abords de la route, le projet améliorera les conditions d'exercice de ce commerce et la sécurité routière. La conception de la route prévoira des voies de desserte spécifiques et des places de stationnement où femmes et hommes pourront vendre leurs produits. La hausse de revenu des travailleurs du chantier induira une hausse de la demande pour d'autres services : hébergement, kiosques de produits alimentaires, nettoyage du campement, etc.

Les impacts négatifs potentiels du projet incluent le déplacement temporaire ou définitif de logements et d'activités économiques. La présence de travailleurs de la construction ayant des revenus supérieurs à la moyenne et venant souvent sans leurs familles pourrait menacer la sécurité des mariages et déboucher sur des grossesses non désirées parmi les filles, l'abandon des études par les filles, des mariages précoces et la propagation des IST et du VIH/sida dont l'incidence est plus élevée chez les femmes que chez les hommes. Le projet a examiné un certain nombre de mesures pour l'indemnisation des cas de réinstallation et de pertes de revenus dus au projet. La conception du projet a prévu qu'une attention particulière soit accordée aux personnes vulnérables affectées par le projet, notamment les ménages dirigés par des femmes et des personnes âgées. Le projet organisera aussi des campagnes et des activités de prévention et de sensibilisation aux IST et au VIH/sida. Celles-ci donneront l'occasion aux femmes et aux filles, qui autrement n'auraient peut-être pas eu cette chance, de recevoir des informations de première main concernant cette épidémie. L'expérience acquise dans le cadre d'autres interventions révèle que la réinstallation involontaire affecte généralement davantage les femmes et les filles que les hommes. Le projet devra donc en tenir compte dans la prise en charge des personnes vulnérables affectées par le projet.

**3.2.4 Social :** La route Bedele-Metu-Nekempt est une liaison essentielle entre la route Addis-Nekempte-Ghimbi-Assosa au Nord-Ouest et la route Addis-Jima-Metu-Gambela à l'Est. La région de Gambela disposera ainsi d'une route additionnelle et en meilleur état pour se rendre d'Addis-Abeba vers d'autres centres urbains tels que Gimbi, Nekemte, Ambo. Le nombre d'accidents de la route devrait diminuer avec l'amélioration de l'état de la route, de même que les problèmes mécaniques et les problèmes de santé liés à la poussière. Les zones

de Welega Est et d'Illubabor, en général, et les *woredas* traversés par la route, en particulier, sont riches en ressources naturelles et produisent d'importantes quantités de cultures commerciales, notamment le café et le bétail.

Une particularité du projet proposé réside dans le fait que les populations vivant le long de la zone du projet bénéficieront de possibilités d'emplois directs et indirects, semi-qualifiés et non qualifiés notamment. Environ 500 personnes devraient être employées sur les sites de construction, 40 % des emplois concernés devant être attribués aux populations locales dont 30 % aux femmes. Avec les investissements et les activités de développement qui naîtront dans la zone, les possibilités d'emplois se multiplieront. La facilitation de l'accès aux intrants et aux marchés stimulera la production agricole et permettra aux agriculteurs d'obtenir de meilleurs prix pour leurs produits. L'intensification du développement agricole et industriel dans la zone attirera davantage de personnes, tandis que l'augmentation du trafic encouragera en retour les activités en bordure de route et les opportunités commerciales.

Le projet devrait également avoir un impact négatif lié au déplacement involontaire qu'impose l'acquisition par l'ERA de terres pour l'emprise de la route. Afin d'atténuer cet impact négatif, il est élaboré un plan d'action de réinstallation (PAR) complet qui sera mis en œuvre conformément à la Politique de la BAD en matière de déplacement involontaire des populations. Un autre risque du projet pour les personnes vivant le long de la zone et les travailleurs de la construction concerne la propagation de maladies transmissibles, telles que le VIH/sida et le paludisme. Le projet a prévu un montant de 125 926 USD pour la mise en œuvre de programmes de sensibilisation et de prévention du VIH/sida. Le PGES a énoncé des mesures à prendre pour s'assurer que toutes les zones d'emprunt soient remblayées et restaurées afin d'éviter que ne se créent des poches de reproduction de moustiques.

Le nombre d'accidents devrait augmenter du fait de l'accroissement du trafic et de la vitesse. La conception du projet prévoit par conséquent la promotion de la sécurité routière par la formation technique, la sensibilisation du public et des campagnes de sécurité routière. Il s'agira notamment de séparer le trafic motorisé du trafic non motorisé dans les zones à forte affluence, construire des accotements étanches et non étanches ; prévoir des ralentisseurs de vitesse tels que les dos d'ânes et les bandes rugueuses dans les zones bâties ; des dispositifs de signalisation appropriés et en nombre suffisant ; construire des aires de stationnement pour les poids lourds ainsi que des arrêts d'autobus. Il est prévu d'organiser à l'intention des jeunes (entrée et sortie d'écoles), des commerçants, notamment les femmes, des cyclistes, des conducteurs d'autobus et des communautés villageoises, et ce, conjointement avec le Conseil national de la sécurité routière, des campagnes de sensibilisation et de formation au bon usage de la route et à la nécessité de prendre soin des dispositifs de signalisation.

### **3.2.5 Réinstallation involontaire**

Au cours de l'EIES, il est ressorti que certaines personnes avaient empiété sur l'emprise de la route ou qu'elles l'occupaient. Certains y avaient construit des maisons et d'autres, des étals de fruits et de légumes frais, entre autres. L'étude a révélé que près de 3 974 personnes issues de 712 ménages pourraient être affectées par les travaux de construction de la route. Un plan d'action de réinstallation complet a donc été élaboré et sera mis en œuvre afin que toutes les personnes affectées (PAP) soient totalement dédommagées (au coût total et au coût de remplacement) ; qu'elles le soient promptement et qu'elles bénéficient d'une assistance pour rejoindre les nouveaux sites hors de l'emprise. Le travail de réinstallation et d'indemnisation sera achevé, section par section, avant que les entrepreneurs ne prennent possession de chaque tronçon à construire.

Un budget estimatif de 5 millions d'USD a été prévu pour la réinstallation, l'indemnisation, la mise en œuvre et le suivi. Les rôles institutionnels et les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre sont présentés à l'annexe B3.4. Dans le cadre de la mise en œuvre du PAR, une attention particulière sera accordée aux groupes vulnérables, notamment les personnes démunies, les personnes âgées, les ménages dirigés par des femmes et des enfants, et les handicapés. Il est prévu un appui supplémentaire, sous forme notamment de ressources financières, de soutien psychologique et de services sociaux (soins de santé, éducation, installations d'eau, etc.), le cas échéant.

## **IV. EXÉCUTION**

### **4.1. Modalités d'exécution**

**4.1.1 Supervision du projet :** Le projet sera mis en œuvre par l'Administration éthiopienne des routes (ERA). L'ERA est une institution gouvernementale autonome chargée de la planification et de l'exécution de tous les projets de routes à grande circulation du pays. L'ERA a par le passé mis en œuvre avec succès de nombreux projets routiers financés par les bailleurs de fonds. Elle est donc capable de gérer la mise en œuvre de l'ensemble des aspects de ce projet. Au cours des 13 dernières années, l'ERA a planifié, exécuté et suivi avec succès les programmes RSDP I, II et III d'un montant de 5,5 milliards d'USD, qui ont déjà permis à l'institution d'acquérir une riche expérience, sans compter les divers programmes de renforcement institutionnel qui ont été mis en œuvre. En termes de perspectives d'avenir, il est à noter que l'ERA met en œuvre un BPR depuis août 2010 et qu'elle a décentralisé ses opérations afin d'accroître son efficacité dans la mise en œuvre du dernier programme RSDP IV. L'ERA a également séparé son Département des opérations chargé de l'entretien et de la construction des routes, et l'a transformé en entreprise publique. Le reste de la structure ne s'occupera que des questions de gestion et de surveillance. L'ERA nouvelle version compte 250 ingénieurs chargés de la régulation, de la supervision et de l'orientation du sous-secteur routier, et du personnel de soutien supplémentaire chargé des questions financières et de ressources humaines.

**4.1.2 Renforcement des capacités de l'ERA :** Avec l'accroissement de la charge de travail dans le sous-secteur routier ces dernières années, l'ERA semble avoir atteint ses limites en matière de supervision de projets routiers. Ces cinq dernières années, certains ingénieurs expérimentés ont quitté l'ERA pour le secteur privé et d'autres organisations qui offrent de meilleures conditions d'emploi au plan national ou à l'étranger. Du fait de cette situation exacerbée par l'accroissement de la charge de travail, les ingénieurs expérimentés de l'institution sont débordés. En outre, les ingénieurs fraîchement diplômés se voient confier de trop grandes responsabilités. Le gouvernement a prévu, dans le cadre du RSDP IV, un programme de formation massive d'ingénieurs et de techniciens dans des universités et autres institutions tertiaires locales. Il faut cependant trois à cinq années d'études pour faire un diplômé, et la période intermédiaire est essentielle pour la mise en œuvre du programme du secteur routier. Pour résoudre le problème de compétences, la Banque prévoira une composante « Renforcement des capacités », axée sur le renforcement des capacités de gestion du patrimoine routier, dans le cadre de la phase III du Projet de corridor routier Kenya-Éthiopie reliant Mombasa à Addis-Abeba en passant par Nairobi, dont la soumission à l'examen du Conseil d'administration est prévue pour fin 2011. Les services de renforcement des capacités comprendront le diagnostic de l'actuel système de programmation de

l'entretien, l'évaluation du patrimoine routier, la conception/gestion/supervision des activités d'entretien.

Pour une solution plus durable et dans la perspective de l'ambitieux programme RSDP IV, l'ERA, en collaboration avec la Banque, la Banque mondiale, Dfid, la GTZ, et la JICA entreprendra une évaluation détaillée des besoins en compétences et proposera une solution globale intégrée. L'ERA s'est engagée à élaborer les TdR du consultant qui assurera le renforcement des capacités. Les bailleurs de fonds auront l'occasion d'apporter leur concours. Seront abordées des questions d'ordre général (comment attirer et retenir du personnel qualifié, par exemple) et autres.

**4.1.3 Acquisition des biens et services :** Les travaux de la route seront scindés en deux lots de longueurs à peu près égales. Les acquisitions de biens, travaux et services de consultants financés par la Banque se feront conformément aux *Règles de procédures de la Banque pour l'acquisition des biens et travaux*, ou selon le cas, les *Règles de procédures pour l'utilisation des consultants*, en utilisant les dossiers-types d'appel d'offres. Les dispositions relatives à l'acquisition des biens et services dans le cadre du projet sont résumées ci-après.

**Tableau 4.2**  
**Résumé des dispositions relatives à l'acquisition des biens et services**

Composantes, aléas inclus	Coût * en millions d'UC	Procédure de sélection	Préqualification	Examen préalable par la Banque
Travaux	39,21	AOI	Oui	Oui
Consultants pour la supervision	1,61	QCBS	Liste restreinte	Oui
Consultants pour l'audit	0,24**	LCS	Liste restreinte	Oui
Coût du projet	41,06			

\* *Coût, aléas compris.*

\*\* *0,13 m pour l'audit financier/de gestion, 0,11 m pour l'audit technique*

L'acquisition des travaux se fera par appel d'offres international (AOI) et celle des consultants pour la supervision des travaux, selon la procédure de sélection basée sur la qualité et le coût (QCBS). L'acquisition des services d'audit s'effectuera selon le mode de sélection basé sur le moindre coût (LCS) en utilisant une liste restreinte nationale. L'organe d'exécution a été évalué et jugé suffisamment compétent pour assurer la passation des marchés du projet. Un plan d'acquisition des biens et services acceptable et des dossiers pertinents de passation des marchés ont été soumis fin juillet 2011.

***Procédures pertinentes de la Banque :*** Les lois et règlements relatifs à l'acquisition des biens et services de l'Éthiopie prévoient pour la passation des marchés publics, un cadre juridique solide adapté aux besoins des projets parrainés par l'État. Cependant, la plupart des marchés étant attribués sur la base de procédures d'AOI et de QCBS, il faudra appliquer les règles de procédures de la Banque, en utilisant notamment les dossiers-types d'appel d'offres de la Banque. En sa qualité d'organe d'exécution du projet, l'ERA assurera la mise en œuvre des activités liées à l'acquisition des biens et services.

***Revue de la Banque :*** Les documents suivants feront l'objet de revue et d'approbation par la Banque avant publication : avis général de passation des marchés, appel à présélection/avis spécifique de passation des marchés/appel à manifestation d'intérêt,

documents d'appel d'offres et demandes de propositions, évaluation des candidats présélectionnés, listes restreintes des consultants, rapports sur l'évaluation des appels d'offres, évaluation des propositions des consultants.

**4.1.4 Modalités de décaissement :** Le prêt sera décaissé pour deux catégories de dépenses : les travaux de génie civil ; et les services de conseil pour la supervision et l'audit. Dans les deux cas, la méthode de décaissement par paiement direct sera utilisée, en se conformant aux règles de la Banque. La Banque préparera une lettre de décaissement qui expliquera comment les décaissements s'effectueront sur la base des dossiers-types, en se conformant aux dispositions du manuel des décaissements de la Banque. Les départements des services de passation des marchés et des services fiduciaires ont été consultés au sujet des propositions de méthodes d'acquisition des biens et services ainsi que de procédures et pratiques en matière de décaissement.

**4.1.5 Gestion financière :** L'ERA assurera la gestion financière du projet et rendra compte de ses activités. Ce travail incombe principalement à la Direction financière et des ressources humaines. Il ressort d'une évaluation des systèmes financiers que l'ERA dispose de structures appropriées ainsi que d'un personnel qualifié et en nombre suffisant pour assumer les responsabilités du projet en matière de gestion financière. Le projet utilisera intensément les systèmes de GFP du pays. Les états financiers seront vérifiés annuellement par un vérificateur des comptes indépendant qui sera recruté sur les fonds du projet.

**4.1.6 Audit du projet :** Les états financiers annuels seront vérifiés par un vérificateur des comptes indépendant, nommé conformément aux termes de référence de la Banque pour les audits et ce, en concertation avec le bureau de l'Auditeur général fédéral. Le rapport d'audit annuel, accompagné d'une lettre de recommandation, sera soumis à la Banque dans un délai de six mois à compter de la fin de l'exercice.

## **4.2. *Suivi***

Le consultant chargé de la supervision, un cabinet d'ingénieurs expérimentés qui sera recruté par appel d'offres, assurera le suivi courant du projet et en évaluera les progrès, notamment l'exécution des travaux définitifs et provisoires et du PGES. L'entrepreneur et le superviseur veilleront à ce que des experts environnementaux et sociaux qualifiés mettent bien en œuvre tous les volets du PGES. En outre, l'ERA et la Banque surveilleront les travaux à plusieurs niveaux. Le coordonnateur de projet de l'ERA, dont le choix sera fondé sur la richesse de l'expérience et qui fera l'objet d'une évaluation par la Banque, assurera la surveillance du projet au deuxième niveau, en maintenant le contact entre le projet, le gouvernement et la Banque. Le coordonnateur, soutenu par les experts environnementaux et sociaux de l'ERA, visitera régulièrement le chantier afin d'échanger avec l'entrepreneur et le consultant, et de donner des orientations, le cas échéant. Pour permettre un suivi-évaluation efficace et efficient, le coordonnateur sera basé à Jimma, ville située non loin du site du projet. Les services de conseil pour l'audit comprendront les services d'un ingénieur expérimenté qui effectuera un audit semestriel de la performance de l'entrepreneur, du superviseur et de l'OE, afin d'identifier tout goulet d'étranglement et de faire les recommandations utiles. La Banque assurera le suivi du projet à travers des missions de supervision semestrielles. La Banque procède actuellement au transfert du chef de projet basé à Tunis vers le bureau d'Addis-Abeba, ce qui devrait permettre un S&E plus étroit du présent projet et de bien d'autres. L'ERA soumettra également à la Banque des rapports trimestriels sur l'avancement du projet, notamment la mise en œuvre du plan d'action environnementale

et sociale, selon le schéma de la Banque. Lorsque le projet sera achevé, la Banque et l'organe d'exécution prépareront conjointement un rapport d'achèvement de projet.

**Tableau 4.3**  
**Échéancier de suivi de l'exécution**

<b>Échéancier</b>	<b>Étape</b>	<b>Processus de suivi / chaîne de rétroaction</b>
T1 - 2012	Lancement du projet	<b>Rapport de supervision et d'activité</b>
T3 - 2012	Acquisition des travaux de génie civil achevée	<b>Plan d'acquisition / Rapport d'activité</b>
T2 - 2014	50 % des travaux de génie civil achevés - Revue à mi-parcours	<b>Revue à mi-parcours et rapport d'activité</b>
T4 - 2015	Achèvement substantiel des travaux de génie civil	<b>Rapport de supervision et d'activité</b>
T4 - 2016	Fin de la période de garantie	<b>Rapport de supervision et d'activité</b>
<b>T4 - 2016</b>	<b>Achèvement du projet</b>	<b>Rapport d'achèvement du projet</b>

### **4.3. Gouvernance**

L'Éthiopie a considérablement amélioré ses structures de gouvernance, ce qui en fait un pays à faible risque. Cependant, pour la sécurité des fonds du projet, la conception a prévu des mesures spécifiques d'atténuation des risques liés à la gouvernance, notamment : i) la nomination d'un cabinet d'audit financier externe et indépendant afin de garantir l'utilisation des fonds de manière judicieuse et aux fins prévues ; et ii) l'évaluation et l'approbation préalables par la Banque de toutes les activités d'acquisition de biens et services au titre du projet.

### **4.4. Durabilité**

Créé en 1997, le Fonds routier est un organe autonome dont l'objectif est d'assurer le financement durable de l'entretien routier. L'ERA a été créé en 1951 pour planifier et gérer le développement du secteur routier. L'expérience qu'elle a acquise dans le cadre de sa gestion du RSDP (1997-2010) a été positive à maints égards, notamment dans le domaine de l'entretien routier.

Depuis le démarrage du RSDP en 1997 jusqu'à 2010, le GOE, le Fonds routier et les partenaires au développement ont investi près de 60,3 milliards d'ETB. Les dépenses annuelles du sous-secteur routier se sont multipliées par 13, passant de 1,14 milliards d'ETB en 1997 à 15,04 milliards d'ETB en 2010.

Ces cinq dernières années, les montants alloués par le Fonds routier à l'entretien sont passés de 568,3 millions d'ETB en 2005/06 à 1 425 millions d'ETB en 2010, soit 95 % des besoins d'entretien. Pendant cette période, le déficit financier a été en moyenne de 60,39 millions d'ETB chaque année. Le Fonds routier affecte 65 % de ses recettes à l'ERA, 25 % aux organismes routiers régionaux et 10 % à un certain nombre de municipalités.

Le Fonds routier estime qu'il faudra chaque année près de 2,07 milliards d'ETB pour l'entretien de l'ensemble du réseau routier, entre 2011 et 2015. Avec la mobilisation d'environ 1,58 milliard d'ETB en moyenne par an, le déficit financier annuel pourrait se chiffrer à 493,8 millions d'ETB en moyenne, de 2011 à 2015. Le gouvernement envisage cependant de relever la taxe sur le carburant, en plus de l'augmentation naturelle potentielle des recettes du Fonds routier du fait de la croissance économique, afin d'obtenir des montants suffisants pour couvrir le déficit prévisionnel. Il est en outre prévu, au cas où ces mesures ne suffiraient pas à combler le déficit, que le gouvernement intervienne en puisant sur les fonds

fédéraux disponibles dans le cadre du RSDP IV. Le GOE envisage par ailleurs : i) d'introduire la formule de contrat d'entretien à long-terme ; ii) d'étendre au secteur privé la formule de contrat d'entretien basé sur la performance ; et iii) de créer des postes de péage sur les tronçons du réseau routier à forte circulation. Au vu de ce qui précède, il est évident que l'investissement dans le sous-secteur routier est viable.

Les besoins financiers pour l'entretien courant de la route seront de 5 millions d'ETB par an, à compter de 2018. Le premier entretien périodique de la nouvelle route, évalué à 112 millions d'ETB (6,59 millions d'USD), devra s'effectuer vers 2025. Les coûts d'entretien de la route n'auront pas d'impact significatif sur les dépenses ordinaires du gouvernement, qui dispose des capacités financières et institutionnelles requises pour assurer l'entretien courant de la route.

L'ERA et les RRA ont procédé à une restructuration de leurs processus opérationnels (BPR) dans le cadre du Programme de réforme de la fonction publique adopté par le gouvernement. L'ERA conservera son rôle de gestionnaire, tandis que sa division chargée de l'exploitation aura un statut d'entreprise commerciale indépendante. Avec ces nouvelles dispositions, l'ERA et les RRA disposeront de capacités institutionnelles accrues pour assurer l'entretien du réseau routier.

En raison de la restructuration des processus opérationnels, le gouvernement a, depuis juillet 2011, cédé 100% des opérations de routine et de maintenance périodique. Elles seront réalisées par le secteur privé (dont la capacité est estimée à environ 15% du volume de travail) et la nouvelle entreprise Ethiopian Road Construction Corporation, une entreprise d'Etat qui fonctionnera sur une base purement commerciale en mettant en œuvre les meilleures pratiques du secteur privé. Cette politique permettra de développer le secteur national de la construction. L'ERA s'emploie également à protéger les investissements dans le secteur en appliquant un système de contrôle de la charge à l'essieu, avec l'installation dans le pays de neuf ponts-bascules fixes (trois ponts-bascules plus statiques sont actuellement en cours d'installation) et trois autres ponts-bascules mobiles.

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

À l'examen des projets en cours, force est de constater que les projets du secteur routier enregistrent généralement des retards de démarrage et d'exécution, ce qui entraîne parfois une hausse des prix de la construction et retarde les avantages attendus par les usagers de la route. Ces retards sont imputables aux retards d'entrée en vigueur des prêts et de mise en place, à la faiblesse de capacité de l'OE et à la mauvaise performance des entrepreneurs. Les paragraphes ci-après expliquent comment ces risques seront gérés dans le présent projet.

**Régression économique :** L'augmentation de la productivité agricole et l'intensification de l'exploitation des ressources naturelles attendues imposent une mise en œuvre rigoureuse du GTP. Si ce plan ambitieux n'enregistre pas le succès escompté, les avantages du projet n'atteindront pas leurs niveaux optimaux. Pour atténuer ce risque, le gouvernement a fait montre d'une volonté politique concernant la mise en œuvre du GTP. En outre, certaines petites entreprises agricoles et connexes du projet prospèrent déjà, ce qui permet de croire que le secteur privé tirera pleinement parti de la route, quoi qu'il en soit.

**Comportements contraires aux règles sociales :** La concentration de travailleurs immigrants de sexe masculin dans la zone du projet durant les travaux est de nature à entraîner dans son sillage des comportements sociaux négatifs. De plus, l'amélioration de

l'état de la route risque d'augmenter le nombre d'accidents de la circulation, du fait d'une augmentation de la vitesse des véhicules et du mauvais usage de la route. Pour atténuer ces risques, il est prévu une activité de sensibilisation, en matière de VIH/sida notamment, et la formation à la sécurité routière.

**Dégradation de l'environnement :** Pour lutter contre les impacts environnementaux négatifs et le changement climatique, le projet prévoit un programme de plantation d'arbres, des mesures de lutte contre l'érosion et les inondations, l'extraction contrôlée des matériaux de construction, le contrôle des granulats de pierre utilisés pour le revêtement de la route afin de s'assurer de la résistance aux aléas climatiques, ainsi que d'autres solutions techniques.

**Hausse potentielle du coût du projet du fait de retards induits par la faiblesse de capacité de l'organe d'exécution et des entrepreneurs :** L'on pourrait enregistrer des retards dans la satisfaction des conditions du prêt. Ceux-ci pourraient concerner la mise en œuvre du PAR, la passation des marchés, la réalisation des travaux et leur gestion/supervision, l'approbation par le gouvernement des certifications des entrepreneurs. Pour atténuer ces risques, la Banque renforcera les capacités de l'OE, comme décrit au paragraphe 4.1.2 plus haut. L'équipe d'audit comprendra un ingénieur expérimenté dans la construction de routes, qui vérifiera les aspects techniques de la mise en œuvre du projet. Les dossiers de passation des marchés sont prêts, ce qui atténue le risque de retard. S'agissant des entrepreneurs, ceux dont la performance laisse à désirer ne seront pas autorisés à participer aux appels d'offres.

Le coût du projet comprend également une provision pour les imprévus, afin d'atténuer le risque d'augmentation des coûts. Par ailleurs, le gouvernement prendra en charge tous les coûts en dépassement du montant du prêt. La Banque ayant dispensé le gouvernement du paiement d'une contribution de contrepartie, celui-ci ne saurait en aucun cas retarder les paiements. S'agissant du PAR, le gouvernement indemniserá les PAP par avance, notamment avant la date de soumission au Conseil d'administration, tout en veillant à ce que les conditions du prêt soient satisfaites promptement. La mise en œuvre du PGES, y compris le programme de plantation d'arbres et les mesures de sécurité routière, sera davantage renforcée si l'on s'assure que ces questions constituent des indicateurs essentiels de l'achèvement du projet.

#### **4.6. *Accumulation du savoir***

La mise en œuvre du projet accroítra les connaissances en matière de préparation et de gestion de projets d'infrastructure routière dans des conditions difficiles (fortes précipitations et environnement sensible). Il est prévu un audit technique par un consultant qui sera chargé, entre autres, de recueillir des données sur les aspects techniques de la gestion du projet. L'audit technique constituera une source fiable de connaissances qui seront exploitées dans le cadre de projets futurs.

Le consultant chargé de la supervision recueillera d'autres éléments de référence et surveillera les données durant la mise en œuvre du projet. Ces données serviront à évaluer la performance du projet et elles seront analysées en vue d'améliorer les futurs projets. Elles seront intégrées au système national de suivi et d'évaluation mis en place par l'ERA avec le temps, pour permettre le suivi de l'impact du développement routier sur la réduction de la pauvreté et sa contribution à la réalisation des OMD.

Par ailleurs, le projet prévoit le reboisement de certaines zones afin de lutter contre l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>, et les données recueillies au cours de la préparation et de la gestion de ce processus permettront d'améliorer la conception de projets ultérieurs. Comme préconisé dans le DSP, la Banque envisage de faire faire une étude du secteur des transports qui analysera toutes les questions liées à ce secteur, en mettant l'accent sur les futurs besoins en transport et ce, dans la perspective de la mise en œuvre du RSDP IV et du GTP. L'objectif de l'étude sera d'identifier les forces, faiblesses, opportunités et menaces spécifiques au secteur et d'accumuler des connaissances qui seront partagées entre l'ensemble des parties prenantes et exploitées lors de l'élaboration de futurs projets.

L'ERA procède actuellement à une restructuration dont le principal résultat est la séparation entre les activités réglementaires et les activités opérationnelles. La mise en œuvre de ces réformes a débuté en août 2010. L'impact sera surveillé et analysé au fil du temps, ce qui permettra d'accroître la masse de connaissances.

## V. INSTRUMENTS JURIDIQUES ET AUTORITE LEGALE

### 5.1. *Instrument juridique*

L'opération sera financée par un prêt FAD d'un montant de 41,06 millions d'UC, à prélever sur l'allocation AFP du FAD-XII. Le prêt sera soumis aux conditions généralement applicables du FAD.

### 5.2. *Conditions associées à l'intervention de la Banque*

**Conditions préalables à l'entrée en vigueur du prêt :** L'entrée en vigueur de l'accord de prêt sera subordonnée à la satisfaction par l'emprunteur des dispositions de la Section 12.01 des Conditions générales applicables aux accords de prêt et aux accords de garantie du Fonds africain de développement

**Conditions préalables au premier décaissement du prêt :** L'obligation pour le Fonds d'effectuer le premier décaissement du prêt sera subordonnée à l'entrée en vigueur de l'accord de prêt conformément aux dispositions de la section 4.01 sus évoquée et aux conditions définies ci-après. L'emprunteur doit avoir fourni, à la satisfaction du Fonds, la preuve attestant qu'il a :

- i) élaboré et fourni au Fonds un Plan d'action de réinstallation (PAR) assorti d'un calendrier (« des travaux et de l'indemnisation») précisant (A) les tronçons correspondants à chaque lot de travaux de génie civil et (B) un échéancier pour l'indemnisation des personnes affectées par le projet par rapport à tous ces tronçons, avec, dans chaque cas, une indemnité jugée satisfaisante par le Fonds, quant à la forme et au fond; et
- ii) avoir indemnisé et / ou réinstallé toutes les personnes affectées par le projet pour ce qui est du premier tronçon des travaux de génie selon le plan d'action de réinstallation et le calendrier des travaux et d'indemnisation.

## **Autres conditions de prêt**

L'emprunteur devra fournir la preuve, sous une forme et avec un contenu acceptables par le Fonds, qu'avant le début de la construction sur un tronçon quelconque de tout lot de travaux de génie civil, toutes les personnes affectées par le projet ont été indemnisées et / ou réinstallées conformément aux dispositions du Plan d'action de réinstallation, à toute mise à jour du Plan d'action de réinstallation, ainsi qu'au calendrier des travaux et d'indemnisation.

Engagement. L'emprunteur s'engage, par les présentes, à mettre en œuvre et à faire rapport sur la mise en œuvre de l'Etude sur l'impact environnemental et social, le Plan de gestion environnementale et sociale et le Plan d'action de réinstallation sur une base trimestrielle et sous une forme acceptable pour le Fonds.

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

(Oui) Le projet est conforme à l'ensemble des politiques de la Banque.

(Néant) Le projet ne requiert aucune dérogation aux politiques de la Banque.

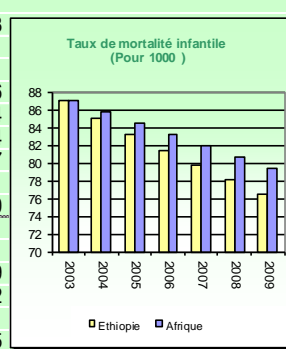
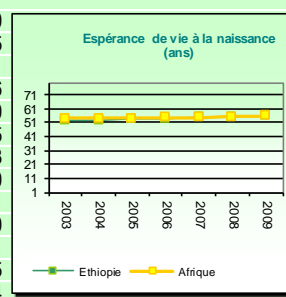
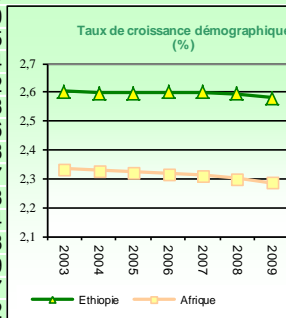
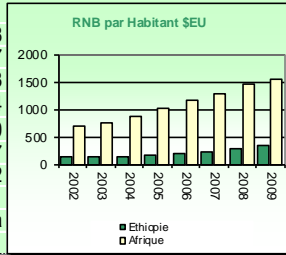
## **VI. RECOMMANDATION**

La Direction recommande au Conseil d'administration d'approuver le prêt proposé de 41,06 millions d'UC au gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie en vue du financement de la modernisation de la route Bedele-Metu, aux conditions énoncées dans le présent rapport.

## Ethiopie

### INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Année	Ethiopie	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
<b>Indicateurs de Base</b>					
Superficie ('000 Km <sup>2</sup> )		1 104	30 323	80 976	54 658
Population totale (millions)	2010	85,	1 031	5 659	1 117
Population urbaine (% of Total)	2010	17,6	39,9	45,1	77,3
Densité de la population (au Km <sup>2</sup> )	2010	76,9	34,0	69,9	20,4
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2009	330	1 525	2 968	37 990
Participation de la Population Active - Total (%)	2010	48,6	40,1	61,8	60,7
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2010	48,0	41,0	49,1	52,2
Valeur de l'Indice sexospécifique de dévelop. hum	2007	0,403	0,433	0,694	0,911
Indice de développement humain (rang sur 169 pa)	2010	157	n.a	n.a	n.a
Population vivant en dessous de \$ 1 par Jour (%)	2005-08	39,0	42,3	25,2	...
<b>Indicateurs Démographiques</b>					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2010	2,6	2,3	1,3	0,6
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2010	4,4	3,4	2,4	1,0
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2010	43,2	40,3	29,0	17,5
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2010	3,6	3,8	6,0	15,4
Taux de dépendance (%)	2010	86,5	77,6	55,4	49,2
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2010	99,0	99,5	93,5	94,8
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2010	23,5	24,4	49,4	50,6
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2010	56,1	56,0	67,1	79,8
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2010	57,6	57,1	69,1	82,7
Taux brut de natalité (pour 1000)	2010	37,2	34,2	21,4	11,8
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2010	11,3	12,6	8,2	8,4
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2010	74,9	78,6	46,9	5,8
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2010	123,1	127,2	66,5	6,9
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2010	5,1	4,4	2,7	1,7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2008	470,0	530,2	290,0	15,2
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2005-08	14,7	...	61,0	...
<b>Indicateurs de Santé et de Nutrition</b>					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2007	2,0	58,3	109,5	286,0
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2007	23,1	113,3	204,0	786,5
Naissances assistées par un personnel de santé q	2005-07	5,7	50,2	64,1	...
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2008	38,0	64,5	84,3	99,6
Accès aux services de santé (% de la population)	2005	...	65,4	80,0	100,0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2008	12,0	41,0	53,6	99,5
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VI	2007	2,1	4,9	0,9	0,3
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2009	359,0	294,9	161,0	14,0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2009	76,0	79,9	81,0	95,1
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2009	75,0	71,1	80,7	93,0
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2005-08	34,6	30,9	22,4	...
Apport journalier en calorie par habitant	2007	1 980	2 465	2 675	3 285
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2008	3,4	5,7	2,9	7,4
<b>Indicateurs d'Education</b>					
Taux brut de scolarisation au (%)					
Primaire - Total	2009	102,5	102,7	107,2	101,3
Primaire - Filles	2009	97,8	99,0	109,2	101,1
Secondaire - Total	2009	34,4	37,8	62,9	100,1
Secondaire - Filles	2009	30,0	33,8	61,3	99,6
Personnel enseignant féminin au primaire (% du tot	2009	38,0	47,0	60,5	81,4
Alphabétisme des adultes - Total (%)	2008	35,9	64,8	80,3	98,4
Alphabétisme des adultes - Hommes (%)	2008	50,0	74,0	86,0	98,7
Alphabétisme des adultes - Femmes (%)	2008	22,8	55,9	74,8	98,1
Dépenses d'éducation en % du PIB	2007	5,5	4,6	3,8	5,0
<b>Indicateurs d'Environnement</b>					
Terres arables en % de la superficie totale	2008	13,6	7,8	10,6	10,9
Taux annuel de déforestation (%)	2005-09	...	0,7	0,4	-0,2
Taux annuel de reboisement (%)	2005-09	...	10,9	...	...
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2009	0,1	1,1	2,9	12,5



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

dernière mise à jour:

Mai 2011

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

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

## Appendice II- Éthiopie Portefeuille 2011

### DÉCAISSEMENTS CUMULES AU 31 juillet 2011

N°	Projet/Étude	Prêt/Don N°	Source	Date d'approbation	Date de signature	Date d'entrée en vigueur	Date de clôture initiale	Date de clôture révisée	Montant net du prêt/don	Montant décaissé cumulé (31 juillet 2011)	Ration décais. cumulé	Solde non décaissé (UC)
<b>AGRICULTURE</b>												
1	Irrigation et gestion des bassins versants de Koga	2100150000310	Prêt	28-juin-01	19-juil-01	25-févr-02	30-juin-08	30-juin-11	32 590 100	29 491 570	90,49%	3 098 530
>>	" "	2100155000095	Don	28-juin-01	19-juil-01	25-févr-02	30-juin-08	30-juin-11	1 330 000	1 003 443	75,45%	326 557
2	Appui au secteur agricole	2100150007227	Prêt	05-nov-03	12-févr-04	21-mars-05	31-déc-10	31-déc-12	21 240 000	14 524 909	68,38%	6 715 091
>>	" "	2100155002019	Don	05-nov-03	12-févr-04	21-mars-05	31-déc-10	31-déc-12	17 761 200	9 706 684	54,65%	8 054 516
3	Création de zones libérées durablement de la mouche tsé-tsé et de la trypanosomiase en Éthiopie	2100150009198	Prêt	08-déc-04	16-mai-05	23-janv-07	31-déc-11	31-déc-11	9 550 000	1 815 681	19,01%	7 734 320
	Prêt								63 380 100	45 832 159	72,31%	17 547 941
	Don								19 091 200	10 710 126	56,10%	8 381 074
	<b>Total partiel</b>								<b>82 471 300</b>	<b>56 542 285</b>	<b>68,56%</b>	<b>25 929 015</b>
<b>TRANSPORT</b>												
4	Modernisation route Wacha- Maji	2100150007102	Prêt	11-juin-03	13-oct-03	24-août-05	31-mars-10	31-mars-12	22 710 000	21 148 943	93,13%	1 561 057
>>	Route Wacha-Maji - ERE - Assistance technique)	2100155001945	Don	11-juin-03	13-oct-03	24-août-05	31-mars-10	31-mars-12	990 000	783 645	79,16%	206 355
5	Modernisation route Jimma-Mizan	2100150013218	Prêt	13-déc-06	12-janv-07	03-oct-07	31-déc-12	31-déc-12	65 000 000	27 078 903	41,66%	37 921 097
	Prêt								87 710 000	48 227 846	54,99%	39 482 154
	Don								990 000	783 645	79,16%	206 355
	<b>Total partiel</b>								<b>88 700 000</b>	<b>49 011 491</b>	<b>55,26%</b>	<b>39 688 509</b>
<b>ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS</b>												
6	Électrification rurale II	2100150013644	Prêt	20-déc-06	12-janv-07	02-nov-08	31-déc-13	31-déc-13	87 200 000	56 200 865	64,45%	30 999 136
7	Amélioration de réseau de transport électrique	2100150023451	Prêt	06-déc-10	20-déc-10		31-déc-15		93 750 000	-	0,00%	93 750 000
>>	Amélioration de réseau de transport électrique	2100155019269	Don	06-déc-10	20-déc-10		31-déc-15		58 000 000	-	0,00%	58 000 000
8	Alimentation en eau & assainissement à Harar	2100150006942	Prêt	04-sept-02	08-nov-02	30-déc-03	31-déc-08	31-déc-11	19 890 000	16 298 326	81,94%	3 591 674
>>	" "	2100155001850	Don	04-sept-02	08-nov-02	30-déc-03	31-déc-08	31-déc-11	1 120 000	128 188,61	11,45%	991 811
9	Alimentation en eau & assainissement en milieu rural	2100155006269	Don	21-déc-05	25-févr-06	01-sept-06	31-déc-10	30-juin-12	43 610 000	28 746 759	65,92%	14 863 241
	Prêt								200 840 000	72 499 190	36,10%	128 340 810
	Don								102 730 000	28 874 948	28,11%	15 855 052
	<b>Total partiel</b>								<b>303 570 000</b>	<b>101 374 138</b>	<b>33,39%</b>	<b>144 195 862</b>
<b>MULTISECTEUR</b>												
10	Protection des services de base II - Prêt complémentaire	2100150023294	Prêt	19-nov-10	17-déc-10	17-févr-11	31-déc-11		72 600 000	72 600 000	100,00%	-
	Prêt								72 600 000	54 334 723	75%	18 265 277
	Don								-	-	-	-
	<b>Total partiel</b>								<b>72 600 000</b>	<b>54 334 723</b>	<b>75%</b>	<b>18 265 277</b>
<b>Total Allocations pays</b>												
	Prêt								424 530 100	220 893 918	52,03%	203 636 182
	Don								122 811 200	40 368 719	32,87%	82 442 481
	<b>TOTAL</b>								<b>547 341 300</b>	<b>261 262 637</b>	<b>47,73%</b>	<b>286 078 663</b>
<b>OPERATIONS MULTINATIONALES</b>												
>>	Création de zones durablement libérées de la mouche tsé-tsé et de la trypanosomiase en Afrique de l'Est et de l'Ouest: - Composante Éthiopie	2100155003921	Don	08-déc-04	16-mai-05	23-janv-07	31-déc-11	31-déc-11	240 000	151 317	63,05%	88 683
11	Corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba - Route Ageremariam - Yabelo-Mega	2100150020743	Prêt	01-juil-09	15-janv-10	06-avr-11	31-déc-15	31-déc-15	85 000 000	8 519 242	10,02%	76 480 758
12	Étude corridor Mombasa-Nairobi- Addis-Abeba - Phase I et II	2100155004017	Don	13-déc-04	16-mars-05	21-oct-05	31-déc-10	30-juin-12	1 350 000	712 445	52,77%	637 555
	<b>Total opérations multinationales</b>											
	Prêt								85 000 000	8 519 242	0,00%	76 480 758
	Don								1 590 000	863 762	54,32%	726 238
	<b>TOTAL</b>								<b>86 590 000</b>	<b>9 383 004</b>	<b>10,84%</b>	<b>77 206 996</b>
<b>TOTAL GENERAL (National et multinational)</b>												
	Prêt								424 530 100	220 893 918	52,03%	203 636 182
	Don								209 401 200	41 232 480	19,69%	168 168 720
	<b>TOTAL</b>								<b>633 931 300</b>	<b>262 126 399</b>	<b>41,35%</b>	<b>371 804 901</b>

## SECTEUR PRIVÉ

1	Cimenterie de Derba-MIDROC	2000120001619	Prêt	16-avr-08	26-juin-08	23-juin-08	30-juin-11	31-déc-11	USD 55,000,000	22 000 000	40%	33 000 000
2	Ethiopian Air Lines		Prêt	23-mars-11					USD 40,000,000	0	0%	40 000 000
<b>AUTRES OPERATIONS</b>												
1	Système de gestion de l'information et des connaissances dans le secteur de l'eau	5600155000152	FAE	02-oct-06	31-oct-06	31-oct-06	30-juin-10	31-oct-10	EUR 500,000	500 000	100%	-
2	Utilisation de l'énergie solaire pour l'AEAR	560015500154	FAE	12-janv-09	07-août-09	27-avr-10	01-mars-13	-	EUR 1,693,098	298 782	18%	1 394 316
3	EAPP- Plan directeur et code de réseau	703862	NEPAD-IPPF	12-mai-08	15-mai-08	20-mai-08	12-mars-09	31-mars-11	993 388	563 324	56,71%	430 064
4	EAPP- Plan directeur et code de réseau	710341	NEPAD-IPPF		01-oct-09	03-nov-09	31-mai-11		667 067	451 318,00	67,66%	215 749
5	Étude interconnexion électrique Éthiopie-Kenya - Phase II	???	NEPAD-IPPF	18-mai-10	04-mars-11		31-déc-12		1 000 000	-	0,00%	1 000 000
7	Aide humanitaire d'urgence à la Somalie	500199002018	FSS		16-mars-11		31-juil-11		USD 655,000	655 000,00	100,00%	-

NOTE:- Currency of the Dons from 1-2 is EUR

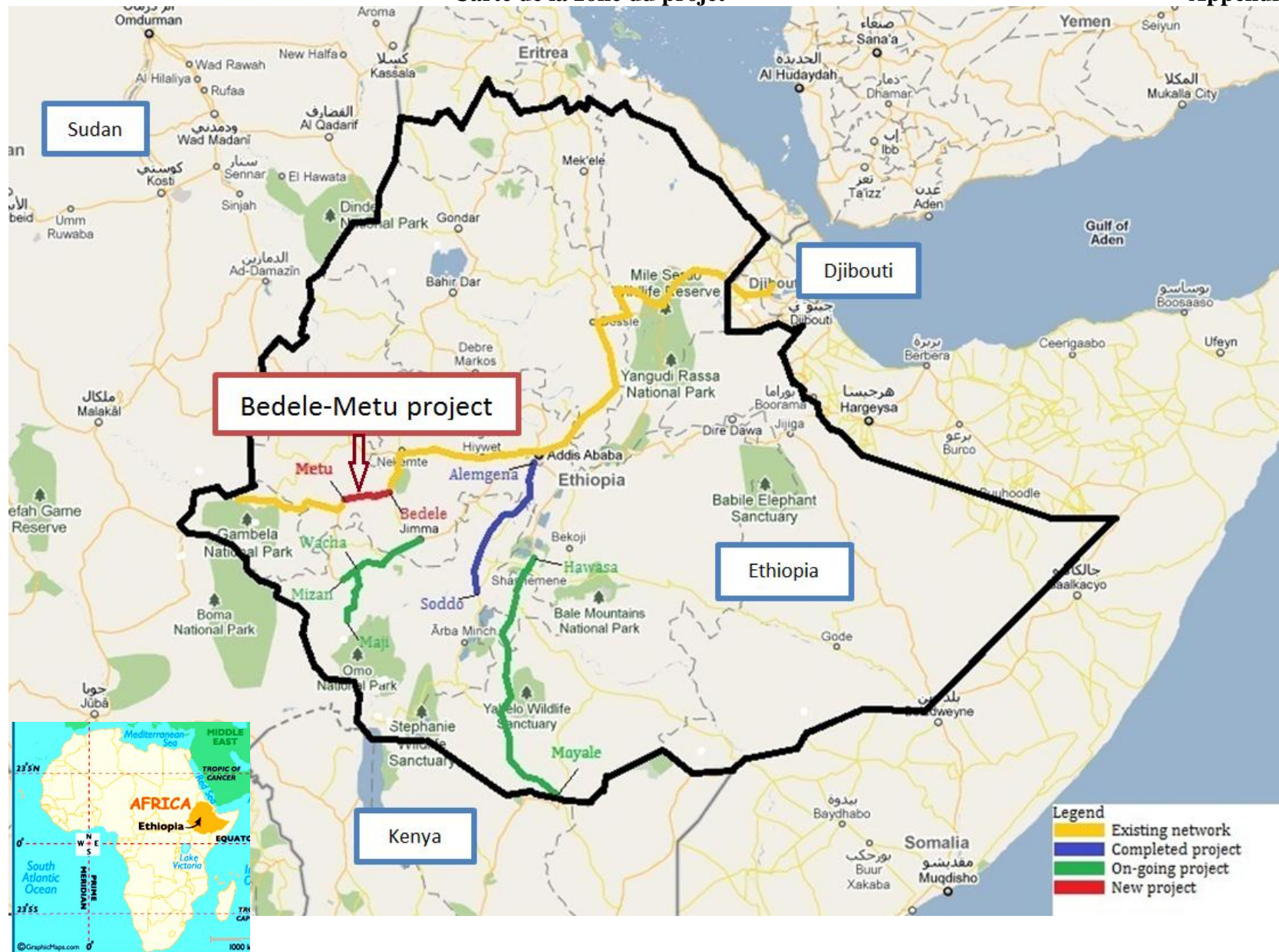
Currency of the Dons from 3-7 is USD

**Projets clés pertinents financés dans le pays par la Banque et  
d'autres partenaires au développement**

<b>Projets en cours - 2011</b>		
Nom du contrat / ORGANISME DE FINANCEMENT	Longu (km)	Montant en millions USD
<b>BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT</b>		
Jimma - Bonga-Mizan	220	100,0
Wacha - Maji	173	38,0
Mombasa - Nairobi - Addis Ababa	Study	2,2
Ageremariam - Yabelo - Mega	190	136,0
<b>Total partiel</b>	<b>583</b>	<b>276,2</b>
<b>APL II / BANQUE MONDIALE</b>		
Assela - Dodola - Junction	100	
Dodola Junction - Goba	130	
Adiabun-Shire	92	
Nekempte - Mekenajo	127	
GobGob - Gashana	86	
Gashana - Woldia	106	
Magna - Mechara	120	
Assosa - Blue Nile - Guba	126	
<b>Total partiel</b>	<b>887</b>	<b>372,8</b>
<b>APL III / BANQUE MONDIALE</b>		
Gondar-Debark	107	
Gedo - Nekmepte	134	
Aposto Irbamoda	94	
Irbamoda - Wadera	109	
Wadera - Negele	65	
Yalo - Nehile	70	
<b>Total partiel</b>	<b>579</b>	<b>235,8</b>
<b>APL IV / BANQUE MONDIALE</b>		
Mekenajo - Dembi Dolo	181	
Welkite - Hossaina	125	
Ankober - Awash Arba	89	
<b>Total partiel</b>	<b>395</b>	<b>263,3</b>
<b>AUTRES BAILLEURS DE FONDS</b>		
Dembi - Bedele / BADEA	62	9,2
Metu - Gore / FONDS OPEP	26	4,8
Gore - Gambella/ BADEA / OPEP	145	13,0
		15,0
Azezo - Gint - Metema / BADEA/OFID/FONDS SAOUDIEN	184	13,0
		15,0
		18,0
Assosa - Kurmuk / BADEA/FONDS SAOUDIEN	100	6,5
		6,5
Phase II-Projet / NDF	Study	16,0
Nekempte - Bedele / NDF/BADEA/OFID	96	10,0
		10,0
		15,0
Wukro - Zalambessa / FONDS KOWEITIEN	100	10,0

# Carte de la zone du projet

# Appendice IV



## Programme de développement de l'Éthiopie - Aperçu du secteur et soutien des bailleurs de fonds

### **A1 : Perspectives économiques**

L'Éthiopie a enregistré ces dernières années une croissance de 11,1 %, bien plus que le taux de croissance démographique (2,6 %) et le taux de croissance requis (7 %) pour atteindre l'OMD consistant à réduire de moitié la pauvreté d'ici à 2015. Cette croissance, bien qu'initialement pilotée par le secteur agricole, est aujourd'hui diversifiée, avec une contribution accrue du secteur des services et de la construction au PIB. La croissance du PIB réel devrait se maintenir au-dessus de 10 % à moyen terme (2011-2015). Le principal objectif de développement de l'Éthiopie, tel qu'il est énoncé dans le nouveau plan quinquennal de développement dénommé *Plan de croissance et de transformation (2011-2015)*, est de passer à un statut de pays à revenu intermédiaire d'ici à 2025. Les principaux objectifs spécifiques du GTP sont les suivants : i) taux de croissance de 11 % par an ; ii) amélioration de la qualité de l'enseignement et des services de santé et réalisation des OMD ; iii) démocratie, stabilité et développement du pays ; et iv) consolidation de la croissance par la promotion d'un cadre macroéconomique stable.

### **A2 : Le Programme de développement du secteur routier (1997-2010)**

i) Le but du secteur routier/des transports est d'apporter une contribution aux efforts déployés en vue de promouvoir le développement social et économique et de réduire la pauvreté en Éthiopie et ce, à travers le renforcement de l'efficacité du système de transport. Ceci devrait améliorer l'accès au transport, accroître le mouvement des personnes et des marchandises, améliorer la production et la commercialisation des produits agricoles, améliorer l'accès aux équipements économiques et sociaux, et intensifier l'exploitation économique des ressources naturelles, entre autres. Le transport routier est le mode de transport le plus utilisé en Éthiopie, assurant plus de 95 % des mouvements de fret et de passagers.

ii) Cependant, Le réseau de routes classées d'Éthiopie, bien qu'il se soit fortement développé, passant de 26 550 km en 1997 à 49 000 km aujourd'hui, demeure si insuffisant qu'il entrave le développement économique, notamment dans les zones rurales. La densité des routes classées, estimée à 44,4 km/1 000 km<sup>2</sup>, est inférieure à la densité moyenne en Afrique subsaharienne qui est de 50 km/1 000 km<sup>2</sup>, et à celle du Kenya qui est de 118 km/1 000 km<sup>2</sup>. En reconnaissance de l'importance du transport routier pour le développement économique et social de l'Éthiopie et pour la réalisation des objectifs en matière de lutte contre la pauvreté, le gouvernement a élaboré en 1977 le Programme de développement du secteur routier (RSDP), qui sert de principal fil conducteur pour les activités liées au développement du secteur routier. La mise en œuvre du RSDP se poursuit depuis lors et le programme se trouve aujourd'hui dans sa quatrième phase. Le programme a bénéficié d'un soutien substantiel de la Banque et d'autres partenaires au développement.

iii) L'objectif du RSDP est d'étendre l'infrastructure de transport routier et d'améliorer le réseau existant par l'amélioration et l'entretien routier, et de renforcer la capacité du pays à négocier des marchés. Le RSDP a connu beaucoup de succès et atteint la plupart de ses objectifs. Ses phases I, II et III mises en œuvre sur la période 1997 à 2010 ont coûté, selon les estimations, 5,5 milliards d'USD (1 dollar US = 10,995 ETB – taux de 2009). Les fonds ont servi à construire plus de 22 000 km de

routes, dont 2 450 km de routes nouvelles ou améliorées par asphaltage pour être praticables en toutes saisons. Le programme a été principalement financé par le gouvernement qui a contribué à 53,8 % du coût, suivi du Fonds routier (11,42 %), de l'IDA (11,8%). La contribution de l'UE était de 8,6 % et celle de la Banque africaine de développement, troisième parmi les bailleurs de fonds, de 2,5 %. L'impact du RSDP a été substantiel, comme en témoignent les indicateurs présentés dans le tableau ci-dessous.

### A3 : Lien stratégique entre le projet, le GTP (2011-15) et le RSDP IV (2011-15)

i) La quatrième phase du Programme de développement du secteur routier (RSDP IV - 2011-15) fait partie intégrante du GTP. Les objectifs du GTP reposent sur sept piliers, dont les principaux sont i) le développement des infrastructures et ii) le développement agricole. Ainsi, le gouvernement envisage à travers le RSDP IV (programme quinquennal chiffré à 7 milliards d'USD) de construire plus de 15 000 km de routes fédérales, auquel il faut ajouter 11 200 km de routes régionales et 71 500 km de route de desserte), ce qui portera la densité routière de 44,4 km à 123,7 km/1000 km<sup>2</sup>. Le Document de stratégie-pays de la Banque (DSP, 2011-2013), approuvé par le Conseil d'administration en 2011, est conforme au GTP. Le premier pilier du DSP promeut l'amélioration de l'accès aux infrastructures.

**Tableau A1**  
*Impact sur certains indicateurs*

INDICATEURS	Année de référence 1997 (démarrage RSDP)	Réalis. 2007 (Fin RSDP II)	Réalis. 2010 (Fin RSDP III)	But 2015 RSDP IV
Proportion de routes bitumées en bon état	17 %	64 %	73 %	<b>87 %</b>
Densité routière 1/1 000 km <sup>2</sup>	24 km	38,6 km	44,4 km	<b>123,7 km</b>
Densité routière 1/1000 habitants	0,49 km	0,55 km	0,58 km	-
Proportion de zones à plus de 5 km d'une route de toutes saisons	79 %	68 %	64 %	<b>29 %</b>
Distance moyenne par rapport à une route de toutes saisons	21 km	13 Km	11,3 km	-

ii) La modernisation de la route Bedele-Metu est mentionnée dans le GTP et dans le DSP. Ce tronçon routier est à la fois une liaison nationale stratégique et un tronçon de la multinationale reliant l'Éthiopie au Soudan. Étant donné qu'elle fait partie du réseau routier national, la route Bedele-Metu permettra l'accès à la région ouest du pays, ce qui facilitera le transport des produits manufacturés d'Addis-Abeba vers la campagne, et le transport des produits agricoles de la zone vers le marché d'Addis-Abeba. La ville de Metu est réputée pour ses cultures de café en forêt sauvage (outre le maïs, le sorgho, le blé, le teff et l'orge) et elle possède quelques petites industries agro-alimentaires, notamment une brasserie et une sucrerie. Malgré l'immense potentiel agricole et commercial de la zone, aucune route en bon état ne la relie pour l'heure au grand marché d'Addis-Abeba.

iii) Dans le cadre de la stratégie d'intégration régionale, les gouvernements éthiopien et soudanais ont conclu un accord de développement d'infrastructures de transport et de services. À la faveur de cet accord, l'Éthiopie a initié un programme visant à relier Addis-Abeba au Soudan du Sud, ce qui permet au Soudan du Sud d'accéder au port maritime de Djibouti. La route de 803 km reliant Addis-Abeba à la frontière Soudan du Sud/Éthiopie est en construction par divers bailleurs de fonds, comme indiqué ci-après.

	Titre du projet	Montant (m. d'ETB)	Bailleur de fonds	Longueur	État
1.	Addis-Abeba-Ambo	-	GOE et KfW	105	Achevé
2.	Ambo-Gedo	-	GOE et KfW	65	Achevé en grande partie
3.	Gede-Bako	354	IDA et GOE	66	Achevé à 26,4 %
4.	Bako-Nekempt	391	IDA et GOE	64,8	Achevé à 23,72%
5.	Nekempt-Bedele	-	BADEA, OFID, FKDEA et GOE	96	<b>Passation des marchés en cours</b>
6.	Bedele-Metu	-	BAD et GOE	111,60	<b>En cours d'évaluation</b>
7.	Metu-Gore	123,	OFID et GOE	26,3	Achevé en grande partie
8.	Gore-Gambela	750,	BADEA, OFID et GOE	144,3	Achevé en grande partie
9.	Gambela-Itang-Jikawo	786	GOE	124,2	Achevé à 66,4 %

#### **A4 : Activités de la Banque dans le secteur du transport en Éthiopie et caractère stratégique de son intervention**

i) Depuis 2001, la Banque a approuvé en faveur du secteur du transport routier, un montant total de prêts de 214 millions d'UC (dont 25 % sur les ressources régionales) en vue de financer la réhabilitation de 790 km de routes en Éthiopie. Sur cet ensemble, 190 km de routes ont été tour à tour achevés cette année et les 600 km environ restants sont en cours d'exécution. La Banque est le troisième plus grand bailleur de fonds en termes d'USD et, de 1997 à ce jour, elle a contribué à 2,5 % des ressources affectées au développement du secteur routier.

ii) La performance du secteur routier est satisfaisante, bien que l'exécution des projets ait été souvent retardée du fait de la mauvaise performance des entrepreneurs. Le projet routier Wacha-Maji (approuvé en 2003) est achevé à 85%. Le projet routier Jimma-Mizan, approuvé en 2006, a démarré et est achevé à 35 % à peu près. Les projets routiers financés par la Banque ont eu un impact positif sur les communautés desservies. Une étude de la Banque mondiale<sup>2</sup> intitulée Étude de l'observatoire du transport et de la pauvreté, portant sur la période 2007-2011, a relevé des améliorations dans les niveaux de revenus, les conditions d'hébergement et l'accumulation d'actifs chez les communautés vivant dans la zone d'influence de la route Alemgena-Butajira-Sodo (309 km), financée par la Banque.

iii) Conformément au Plan stratégique à moyen terme de la Banque (2008-12), le Groupe de la Banque a privilégié le développement des infrastructures, en retenant les projets clés qui ont un impact significatif. L'infrastructure routière a été identifiée comme l'un des principaux catalyseurs du développement économique et social, et la Banque a accru son soutien à ce secteur en investissant dans des tronçons routiers régionaux et nationaux minutieusement choisis.

iv) Pour sa part, le gouvernement a mobilisé 47 % de ressources requises pour la mise en œuvre du RSDP IV, chiffré à 7 milliards d'USD, et il a à présent besoin de l'appui d'autres partenaires au développement pour combler le déficit. Dans ce sens, la Banque, troisième plus grand bailleur de fonds du secteur du transport est bien placé pour pouvoir poursuivre sa contribution stratégique au secteur.

<sup>2</sup> Étude financée par la Banque mondiale

## A5 : Activités des bailleurs de fonds en Éthiopie

Dans le secteur du transport, la coordination de l'aide s'effectue par le biais du Groupe de travail gouvernement-bailleurs de fonds sur le secteur du transport dont la Banque est un membre actif. Ce groupe de travail est pour les bailleurs de fonds, un espace d'échanges sur les programmes de développement et sur la coordination de l'aide en Éthiopie. L'aide des bailleurs de fonds au secteur routier a augmenté, passant de 7,2 milliards de birr (0,7 milliard d'USD)<sup>3</sup> au cours du RSDP I à 19,93 milliards de birr (1,8 milliard d'USD) pendant le RSDP III. Le tableau ci-dessous présente la contribution respective de chaque bailleur de fonds au programme.

**Tableau A2**  
**Décaissement par bailleur de fonds (1997 – 2010) (en millions de birr)**

Bailleur de fonds	Décaissements RSDP I (5 ans)	Décaissements RSDP II (5 ans)	Décaissements RSDP III (3 ans)	Total décaissements	% contribution
<b>GOE</b>	3 455,5	8 669,5	20 354,8	32 479,8	53,8
<b>Fonds routier</b>	978,2	2 555,8	5 030,1	8 564,2	14,2
<b>IDA</b>	1 432,9	3 135,3	2 544,2	7 112,3	11,8
<b>UE</b>	678,1	1 049,7	3 485,0	5 212,9	8,6
<b>Communauté</b>	0,0	884,8	683,5	1 568,4	2,6
<b>FAD</b>	<b>506,4</b>	<b>517,8</b>	<b>496,4</b>	<b>1 520,5</b>	<b>2,5</b>
<b>Chine</b>			1 252,7	1 252,7	2,1
<b>Japon</b>	164,9	380,0	307,1	852,0	1,4
<b>AUTRES BAILLEURS DE FONDS</b>	68,6	920	804	1792,4	3,11
<b>TOTAL</b>	<b>7 284,6</b>	<b>18 113,0</b>	<b>34 957,8</b>	<b>60 355,2</b>	<b>100</b>

<sup>3</sup> Au taux de change de 2009, soit 1 USD = 10,999 ETB

**Annexe technique B**  
**Justification des principaux arguments développés dans le rapport**

---

**B1. Leçons apprises**

- a- **Projet de modernisation de la route Jimma-Mizan** : Approuvé en décembre 2006 ; montant du prêt 65 millions d'UC (37 % décaissés) ; achevé à 35 %. Notes EE/RD 2,8/3, ni PP/ni PPP. Il s'agit d'une route de 227 km de long scindée en deux lots, dont les deux marchés ont été attribués au même entrepreneur. Les progrès ont été lents et le fait d'avoir attribué les deux marchés au même entrepreneur a presque compromis le projet. Leçon apprise : autant que possible, a) lorsqu'un projet comprend une multitude de marchés, s'assurer que les documents d'appel d'offres soient formulés de telle sorte qu'on ne soit pas tenté d'attribuer plus d'un marché à un même entrepreneur, et b) qu'aucun entrepreneur dont l'incompétence est notoire ne soit autorisé à participer à d'autres appels d'offres.
- b- **Projet de modernisation de la route Wacha-Maji** : Approuvé en juin 2003 ; montant du prêt 22,71 millions d'UC (93 % décaissés) ; achevé à 85 %. Notes EE/RD 2,6/3, ni PP/ni PPP. Les travaux de construction pour ce projet ont débuté en 2007 parce qu'au démarrage, la conception détaillée a été jugée inappropriée. Il a fallu reporter les travaux de 3 ans dans l'attente de la réalisation de nouvelles conceptions détaillées. Leçon apprise : la conception détaillée doit être satisfaisante, être achevée récemment ou être passée en revue au moment de l'évaluation du projet ; si ce n'est le cas, le mentionner dans la conception du projet.
- c- **Phase II du Projet de corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba** : Approuvé en juillet 2009 ; montant du prêt 85 millions d'UC (10 % décaissés) ; en cours avec démarrage des travaux en janvier 2011. Le projet a été différé du fait de retards dans l'indemnisation des PAP, et des lenteurs dans la passation des marchés. Leçon apprise : il faudrait utiliser autant que possible les procédures de passation de marché anticipée et de post qualification. Le gouvernement devrait également indemniser les PAP avant l'examen de la demande de prêt par le Conseil d'administration.
- d- **Leçons générales** – Des retards ont été enregistrés par le passé dans l'entrée en vigueur et la mise en place des prêts. Pour cela, le bureau de la BAD dans le pays a, entre autres, affermi sa collaboration avec le gouvernement afin d'accélérer l'entrée en vigueur des prêts. Il a en outre conçu un système de filtre de l'état de préparation (utilisé dans le cadre du présent projet) afin de promouvoir une meilleure qualité des projets en amont.

**B2. Analyse économique et financière**

**Analyse du trafic** : Pour l'ensemble du tronçon routier, la moyenne pondérée du trafic motorisé était estimé à 305 DJMA pour l'année 2009, utilisée comme année de référence. La décomposition du trafic a révélé que les petits véhicules et les véhicules légers de transport de marchandises en constituaient 36 % environ, les autobus 13 %, et les véhicules servant au transport du fret, les 51 % restants. Il est supposé que la mise en service de la route générerait 20 % de trafic pour

toutes les catégories de véhicules, du fait de la baisse du coût d'exploitation des véhicules, du temps de voyage et de l'élasticité de la demande en transport. Les prévisions de hausse du trafic motorisé passagers – trafic habituel et trafic généré par la route – ont été estimées à 8 % par an entre 2016 et 2025, et 7 % par la suite. Les véhicules servant au transport de marchandises devraient augmenter de 9 % et 8 % respectivement durant la même période. Il est donc prévu un débit journalier moyen pondéré de 2 655 véhicules d'ici à 2035.

**Conclusion de l'analyse coûts-avantages :** En procédant à une évaluation économique de l'option revêtement en béton bitumineux (BB) et à l'analyse coûts-avantages sur la base des prévisions de trafic sur l'ensemble du tronçon (scénario de référence) l'on obtient un TRE de 14,5 % et une VAN de 287,04 millions d'ETB. Ce TRE est supérieur au taux de rentabilité acceptable si l'on considère que le coût d'opportunité du capital en Éthiopie est de 10,23 %, ce qui confirme la viabilité de l'intervention. L'option DBST a également été examinée et son analyse économique donne un TRE de 14,9 %. Bien que l'investissement dans le cas du revêtement DBST paraisse plus rentable, l'option BB a été préférée en raison des niveaux de précipitations dans la zone du projet, de la topographie du tracé de la route (40 % du tracé traverse un terrain montagneux et escarpé), des prescriptions du manuel technique de l'ERA pour le calcul de la charge équivalente d'un essieu standard, et de la disponibilité du matériau de construction aux abords de la route du projet. Il y a en outre très peu d'écart entre les TRE, et tous les tronçons de la route, d'Addis-Abeba à Jikawo, ont un revêtement en béton bitumineux.

**Analyse de sensibilité :** Le résultat du scénario de référence pour l'ensemble du tronçon routier a été testé afin de déterminer la sensibilité des coûts de construction et des volumes de trafic aux variations des hypothèses de base. Trois options ont été analysées, à savoir : une augmentation des coûts de 20 % sans toucher aux avantages ; une baisse des avantages de 20 % sans toucher aux coûts ; enfin, une augmentation des coûts de 20 % et une baisse simultanée des avantages de 20 % également. Les résultats de l'évaluation économique changent, tant lorsque les coûts de construction augmentent que lorsque le trafic diminue. Toutefois, la sensibilité est légèrement plus forte avec la baisse des avantages (12,1%) qu'avec l'augmentation du coût de construction (12,6%). Dans la pire configuration, c'est-à-dire une hausse des coûts de 20 % combinée à une baisse du trafic de 20 %, le projet demeure viable, affichant un TRE de 10,3 % et une VAN de 1,44 millions d'ETB.

Une analyse de sensibilité a également été réalisée pour déterminer l'incidence d'une hausse du cours du pétrole, qui passerait d'environ 112 dollars actuellement à 150 dollars le baril, situation qui s'est déjà produite lors de la bulle spéculative de 2008. L'analyse effectuée sur la base des coûts estimatifs et de la variation de prix susmentionnée a donné un TRE de 12,9 %, ce qui reste dans les proportions envisagées par l'évaluation économique, notamment l'analyse de sensibilité à une hausse des coûts de 20 %.

L'on a calculé, pour les coûts de construction et les avantages attendus du projet par les usagers de la route, les « valeurs de rechange » qui permettront d'obtenir un TRE de 10,23 % ou une VAN de zéro. Il est apparu que si les coûts augmentent de 51 % au plus sans que les avantages soient touchés, le projet demeurera viable au coût d'opportunité du capital de 10.23 %. De même, si l'on baisse les avantages de 36 % au maximum sans toucher aux coûts, le projet restera viable au coût d'opportunité du capital.

### **B3. Analyse environnementale et sociale**

#### **B3.1 Évaluation environnementale, principales conclusions et recommandations**

L'évaluation environnementale est basée sur des constats qui ont été faits durant la visite sur le terrain et sur des informations contenues dans le rapport EIES du projet. La topographie le long de la route du projet à partir de Bedele, peut être décrite comme principalement vallonnée, avec quelques sections escarpées et montagneuses en direction de Metu. La route du projet est caractérisée par trois zones microclimatiques déterminées par l'altitude : Dega (frais), Woina Dega (tempéré), Kola (chaud). Il y a deux principaux systèmes de drainage dans la zone d'Illubabor où 70 % des eaux se jettent dans la rivière Baro, et 30 % dans le fleuve Abay. La route traverse cinq grandes rivières pérennes : Dabana, Guéba, Dogi, Saki et Sor qui se jettent toutes dans la rivière Baro. On note également plusieurs cours d'eau saisonniers, des marais et des marécages.

La zone d'Illubabor comprend environ 25 % de la superficie forestière totale de la région d'Oromia et 24 % de forêts à proprement parler (99 % de forêts naturelles et 1 % de forêts plantées). Parmi les autres types de végétation on trouve des prairies ouvertes, de la brousse et de la végétation typique des milieux humides. La route traverse la zone de conservation de forêts naturelles de Geba-Dogi (du 36<sup>e</sup> km au 69<sup>e</sup> km), qui compte parmi les 10 zones forestières nationales prioritaires en raison de ses ressources génétiques *in situ* en café sauvage, et la zone de conservation forestière de Dogi-Saki (69<sup>e</sup> km au 93<sup>e</sup> km), qui est une forêt naturelle.

En raison de l'impact du projet sur d'importantes étendues forestières, le projet a prévu un programme de plantation d'arbres dans laquelle seront impliquées les communautés locales. Environ 500 000 jeunes plants seront achetés et plantés dans la zone. Les principaux bénéficiaires du programme seront les communautés et les entreprises forestières. Le Chargé de la protection foncière et environnementale au niveau régional assurera la coordination du programme conjointement avec le ministère de l'Agriculture et du Développement rural. Pour assurer le succès du programme, il faudra choisir minutieusement les terres et les communautés qui y participeront. L'organisation communautaire au niveau des *kebele* se fait par le biais du Comité des ressources naturelles. Le programme de reboisement accroîtra le bien-être de la communauté locale et son savoir-faire, et contribuera par ailleurs à la protection de l'environnement et à l'atténuation du changement climatique.

Les institutions responsables de la gestion des questions environnementales sont : l'Agence de protection environnementale, chargée de la sensibilisation et de la formation, et d'autres formes d'appui technique aux structures environnementales du secteur telles que l'Équipe chargée de la surveillance et de la sécurité (EMST) au sein de l'ERA. L'EMST renseigne, coordonne et supervise tous les aspects relatifs à la gestion environnementale dans le secteur routier. Elle est également chargée d'examiner et d'approuver les EIE ; b) la section chargée des Droits de passage de l'ERA, qui doit mettre à disposition le terrain nécessaire à la construction et à l'entretien des routes et des autoroutes, fournir des ressources matérielles et des baraquements de chantiers, et mettre en application les plans d'action de réinstallation.

Bien que la structure institutionnelle soit jugée solide, la Banque a recommandé qu'elle soit renforcée par la création d'un rôle de surveillance, de sorte que l'approbation de l'EIES et le suivi de la mise en œuvre des mesures d'atténuation prévues par le projet n'incombent pas à l'organe d'exécution

du projet, auteur du rapport. Le processus d'évaluation environnementale et sociale du projet a été guidé par les dispositions juridiques et de politique générale de l'Éthiopie conjointement avec celles de la Banque africaine de développement. Dans le cas d'espèce, ces dispositions sont similaires en ce sens qu'elles visent toutes à protéger et à améliorer l'environnement et les moyens de subsistance dans les zones concernées par le projet.

Le cadre juridique et d'action de l'Éthiopie comprend : a) la Constitution éthiopienne (août 1995) qui prévoit le droit du peuple éthiopien au développement et à vivre dans un environnement propre et sain ; b) la Stratégie nationale de préservation de l'environnement qui souligne l'importance de l'intégration des questions environnementales dans les activités de développement dès leur démarrage ; c) la Politique environnementale éthiopienne (avril 1997) qui promeut le développement durable et reconnaît la nécessité des études d'impact environnemental et des audits environnementaux dans le cadre des projets de développement ; d) les politiques environnementales sectorielles, notamment les politiques relatives à la faune, aux ressources en eau, à la biodiversité, à la population, aux femmes, à la santé, au VIH/sida et à l'éducation.

Il y a également lieu de mentionner la Proclamation de 2002 relative à l'évaluation d'impact environnemental (EIE) obligatoire pour des catégories spécifiques d'activités et la proclamation relative au Contrôle de la pollution environnementale (EPC).

D'autres proclamations pertinentes concernent l'expropriation des terres et le paiement des compensations : l'administration des terres rurales et leur utilisation ; la recherche et la conservation du patrimoine culturel ; le développement, la conservation et l'utilisation de la faune ; le développement, la conservation et l'utilisation des forêts ; la gestion des ressources en eau ; et la santé publique. Les directives de l'Agence de protection de l'environnement relatives à l'EIE (2004) ; le manuel des procédures environnementales ; le cadre de politique de réinstallation et de réhabilitation de l'Administration éthiopienne des routes ; la politique environnementale du Groupe de la Banque africaine de développement (2004) et la Politique de réinstallation involontaire (2003) du Groupe de la Banque africaine de développement serviront de fil conducteur pour la mise en œuvre du projet.

### **B3.2 Les parties prenantes**

Durant l'EIES et le PAR, des consultations ont été organisées avec les parties prenantes – depuis les instances nationales jusqu'aux *kebele* – et avec les personnes affectées par le projet. Tous les ministères et services concernés par les plans d'action environnementale et de réinstallation ont également été consultés, ainsi que des ONG, des OC et des FBO. Les préoccupations et les opinions des parties prenantes ont été prises en compte dans la conception du projet. Les missions organisées par la Banque durant les phases de préparation et d'évaluation ont également échangé avec diverses parties prenantes, notamment la communauté des bailleurs de fonds, les institutions gouvernementales et des ONG.

Toutes les personnes affectées ainsi que les autres parties prenantes consultées ont confirmé la nécessité du projet routier. Ces personnes ont dû faire face à de nombreuses difficultés en matière de services de transport et se sont senties négligées. Elles ont confirmé apporter leur soutien aux administrations locales dans la mesure de leurs possibilités concernant ce projet. Le projet routier est perçu comme une liaison avec le monde extérieur permettant de dynamiser la mobilité des personnes et les échanges culturels et facilitera les activités d'investissement dans la zone du projet.

### B3.3 Analyse de la problématique du genre

**Droits législatifs :** La Constitution de la République démocratique d'Éthiopie (1994) garantit l'égalité des sexes et les droits de la femme, à l'instar des législations locales, en encourageant les principes d'égalité et de participation de tous. L'égalité et les droits de la femme y tiennent une place importante, comme en témoignent l'article 25 Droit à l'égalité, l'article 35 Droits des femmes, l'article 13 Droits et libertés fondamentales, et l'article 89 Objectifs économiques.

**Statut de la femme :** Bien que la législation leur soit favorable, les femmes éthiopiennes restent vulnérables et marginalisées. Dans la zone du projet, le principal handicap des femmes est le manque d'autonomie économique dû à la tradition qui veut qu'elles se consacrent essentiellement aux tâches ménagères et limite leur accès à l'emploi et, partant, aux possibilités de production de revenus. Elles souffrent également d'un manque de formation qualifiante et de l'exclusion générale du développement économique. Depuis des lustres, les pratiques culturelles relèguent la plupart des femmes à une position de subordination et de dépendance à l'égard des hommes. Cependant, avec le soutien du cadre juridique sous-tendu par la Constitution, les attitudes vis-à-vis du statut social de la femme sont en train de changer, et la position de la femme se consolide.

**Absence de prise en compte de la femme dans le domaine du transport :** Culturellement, ce sont les femmes qui s'occupent de l'achat des principaux produits de consommation des ménages sur les marchés de proximité, et ce sont également elles qui portent ou transportent vers les marchés certains des produits à vendre. Elles sont donc les plus affectées par le manque d'infrastructures routières. De nombreux cas de décès sont dus à l'arrivée tardive aux centres de santé, notamment pendant les grossesses et les accouchements. La mise en œuvre du projet améliorera par conséquent le système de transport et atténuera plusieurs des difficultés auxquelles elles sont confrontées.

**Prise en compte des femmes durant la réinstallation :** La réinstallation involontaire affecte généralement davantage les femmes et les filles que les hommes. Les disparités entre hommes et femmes sont exacerbées en temps de pressions sociales et économiques telles que la réinstallation. Du fait des restrictions de mouvement et de leur absence de contact avec l'extérieur, les femmes s'adaptent difficilement à des situations nouvelles. La perte des sources habituelles d'eau, d'énergie et autres ressources a plus d'impact sur les femmes et les filles. Il en est de même de la dislocation des réseaux communautaires et sociaux qui sont des refuges par temps de crise. Afin d'atténuer ces impacts, le projet s'est assuré que les ménages susceptibles d'être déplacés soient suffisamment soutenus. Les ménages dirigés par les femmes, les personnes âgées et les enfants bénéficieront d'une attention et d'un soutien particuliers durant la réinstallation et l'indemnisation. Cependant, la majorité des familles n'aura pas à se déplacer vers de nouveaux sites, mais plutôt à reculer à l'intérieur de leurs concessions et de leurs communautés.

**Prévalence du VIH/sida :** Tandis que le taux moyen d'infection par le VIH/sida est de 2,4 % (2010) tant dans les zones rurales qu'urbaines, dans la zone du projet, il est de 1,6 %, soit 1,3 % chez les hommes et 1,9 % chez les femmes. Cette situation est favorisée par la dépendance économique des femmes à l'égard des hommes, le manque d'accès à la formation et à l'information sur le VIH/sida, le manque de pouvoir de décision, etc. L'arrivée des travailleurs du projet devrait aggraver la situation d'autant plus que les étudiantes pourraient être attirées par ces hommes dont les revenus sont supérieurs à la moyenne. Les hommes pourraient également contaminer leurs partenaires. Le projet organisera des

campagnes de prévention et de sensibilisation aux VIH/sida et aux infections sexuellement transmissibles ; celles-ci donneront l'occasion aux femmes et aux filles, qui autrement n'auraient peut-être pas eu cette chance, de recevoir des informations de première main concernant cette épidémie.

### **B3.4 Analyse sociale**

**Accès amélioré et accru :** La route Bedele-Metu fait partie d'un important réseau routier qui rejoint la route de Nekemt, laquelle relie la route Addis-Nekemt-Ghimbi-Assosa côté nord-ouest et la route Addis-Jima-Metu-Gambela côté sud-est. Cette route relie les *woredas* et administrations de zone de la zone du projet aux principales routes à grande circulation et aux principaux centres urbains. Elle fait également la jonction avec les capitales et centres administratifs de zone. Elle joue donc un rôle important au plan social, économique et administratif. La population de la région de Gambela et des autres zones des environs pourront ainsi se rendre à Addis-Abeba et vers d'autres centres urbains, tels que Gimbi, Nekemte, Ambo par une autre route en meilleur état.

**Opportunités d'emploi et développement accrus :** Au niveau local, la population bénéficiera des possibilités d'emploi créées durant la mise en œuvre du projet, estimées à 500 emplois (dont 30 % pour les femmes), ainsi que des investissements et des activités de développement qui seront mises en place dans la zone ultérieurement. Les agriculteurs pourront vendre leurs produits à de meilleurs prix. L'intensification du développement agricole et industriel attirera davantage de personnes vers la zone et stimulera les affaires et le commerce. La zone du projet est dotée dans l'ensemble de ressources naturelles et elle fait partie des zones potentiellement riches d'Éthiopie. Les principales cultures commerciales sont le café et le khat, tandis que celles industrielles, sont la canne à sucre et le coton.

**Sécurité routière et accidents de la circulation :** La mise en œuvre du projet améliorera l'état de la route, ce qui augmentera le trafic, les types de véhicule et la vitesse et, partant, le nombre d'accidents de la route. Pour atténuer ces impacts, l'on pourrait envisager l'application de règlements sur la circulation, des activités de sensibilisation et un suivi approprié. Le projet a prévu des ressources pour la formation et l'organisation de campagnes de sécurité routière. L'Éthiopie s'est également ralliée au reste du monde en observant la Décennie de l'action pour la sécurité routière décrétée par les Nations Unies.

**Perte de terres, de logements et de propriétés :** Bien que la route améliorée suivra le même tracé que la route existante, il sera difficile d'éviter des acquisitions de terres et la destruction de biens. Il faudra des terres pour l'élargissement de la route et pour les déviations qui seront effectuées par rapport au tracé existant afin d'améliorer les courbes prononcées. Des portions de terres seront provisoirement requises pour créer des voies d'accès aux sites d'extraction de matériaux, et aussi pour les voies de contournement, pour les baraquements et pour les ateliers et installations de stockage. Il y aura également des pertes de propriétés, de clôtures, de cultures et d'arbres. Des efforts ont été faits dans la conception pour éviter ou réduire le mieux possible la destruction de propriétés. S'il est toutefois inévitable d'en arriver là, des mesures devront être prises pour indemniser les pertes subies, avant le démarrage du chantier. Les procédures et le mode d'indemnisation seront déterminés conformément aux proclamations nationales (Proc. no. 455/2005) et aux directives de la Banque.

**Pression sur les établissements de santé locaux :** Il est apparu que les établissements de santé situés dans les *woredas* qui longent la route du projet souffrent d'un sous-effectif en personnel médical, d'un manque d'équipements, de médicaments et autres services connexes. La présence des travailleurs de la construction devrait donc accroître la pression sur les ressources limitées disponibles, ce qui peut engendrer des conflits. Pour atténuer ces impacts, l'entrepreneur créera pour ses travailleurs une clinique privée qu'il dotera en personnel et en équipements.

**Propagation du VIH/sida et des infections sexuellement transmissibles (IST) :** Un accroissement de la propagation du VIH/sida et des IST par les travailleurs du chantier dans la population locale et vice-versa est prévisible. Ceci, d'autant plus que les travailleurs des chantiers sont des jeunes pour la plupart et sont un groupe démographique sexuellement actif. Ils sont en outre mobiles et ont des revenus supérieurs à ceux des locaux. Les mesures d'atténuation comprendront : la sensibilisation, l'information des communautés locales sur la propagation du VIH/sida et des IST dans les lieux publics, les écoles et à travers les clubs et groupes communautaires ; une étroite collaboration avec les structures de santé locales pour l'organisation de la lutte ; le dépistage volontaire ; la distribution gratuite de préservatifs tant aux hommes qu'aux femmes ; la production de prospectus et d'affiches routières sur le VIH/sida ; l'organisation de troupes théâtrales communautaires. Le projet a identifié 9 communautés et villes où les campagnes sur le VIH/sida et les IST seront intensifiées parallèlement aux campagnes sur la sécurité routière et à la sensibilisation des femmes. Il s'agit de Bedele, Abdela, Kone, Yanfu, Denbi, Yayoo, Hurumu, Alemo et Metu.

### **B3.5 Suivi environnemental et social**

Le programme de suivi du présent projet sera mis en œuvre conformément aux mesures définies et proposées afin d'atténuer les effets pervers et/ou améliorer ceux positifs. Il vise également à réduire les effets de la mise en œuvre du projet à différents stades (préconstruction, construction et postconstruction). Une série d'indicateurs de suivi sera établie et intégrée au plan de l'entrepreneur en vue de la mise en œuvre du PGES.

**Suivi interne :** Le suivi interne incombera principalement à l'entrepreneur de service, au consultant chargé de la supervision des travaux, à l'équipe de gestion environnementale et sociale (ESMT) de l'ERA, et aux bureaux de la protection de l'environnement au niveau régional et/ou des *woredas*, selon le besoin. Le consultant et l'entrepreneur seront chargés des activités de suivi quotidien, conformément à l'EIE. L'ESMT de l'ERA assurera le suivi périodique, mensuellement ou trimestriellement, selon le besoin.

**Suivi externe :** Les rapports de suivi soumis par l'ERA seront examinés et évalués par l'EPA. Ils seront accompagnés au besoin d'observations et de recommandations, ce qui permettra de rectifier toute lacune ou omission dans les processus de mise en œuvre. Les bailleurs de fonds du projet, notamment le ministère des Finances et du Développement économique et la BAD peuvent, si nécessaire, procéder à une vérification de la performance du projet au regard des directives EIES. La communauté et les ONG présentes dans la zone du projet feront également part de leurs sentiments et observations sur la performance environnementale et sociale du projet, et recommanderont des mesures correctives et/ou préventives que devront appliquer les responsables de l'exécution.

**B4.     *Gestion financière et décaissements***

L'ERA possède ses propres structures et dispose d'un effectif suffisant et compétent pour assurer la gestion financière du projet. Le projet utilisera les systèmes de GFP du pays. L'ERA est chargée de la planification, de la budgétisation et du suivi de tous ses projets. Le coût de ses prestations est inclus dans le budget national. L'ERA possède un manuel de comptabilité financière, actuellement en cours de révision. Pour assumer ses fonctions de contrôle interne, il a étoffé l'effectif de son Département d'audit interne. Le niveau de risque de l'ERA varie de faible à moyen, et il assure actuellement la mise en œuvre d'autres projets de la Banque. La gestion des finances publiques en Éthiopie est certes satisfaisante mais dans certains domaines, des améliorations sont possibles. Par exemple, en 2010, les audits effectués par l'OFAG couvraient environ 50 % de l'ensemble des dépenses. Le Parlement est peu scrupuleux par rapport au projet de loi sur le budget. Des mesures correctives sont actuellement prises au niveau national pour promouvoir les bonnes pratiques internationales. Un renforcement des capacités est en cours à l'OFAG pour lui permettre d'élargir la couverture de ses audits des fonds publics. La vérification des comptes du projet incombera à l'OFAG. Le Département d'audit interne de l'ERA inclura également le projet dans son plan annuel. Une vérification de l'optimisation des ressources est également suggérée. Le projet utilisera le manuel de comptabilité financière de l'ERA et se conformera aux règles nationales et à celles de l'ERA sur la fraude et la corruption.

**B5.     *Dispositions relatives à l'audit***

Les états financiers annuels seront vérifiés par l'OFAG ou un cabinet nommé par celui-ci, sur la base des termes de référence de la Banque concernant les audits. Le rapport annuel d'audit, accompagné d'une lettre de recommandation et d'un rapport technique, sera soumis à la Banque dans un délai de six mois à compter de la fin de l'exercice. L'audit utilisera les services d'un vérificateur des comptes indépendant – un ingénieur expérimenté en l'occurrence – qui sera chargé de l'audit semestriel de la performance de l'entrepreneur, du cabinet de supervision, et du gouvernement, et qui proposera une solution technique que le gouvernement devra appliquer ou imposer.