



**PROJET : RÉHABILITATION DE LA ROUTE
TIMBOROA – ELDORET**

PAYS : KENYA

RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROJET

Date : Octobre 2010

Équipe d'évaluation	<p>Chef d'équipe : Z. Tessema, Ingénieur des transports, OITC.2 Membres de l'équipe : D. Gebremedhin, Économiste des transports, OITC.2 N. Kulemeka, Spécialiste du dév. social, ONEC.3 A. Willetts, Consultant spécialiste de l'environnement N. Nyanga, Consultant spécialiste du secteur social/genre,</p> <p>Directeur sectoriel : G. Mbesherubusa Directeur régional : D. Gaye Chef de division sectoriel : D. Gebremedhin, OIC Chef de division pays : D. Buzingo</p>
----------------------------	---

Pairs évaluateurs	<p>M. Wa-Kyendo, Ingénieur des transports, OITC. 2 U. Duru, YPP, ONEC.3 M. Ajijo, Consultant économiste des transports, ONRI.1</p>
--------------------------	--

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIVALENCES MONÉTAIRES	i
EXERCICE BUDGETAIRE	i
POIDS ET MESURES	i
SIGLES ET ABBREVIATIONS.....	i
INFORMATIONS SUR LE PRÊT	ii
I. ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION	1
1.1 LIENS DU PROJET AVEC LES STRATEGIES ET LES OBJECTIFS DU PAYS	1
1.2 JUSTIFICATION DE LA PARTICIPATION DE LA BANQUE	1
1.3 COORDINATION ENTRE DONATEURS.....	2
II. DESCRIPTION DU PROJET	3
2.1 COMPOSANTES DU PROJET.....	3
2.2 SOLUTION TECHNIQUE RETENUE ET AUTRES OPTIONS EXPLORÉES	4
2.3 TYPE DE PROJET	4
2.4 COUT DU PROJET ET MODALITES DE FINANCEMENT	5
2.5 ZONE ET BENEFICIAIRES CIBLES DU PROJET	6
2.6 PROCESSUS PARTICIPATIF POUR LA CONCEPTION ET L'EXECUTION DU PROJET	6
2.7 EXPERIENCE DU GROUPE DE LA BANQUE, ENSEIGNEMENTS PRIS EN COMPTE DANS LA CONCEPTION DU PROJET	7
2.8 INDICATEURS DE PERFORMANCE CLES	8
III. FAISABILITÉ DU PROJET.....	8
3.1 PERFORMANCE ECONOMIQUE ET FINANCIERE.....	8
3.2 IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX	9
IV. EXÉCUTION.....	12
4.1 MODALITES D'EXECUTION	12
4.2 SUIVI.....	13
4.3 GOUVERNANCE.....	14
4.4 DURABILITE	14
4.5 GESTION DES RISQUES	16
4.6 ACCUMULATION DU SAVOIR.....	16
V. INSTRUMENTS ET FONDEMENT JURIDIQUE	16
5.1 INSTRUMENT JURIDIQUE	16
5.2 CONDITIONS ASSOCIÉES A L'INTERVENTION DE LA BANQUE.....	17
5.3 CONFORMITE AUX POLITIQUES DE LA BANQUE.....	18
VI. RECOMMANDATION	18
APPENDICE I : INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS	
APPENDICE II : TABLEAU DU PORTEFEUILLE DE LA BAD DANS LE PAYS	
APPENDICE III : PROJETS LIÉS FINANCÉS PAR LA BANQUE ET D'AUTRES DONATEURS	
APPENDICE IV : CARTE DE LA ZONE DU PROJET	

Équivalences monétaires

Au 01.08.2010

1 UC = 1 DTS
1 UC = 1,51852 \$ EU
1 UC = 121,147 KES

Exercice budgétaire

1^{er} juillet – 30 juin

Poids et mesures

1 tonne = 2204 livres (lbs)
1 kilogramme (kg) = 2,200 lbs
1 mètre (m) = 3,28 pieds (ft)
1 millimètre (mm) = 0,03937 inch (")
1 kilomètre (km) = 0,62 mile
1 hectare (ha) = 2,471 acres

Sigles et abréviations

AFD	Agence française de développement	NACC	Conseil national de la lutte contre le SIDA
AGPM	Avis général de passation des marchés	OBC	Organisation à base communautaire
AOI	Appel d'offres international	ONG	Organisation non gouvernementale
ASPM	Avis spécifique de passation de marché	PAP	Personnes affectées par le projet
BAD	Banque africaine de développement	PESS	Procédures d'évaluation environnementale et sociale
CAO	Coopération en Afrique orientale	PGES	Plan de gestion environnementale et
COMESA	Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe	PMT	Plan à moyen terme
CQM	Circulation quotidienne moyenne	RAP	Rapport d'achèvement de projet
DDP	Dossier de demande de propositions	RSIP	Programme d'investissement dans le
EIES	Évaluation de l'impact environnemental et social	SIDA	Syndrome d'immunodéficience acquise
FAD	Fonds africain de développement	TRE	Taux de rentabilité économique
GOK	Gouvernement du Kenya	UE	Union européenne
HDM	Modèle pour la conception et l'entretien des routes	VAN	Valeur actualisée nette
IDA	Association internationale de développement	VIH	Virus de l'immunodéficience humaine
IST	Infection sexuellement transmissible	VOC	Coût d'exploitation des véhicules
JICA	Agence japonaise de coopération internationale		
KeNHA	Autorité des routes nationales du Kenya		
KES	Shilling kényan		
KRB	Conseil des routes du Kenya		

Informations sur le prêt

Information sur le client

EMPRUNTEUR : **RÉPUBLIQUE DU KENYA**

ORGANE D'EXÉCUTION : **AUTORITÉ DES ROUTES NATIONALES DU KENYA (KeNHA)**

Plan de financement

Source	Montant (UC)	Instrument
FAD	35 000 000	Prêt
GOUV. DU KENYA	3 920 000	Fonds de contrepartie
TOTAL COÛT	38 920 000	

Informations clés sur le financement de la BAD

Devise du prêt	Unité de compte (UC)
Type d'intérêt	Sans objet
Différentiel de taux	Sans objet
Commission de service	0,75 % sur le montant décaissé et non réglé
Commission d'engagement	0,50 % sur le montant du prêt non décaissé
Durée de remboursement	50 ans
Différé d'amortissement	10 ans
VAN (scénario de référence)	21,14 millions d'USD
TRE (scénario de référence)	21,0 %

Échéancier – Principales étapes (prévisions)

Approbation de la note de concept	Juillet 2010
Approbation du projet	Novembre 2010
Entrée en vigueur	Février 2011
Dernier décaissement	Février 2016
Achèvement	Février 2015
Dernier remboursement	Février 2061

RÉSUMÉ DU PROJET

Aperçu du projet

En plus de favoriser le développement socio-économique national, la route Timboroa – Eldoret fait partie de l'axe routier international du Corridor Nord, qui constitue une route majeure de transit pour le trafic en direction et en provenance de l'Ouganda, du Rwanda, du Burundi, de l'Est de la République démocratique du Congo (RDC) et du Sud du Soudan. Le projet porte sur la réhabilitation d'un tronçon routier de 73 km. Le coût total du projet s'élève à 38,92 millions d'UC ; le prêt du FAD couvrira 89,9 % (35 millions d'UC) du coût et le gouvernement du Kenya, 10,1 % (3,92 millions d'UC). Le calendrier global d'exécution du projet est de quatre ans (2011 – 2015).

La population vivant dans la zone du projet, les commerçants locaux, le milieu des affaires, ainsi que les fournisseurs de services et les usagers de la route sont parmi les bénéficiaires directs du projet. En plus de réduire le temps de voyage et les accidents de la circulation, le projet créera des emplois pour l'industrie nationale de la construction et la communauté dans la zone du projet. Le projet s'efforce, par ailleurs, de réserver au moins 20 % des emplois non qualifiés aux femmes. Les employés du projet de même que la communauté locale bénéficieront aussi des programmes de sensibilisation en matière de VIH/sida et de sécurité routière inclus dans le projet.

Évaluation des besoins

La route du projet a été reconstruite en 1992 avec un revêtement bitumineux et elle est actuellement utilisée au-delà de sa capacité, avec un trafic atteignant une moyenne pondérée de 4200 véhicules par jour. La route s'est, depuis, détériorée et son mauvais état provoque l'augmentation du coût du transport et du temps de transit. D'autres tronçons du corridor sont aussi en train d'être réhabilités grâce à des ressources financières provenant de la Banque mondiale, de l'UE et du GOK. La participation de la Banque complétera les efforts coordonnés déployés par les donateurs en vue d'accroître la capacité du corridor en comblant le déficit de financement pour ce tronçon.

Valeur ajoutée de la Banque

La Banque est le principal partenaire au développement dans le secteur routier au Kenya. Le Bureau extérieur de la BAD au Kenya préside actuellement le Groupe des donateurs pour les routes et le secteur des transports et conduit le dialogue des politiques sectorielles avec le gouvernement. En plus d'améliorer l'efficacité du transport, le projet, qui représente une importante route de transit vers les pays voisins enclavés, facilitera l'intégration régionale, conformément à la Stratégie à moyen terme de la Banque (2008-2012) relative à la promotion du développement de l'infrastructure et l'intégration régionale.

Gestion du savoir

En impliquant les collectivités locales, ainsi que les organisations à base communautaire dans le suivi des conditions prévalant le long de la route, y compris la préservation des panneaux de signalisation, aussi bien la KeNHA que la Banque accumuleront le savoir sur la manière d'aborder les membres des collectivités concernant les questions environnementales, la prévention de la détérioration et du vol des panneaux de signalisation et de l'infrastructure routière. Ceci contribuera à renforcer l'appropriation des biens publics par la communauté.

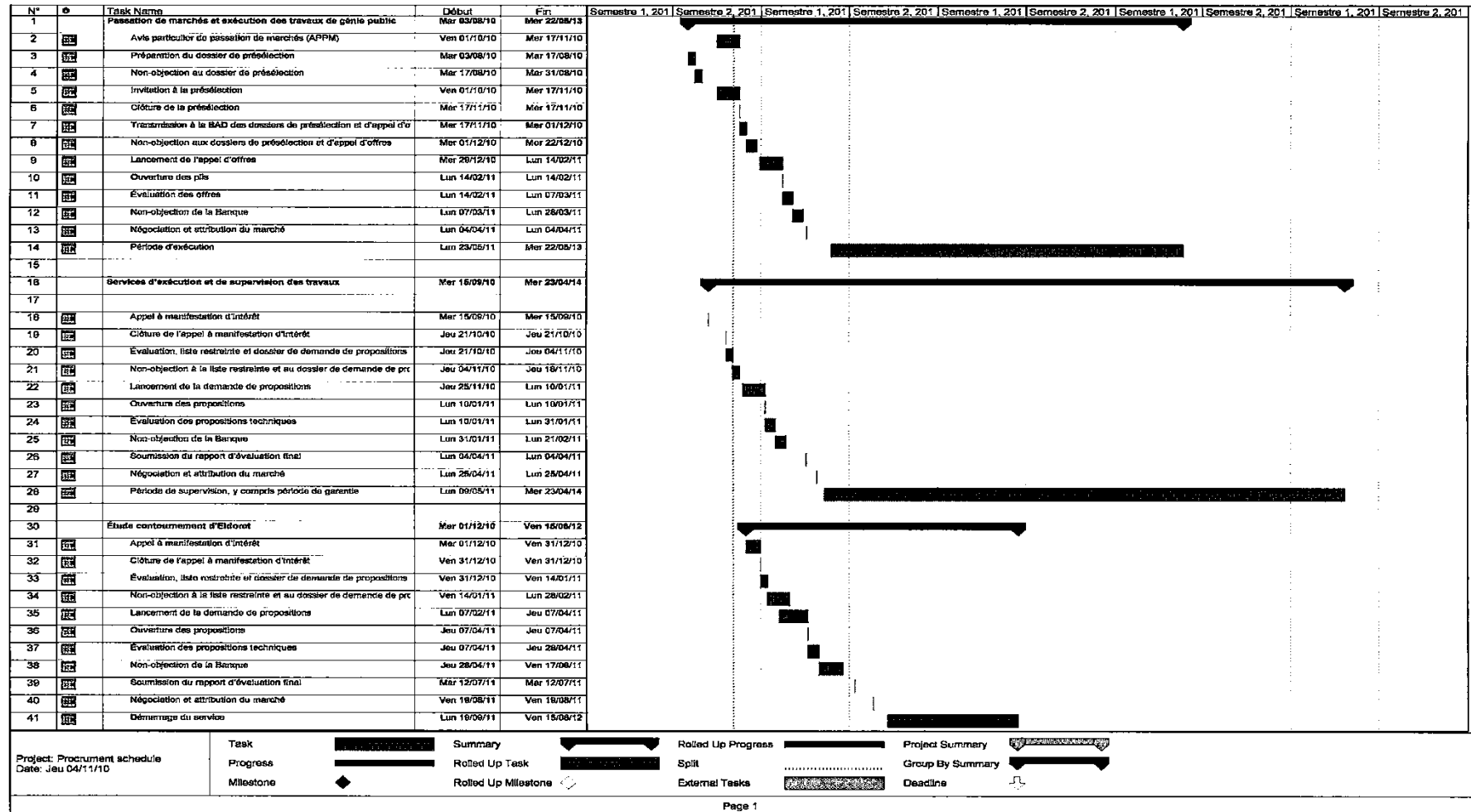
KENYA : TIMBOROA – PROJET DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE TIMBOROA - ELDORET

Cadre logique axé sur les résultats

H hiérarchie des objectifs	Résultats prévus	Portée (Population cible)	Indicateurs de performance Source/Méthode	Cibles indicatives et échéancier (Existence de données de référence)	Hypothèses / Risques
<p>1 - But sectoriel</p> <p>1.1 Contribuer à l'amélioration de la fiabilité du système des infrastructures des transports en vue de promouvoir la croissance économique et le développement socio-économique de façon durable du point de vue social et environnemental.</p> <p>1.2 Promouvoir le commerce et l'intégration régionale.</p>	<p>Impact – Résultats à long terme</p> <p>1.1 Augmentation de la cargaison de transit, ainsi que du commerce intrarégional entre le Kenya et l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la République démocratique du Congo et le Sud-Soudan.</p> <p>1.2 Amélioration du niveau de vie.</p>	<p>Bénéficiaires</p> <p>1.1 Les populations du Kenya, de l'Ouganda du Rwanda, du Burundi, de la République démocratique du Congo et du Sud-Soudan.</p> <p>1.2 Le grand public et la population de la Région de la Vallée du rift.</p>	<p>Indicateurs</p> <p>1.1 Cargaison de transit 1.2 Volume du commerce 1.3 Incidence de la pauvreté</p> <p><u>Sources / Méthode :</u> Statistiques douanières ; Statistiques commerciales du COMESA, de l'IGAD, de la CNUCED, de l'OMC, les données du Bureau national de la statistique et de Vision 2030.</p>	<p>Cible</p> <p>1.1 Augmentation de la cargaison de transit de 6,3 millions de tonnes en 2010 à 10,45 millions de tonnes en 2015.</p> <p>1.2 D'après les estimations, augmentation du commerce entre le Kenya et les pays voisins de 1,32 milliards d'USD (2010) à 2,12 milliards d'USD d'ici à 2015.</p> <p>1.3 Réduction de la pauvreté (comptage du nombre de personnes) de 39 % en 2010 à 28 % en 2015.</p>	<p>Risques</p> <p>1.1. Conditions macro-économiques et termes de l'échange favorables.</p> <p>1.2 Engagement du GOK en faveur de la mise en œuvre de Vision 2030.</p> <p>Hypothèses atténuantes</p> <p>1.1 Soutien financier continu du gouvernement et des partenaires au développement pour la mise en œuvre de Vision 2030.</p>
<p>2. Objet du projet (objectif) :</p> <p>2.1 Améliorer le transport et les communications entre le Kenya et l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la RDC et le Sud-Soudan pour le bénéfice de la région et de la population de la zone du projet</p>	<p>Rendements – Résultats à moyen terme</p> <p>2.1 Le coût du transport et le temps de voyage entre Nairobi et Kampala sont réduits.</p> <p>2.2 Le niveau économique et de vie des personnes vivant dans les villes le long du corridor sont améliorés.</p> <p>2.3 Le transport des intrants et des produits agricoles en direction et en provenance de la zone du projet est amélioré</p>	<p>Bénéficiaires</p> <p>2.1 Les expéditeurs de marchandises, les exportateurs et les importateurs Les exploitants d'entreprises de camionnage Le milieu des affaires</p> <p>2.2 La population, dans les environs de la zone du projet.</p> <p>2.3. Les décideurs et les organismes de financement.</p>	<p>Indicateurs</p> <p>2.1 Coûts du transport et d'expédition.</p> <p>2.2 Temps de voyage pour les importations et les exportations.</p> <p>2.3 Volume des marchandises de transit</p> <p>2.4 Production agricole transportée vers les principaux marchés.</p> <p>2.5 Emplois créés</p> <p><u>Source :</u> Autorités des routes nationales du Kenya (KeNHA), Port de Mombasa, enquêtes sur le transport en transit de NCTCA ; statistiques douanières, Rapports d'activité du consultant, rapports de revue du GOK et de la Banque.</p>	<p>Cible</p> <p>2.1 Augmentation de la quantité des marchandises en transit au Port de Mombasa en direction/en provenance de l'Ouganda, du Burundi, du Rwanda, de la RDC et du Sud-Soudan de 5,83 millions de tonnes en 2010 à 9,61 millions de tonnes en 2015.</p> <p>2.2 Réduction du coût moyen du transport entre Mombassa et Kampala de 0,195 \$ EU par tonne-kilomètre en 2010 à 0,137 \$ EU par tonne-kilomètre d'ici 2015.</p> <p>2.3 Réduction de 25 % du temps de voyage des poids lourds entre Nairobi et Malaba (frontière entre le Kenya et l'Ouganda) de 24 heures en 2010 à 18 heures d'ici 2015.</p> <p>2.4 Augmentation de 32 % du tonnage des produits agricoles à transporter de la zone du projet de 0,2 million en 2010 à 0,26 million en 2015.</p>	<p>Hypothèses</p> <p>2.1. Le Kenya et les pays de la CAO restent engagés en faveur de la coopération régionale au sein du COMESA.</p> <p>2.2 La paix et la stabilité sont maintenues au Kenya et dans les pays de la CAO.</p> <p>Risques</p> <p>2.3 Surcharge des poids lourds.</p> <p>Mesures d'atténuation</p> <p>2.4 Le contrôle de la charge à l'essieu sur la route du projet a été incorporé.</p>

<p>3. Ressources et activités : 3.1 Réhabilitation de la route Timboroa – Eldoret. 3.2 Supervision des travaux. 3.3 Services de consultants pour la faisabilité, l'EIES et l'étude d'ingénierie détaillée de la route de contournement d'Eldoret. 3.4 Services d'audit. 3.5 Indemnisation et relocalisation des commodités.</p> <p style="text-align: center;">Intrants : Intrants – millions d'UC :</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr><td>Travaux de génie civil</td><td style="text-align: right;">31,63</td></tr> <tr><td>Serv. de cons. pour la supervision</td><td style="text-align: right;">1,25</td></tr> <tr><td>Étude sur la route de contour. d'Eldoret</td><td style="text-align: right;">0,92</td></tr> <tr><td>Serv. de cons. pour l'audit</td><td style="text-align: right;">0,10</td></tr> <tr><td>Indemnisation et relocalisation des commodités</td><td style="text-align: right;">0,13</td></tr> <tr><td>Coût de base</td><td style="text-align: right;">34,03</td></tr> <tr><td>Aléas d'exécution</td><td style="text-align: right;">3,39</td></tr> <tr><td>Hausse des prix</td><td style="text-align: right;">1,50</td></tr> <tr><td>Total Coût du projet</td><td style="text-align: right;">38,92</td></tr> </table> <p>Sources de financement (millions d'UC)</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr><td>Prêt FAD</td><td style="text-align: right;">35,00</td></tr> <tr><td>GOK</td><td style="text-align: right;">3,92</td></tr> <tr><td>Total</td><td style="text-align: right;">38,92</td></tr> </table>	Travaux de génie civil	31,63	Serv. de cons. pour la supervision	1,25	Étude sur la route de contour. d'Eldoret	0,92	Serv. de cons. pour l'audit	0,10	Indemnisation et relocalisation des commodités	0,13	Coût de base	34,03	Aléas d'exécution	3,39	Hausse des prix	1,50	Total Coût du projet	38,92	Prêt FAD	35,00	GOK	3,92	Total	38,92	<p>Résultats à court terme :</p> <p>3.1 La route entre Timboroa et Eldoret (73 km) réhabilitée et transformée en une route bitumée (asphalte mélangé à chaud) avec une chaussée de 7,0 m de large, et des accotements d'une largeur de 2,0 m de chaque côté.</p> <p>3.2 Le PGES est mis en œuvre et la relocalisation des commodités est effectuée.</p> <p>3.3 Les travailleurs de la construction et les collectivités locales sensibilisés et pleinement informés à propos du VIH/sida/IST et de la sécurité routière.</p> <p>3.4 Étude de faisabilité, EIE et avant-projet pour la route de contournement d'Eldoret.</p> <p>3.5 Emplois créés.</p>	<p>Bénéficiaires</p> <p>3.1 Entrepreneurs et consultants locaux, régionaux et internationaux.</p> <p>3.2 Le milieu des affaires, les commerçants locaux et les fournisseurs de services.</p> <p>3.3 Les usagers de la route et les collectivités dans les zones du projet.</p>	<p>Indicateurs</p> <p>3.1 Longueur de la route réhabilitée ouverte à la circulation.</p> <p>3.2 Nombre de campagnes de sensibilisation et de prévention concernant le VIH/sida et les IST ; et les campagnes de sécurité routière réalisées en partenariat avec les OBC et les ONG locales.</p> <p>3.3 Nombre de collectivités locales sensibilisées sur l'équité en matière de genre et l'inclusivité.</p> <p>3.4 Nombre d'employés locaux (désagrégué selon le genre).</p> <p>3.5 Le PGES est mis en œuvre.</p> <p>3.6 Adjudication du marché, début et achèvement des services de consultants pour la faisabilité, l'EIES et l'étude de l'avant-projet sommaire.</p> <p><u>Source / Méthode</u> : Rapports financiers et techniques trimestriels, Rapports d'audit techniques et financiers, Registres des décaissements, Missions de supervision de la Banque et Revue à mi-parcours, Rapports trimestriels et d'activité, Faisabilité intérimaire et finale, EIE, et avant-projet sommaire.</p>	<p>Cible</p> <p>3.1 35 km de route réhabilités et ouverts à la circulation d'ici à juin 2012.</p> <p>3.2 73 km de route réhabilités entre Timboroa et Eldoret d'ici à fin 2013.</p> <p>3.3 Au moins huit collectivités/villages, plus la ville d'Eldoret ont bénéficié de programmes de sensibilisation et de prévention en matière de VIH/sida et d'IST ciblant les groupes vulnérables/marginalisés (femmes, jeunes scolarisés et déscolarisés), les handicapés, etc.) d'ici à 2014.</p> <p>3.4 Au moins huit collectivités sensibilisées sur le genre d'ici à 2012.</p> <p>3.5 Des hangars de marché le long de la route et des places de stationnement construits à Timboroa et dotés d'eau, ainsi que d'équipements sanitaires.</p> <p>3.6 Au moins 160 emplois qualifiés, spécialisés et non qualifiés créés, dont au moins 20 % seront réservés aux femmes au cours de la construction de la route d'ici à 2014.</p> <p>3.7 Le PGES mis en œuvre dans son intégralité d'ici à 2014. Au moins 2000 arbres sont plantés le long de la route du projet d'ici à 2014.</p> <p>3.8 Soumission de l'étude de faisabilité finale, de l'EIES/RAP et des rapports relatifs à l'avant-propos sommaire au GOK d'ici à décembre 2012.</p>	<p>Risques</p> <p>3.1 Retard dans le décaissement des fonds de contrepartie et des indemnisations.</p> <p>3.2 Dépassement de coûts.</p> <p>3.3 Coordination efficace de l'exécution du projet.</p> <p>3.4 Impact du changement climatique, en particulier des inondations à la suite de pluies excessives</p> <p>3.5 Détérioration de l'état de la chaussée entre la conception et le début effectif des travaux.</p> <p>Mesures d'atténuation</p> <p>3.1 GOK est résolu à accroître l'enveloppe budgétaire réservée au sous-secteur des routes.</p> <p>3.2 Une revue appropriée de la conception a été entreprise ; des données récentes sont utilisées pour l'estimation des prix, il est prévu d'exécuter le projet conformément au calendrier, et une provision pour la hausse des prix a été retenue dans l'estimation des coûts.</p> <p>3.3 En ce qui concerne les retards dans l'exécution du projet, la Passation de marché anticipée est utilisée et, par ailleurs, la Banque jouera un rôle plus proactif.</p> <p>3.4 La conception prévoira des ouvrages de drainage tout au long de la route du projet.</p> <p>3.5 Examen approprié de la chaussée et provision pour la mise en place de déviations de la circulation.</p>
Travaux de génie civil	31,63																												
Serv. de cons. pour la supervision	1,25																												
Étude sur la route de contour. d'Eldoret	0,92																												
Serv. de cons. pour l'audit	0,10																												
Indemnisation et relocalisation des commodités	0,13																												
Coût de base	34,03																												
Aléas d'exécution	3,39																												
Hausse des prix	1,50																												
Total Coût du projet	38,92																												
Prêt FAD	35,00																												
GOK	3,92																												
Total	38,92																												

Calendrier d'exécution du projet



RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BAD AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UNE PROPOSITION VISANT L'OCTROI D'UN PRET AU KENYA POUR LE PROJET DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE TIMBOROA – ELDORET

La Direction soumet le rapport et la recommandation ci-après relatifs à une proposition d'octroi d'un prêt de 35,00 millions d'UC à la République du Kenya pour le financement du Projet de réhabilitation de la route Timboroa – Eldoret.

I. ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION

1.1. Liens du projet avec les stratégies et les objectifs du pays

1.1.1 Le Gouvernement du Kenya a lancé la stratégie à long terme, Vision 2030, ainsi que le premier plan à moyen terme (PM) quinquennal pour la période 2008-2012. Le PM comporte trois piliers principaux, à savoir : économique, social et politique. L'une des fondations constituant un point d'ancrage pour les piliers ci-dessus est l'expansion des infrastructures économiques, qui dépend du développement de l'infrastructure matérielle. Ces piliers sont en phase avec ceux de la Stratégie à moyen terme de la Banque (2008-2012), ainsi qu'avec le principal objet du Programme d'investissement dans le secteur routier (RIPA) 2010 – 2014, qui est de «*mettre à disposition de bonnes routes pour un Kenya compétitif à l'échelle mondiale et prospère*».

1.1.2 Le projet de réhabilitation de la route proposé appartient au pilier I du DS actuel (2008-2012) de la Banque pour le Kenya qui se focalise sur le soutien de l'infrastructure en vue d'une croissance plus forte. La réhabilitation du présent projet, entre autres, facilitera l'intégration régionale en améliorant l'état des routes. Le projet réduira aussi le temps de voyage de 25 % et contribuera à la baisse du taux de pauvreté, qui devrait passer de 39 % actuellement à 28 % en 2015. Ces chiffres sont en harmonie avec ceux qui se trouvent dans la Stratégie à moyen terme de la Banque (2008-2012) dont les piliers sont i) soutenir le développement de l'infrastructure en vue d'une croissance plus forte, et ii) accroître les possibilités d'emploi en vue de réduire la pauvreté.

1.2. Justification de la participation de la Banque

1.2.1 L'emplacement stratégique du Kenya, qui a un accès à la mer, et dont le réseau de transport sert un certain nombre de pays et régions enclavés, fait de ce pays le premier centre pour le transport et les communications dans la région. Néanmoins, le réseau routier du Kenya est surchargé et nécessite une amélioration, une réhabilitation et une extension. Faisant partie du grand axe international A104, la route du projet est un tronçon intégral du Corridor Nord et, en tant que tel, sert de route majeure de transit pour la circulation en direction et en provenance de l'Ouganda, du Rwanda, du Burundi et du Sud-Soudan. La route est très utilisée aussi bien par les véhicules de transport de marchandises, que par les véhicules de transport de passagers. Le mauvais état de certains tronçons du Corridor de transport du Nord a entraîné l'accroissement des coûts du transport dans la zone du projet, ainsi que dans les pays voisins enclavés. La réhabilitation opportune de la route permettra non seulement de récolter les bénéfices plus tôt, mais évitera aussi la nécessité de reconstruire totalement celle-ci.

1.2.2 La Banque est le principal partenaire au développement du GOK dans le sous-secteur des routes. Avec sa riche expérience en matière de développement du secteur routier au Kenya, ainsi que sur la continent, la Banque est bien placée pour soutenir le projet proposé, qui, non seulement réduit le coût élevé du transport terrestre, mais encore joue un rôle important dans la facilitation de l'intégration régionale.

1.3. Coordination entre donateurs

Secteur ou sous-secteur	PIB	Volume des exportation	Main-d'œuvre
Transport routier	7,56 %*		
Acteurs – dépenses publiques annuelles (moyenne)**			
Gouvernement	Donateurs		
[m d'UC]	[m d'UC]		
243	249		% (millions d'UC)
49,4 %	50,6 %	<i>BAD</i>	30,6(76,2)
		<i>Banque mondiale</i>	26,8(66,7)
		<i>Chine</i>	13,6(33,9)
		<i>UE</i>	9,5(23,6)
		<i>AFD</i>	4,9(12,2)
		<i>SIDA</i>	4,8(12,0)
		<i>Kfw - Allemagne</i>	3,2(8,0)
		<i>OFID</i>	2,8(7,0)
		<i>BADEA</i>	2,3(5,7)
		<i>Fonds saoudien</i>	1,0(2,5)
		<i>NDF, Japon, NORAD</i>	0,5(1,2)
Niveau de la coordination entre donateurs			
Existence de groupes de travail thématique			Oui
Existence de SWAP ou Programmes d'orientation sectorielle			Non
Participation du FAD à la coordination entre donateurs***			Oui, L
* moyenne des cinq dernières années (2005 – 2009) pour le transport et le stockage			
** Moyenne pour la période allant de 2008/09 à 2010/11			
*** L : chef de file, M : membre mais pas chef de file, aucune : aucune implication			

La coordination entre donateurs au Kenya est assurée aux niveaux sectoriel et national. La collaboration globale de la Banque avec les autres partenaires au développement (PD) au Kenya a été formalisée en janvier 2007 par son entrée dans le Groupe d'harmonisation, d'alignement et de coordination des donateurs (HAC) créé en 2003. Le groupe HAC comprend actuellement 17 donateurs partenaires. Le Bureau extérieur de la BAD au Kenya préside actuellement le Groupe des donateurs en charge du secteur des routes et des transports et il conduit le dialogue des politiques sectorielles avec le gouvernement. Le Groupe des donateurs se réunit régulièrement en vue d'harmoniser la réponse et les positions des donateurs par rapport aux questions institutionnelles, de politique, ainsi que de financement et d'exécution de projets. Les conseils et le soutien du groupe des donateurs a contribué à l'action positive du gouvernement qui a mis en place une autorité des routes ; préparé une Politique nationale intégrée des transports ; préparé le Plan d'investissement dans

le secteur routier ; et mis en place l’Autorité nationale de la construction. Le gouvernement a récemment mis en place un secrétariat, dirigé par un haut fonctionnaire du ministère des Routes, en vue de la coordination des interventions des donateurs dans le secteur.

Au cours de la préparation et de l’évaluation du projet, l’équipe d’évaluation de la Banque a eu des consultations avec les principaux donateurs activement engagés dans le sous-secteur des routes au Kenya ; y compris l’UE et la Banque mondiale, qui financent aussi actuellement des tronçons du Corridor de transport du Nord en commençant par les deux extrémités du projet proposé. La route proposée devait initialement être financée par l’UE avec deux autres lots entre Eldoret et Malaba ; néanmoins, les fonds mis à disposition ne pouvaient pas couvrir tous les trois lots et la Banque couvre donc le déficit en finançant la route proposée conformément à la requête du GOK.

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Composantes du projet

2.1.1 Le GOK considère un réseau de transfert efficient comme un préalable important pour la réalisation de la « Vision 2030 et au-delà » du Kenya. Un transport efficient facilitera l’intégration nationale et régionale, il favorise le commerce et le développement économique, et contribue à la réduction de la pauvreté et à la création de richesses. Le but du secteur des transports est d’améliorer la fiabilité du réseau d’infrastructures de transport et de promouvoir la croissance économique et le développement socio-économique de façon durable sur le plan social et environnemental et qui favorise, par ailleurs le commerce et l’intégration régionale. Le projet a pour objectif d’améliorer le transport et les communications entre le Kenya et l’Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la RDC et le Sud-Soudan pour le bénéfice de la région et de la population de la zone du projet.

2.1.2 Le Projet de réhabilitation de la route Timboroa – Eldoret fait partie de la route internationale du Corridor de transport du Nord, l’un des corridors prioritaires du gouvernement. L’étude de faisabilité du projet, l’EIES et la conception technique ont été réalisées par un consultant international en 2007 et réexaminées en 2010. Le projet comprend la réhabilitation du tronçon Timboroa – Eldoret (73 km) du corridor, et les services de supervision et d’audit connexes. Il inclut aussi l’étude de la route de contournement de la ville d’Eldoret à l’effet de diminuer la congestion dans l’agglomération. L’achèvement du projet accroîtra le commerce intrarégional entre le Kenya et les pays voisins que sont l’Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la RDC et le Soudan. Une brève description des composantes figure au Tableau 2.1

Tableau 2.1
Composantes du projet

	TITRE DE LA COMPOSANTE	Coût est. '000 d'UC	DESCRIPTION DE LA COMPOSANTE
A	Travaux de réhabilitation de la route Timboroa – Eldoret	31,63	Cette composante comprend les travaux de réhabilitation de la route de 73 km pour la transformer en une route bitumée (asphalte mélange à chaud), y compris le terrassement, la construction de la chaussée, l'entretien/la réparation des ponts existants, la réalisation d'ouvrages de drainage, d'un parc pour caravanes, l'installation d'appareils de sécurité routière, des aires de stationnement, et des mesures d'atténuation environnementale et sociale.
B1	Services de supervision de la construction	1,25	Cette composante comprend les services de supervision de la construction pour les travaux de génie civil décrits ci-haut.
B2	Étude relative à la route de contournement de la ville d'Eldoret	0,92	Cette composante comprend l'étude de faisabilité, l'évaluation de l'impact environnemental et social et l'étude de l'avant-projet sommaire de la route de contournement de la ville d'Eldoret.
B3	Audits techniques et financiers du projet	0,10	Au titre de cette composante, un vérificateur indépendant fournira les services d'audit du projet en vue de s'assurer que les fonds du prêt sont utilisés économiquement, efficacement et uniquement pour les objectifs auxquels ils sont destinés. L'audit technique s'assurera aussi que les parties contractantes opèrent conformément aux exigences des contrats respectifs et que leurs objectifs sont atteints.
C	Indemnisation et relocalisation des commodités	0,13	Cette composante prévoit une indemnisation appropriée des personnes affectées par le projet, ainsi que la relocalisation des commodités.
	Total Coût de base	34,03	

2.2. Solution technique retenue et autres options explorées

2.2.1 Les cabinets d'études en conception ont évalué plusieurs conceptions alternatives pour la route. L'option recommandée comporte une chaussée de 7 m de large recouverte d'asphalte, avec des accotements stabilisés de 2,0 m de large des deux côtés. La solution retenue comprend le recyclage de la chaussée existante du tronçon détérioré. Les structures de la chaussée retenues tiennent compte de la capacité portante résiduelle de la chaussée existante. C'est pourquoi cette conception a été retenue comme la solution la plus adaptée sur le plan technique, économique et environnemental. Les tronçons contigus de la route sont aussi construits en utilisant l'asphalte mélangé à chaud.

2.2.2 La pertinence de l'utilisation du gravier stabilisé au ciment ou du béton maigre a été analysée et rejetée. Le premier matériau a été rejeté pour la raison que, étant donné l'intensité de la circulation sur la route, il nécessiterait une longue période de prise avant que l'on ne puisse rouler dessus ou pour qu'il soit revêtu de ciment bitumineux, tandis que le béton maigre, hormis le fait d'être le plus cher, nécessiterait d'être coulé avec une épaisseur minimale de 150 mm et, par ailleurs, il serait vulnérable aux fissures de retrait qui auraient un impact négatif sur la performance de la couche d'enrobé de béton asphaltique qui est envisagée.

2.3. Type de projet

2.3.1 Le financement du FAD appuiera la réhabilitation du projet de route identifié et les études connexes. Les investissements contre lesquels les fonds seront décaissés sont bien définis et spécifiques. En conséquence, le prêt-projet spécifique a été choisi comme l'instrument le plus approprié pour l'intervention de la Banque dans la présente opération.

2.4. Coût du projet et modalités de financement

2.4.1 Le coût estimatif global du projet (hors-taxes) est de 38,92 millions d'UC (4715,26 millions de KES) dont un coût en devises de 28,91 millions d'UC (3502,82 millions de KES), soit 74,3 % du total, et un coût en monnaie locale de 10,01 millions d'UC (1212,45 millions de KES), soit 25,7 % du total. Les coûts estimatifs du projet sont basés sur les études de faisabilité et conceptuelle du projet, et ils tiennent aussi compte des prix unitaires dans les récentes soumissions internationales dans la zone du projet pour la route Eldoret – Malaba, (juin 2010).

2.4.2 Le projet proposé sera cofinancé par le Groupe de la Banque et le GOK. Le financement de la Banque se fera sous la forme d'un prêt FAD de 35 millions d'UC représentant 89,9 % du coût total du projet. La contribution de contrepartie du gouvernement représente 10,1 % du coût et s'élève à 3,92 millions d'UC.

2.4.3 Les ressources du FAD pour le projet proviendront de l'allocation nationale du Kenya, une allocation fondée sur la performance (AFP) au titre du FAD-XI. Les coûts estimatifs du projet par composante, par source de financement et par catégorie de dépenses sont résumés aux Tableaux 2.1, 2.2 et 2.3, respectivement. Le calendrier de dépenses par composante est aussi présenté au Tableau 2.4. Les coûts et calendrier de dépenses sont fournis à l'Annexe B3.

Tableau 2.1
Coûts estimatifs du projet (Hors-taxes) (millions d'UC)

Composante	Coût en devises	Coût en monnaie locale	Total	% devises
A. Travaux de génie civil pour la construction de la route	23,72	7,91	31,63	75,0
B. Services de consultants	1,80	0,48	2,27	79,1
C. Indemnisation	-	0,13	0,13	0
Total Coût de base	25,52	8,52	34,03	75,0
Provision pour aléas techniques	2,55	0,84	3,39	75,3
Provision pour hausse des prix	0,84	0,65	1,50	56,3
Total	28,91	10,01	38,92	74,3

Tableau 2.2
Sources de financement (millions d'UC)

Source de financement	Coût en devises	Coût en monnaie locale	Total coûts	% Total
Prêt FAD	28,91	6,09	35	89,9
GOK	0,00	3,92	3,92	10,1
Total Coût du projet	28,91	10,01	38,92	100

Tableau 2.3
Coût du projet par catégorie de dépenses (millions d'UC)

Pays	Coût en devises	Coût en monnaie locale	Total Coût	% de devises
Travaux	23,72	7,91	31,63	75,0
Services	1,80	0,48	2,27	79,1
Divers	-	0,13	0,13	0
Total Coût de base	25,52	8,52	34,03	75,0
Provision pour aléas techniques	2,55	0,84	3,39	75,3
Provision pour hausse des prix	0,84	0,65	1,50	56,3
Total Coût du projet	28,91	10,01	38,92	74,3

Tableau 2.4
Calendrier de dépenses par composante (millions d'UC)

composant	2011	2012	2013	2014	Total
A. Travaux de génie civil pour la construction de la route	3,80	15,81	10,44	1,58	31,63
B1. Supervision	0,25	0,57	0,34	0,09	1,25
B2. Étude relative à la route de contournement	0,46	0,46	-	-	0,92
B3. Services d'audit	0,03	0,05	0,03	-	0,10
C. Indemnisation	0,13	-	-	-	0,13
Total coût de base	4,67	16,88	10,81	1,67	34,03

2.5. Zone et bénéficiaires cibles du projet

2.5.1 C'est la population du District de Uasin Gishu (dans lequel est localisé l'ensemble du projet de route) qui est considérée comme la population cible directe ; elle est actuellement estimée à 894.179 habitants (Recensement 2009). Néanmoins, étant donné que la route constitue un lien national et international crucial le long de la route du Corridor Nord qui va du port de Mombassa en Ouganda, au Rwanda, en RDC, au Soudan et au Burundi, la population indirecte servie par la route est, en conséquence, beaucoup plus importante. La route améliorée du projet débouchera, en conséquence, sur un accroissement de la cargaison de transit et du commerce intrarégional. En conséquence, il est prévu que les coûts du transport, ainsi que le temps de voyage et de transit, entre Nairobi et Kampala, soient réduits et ceci aura un effet bénéfique sur le bien-être économique et social des personnes vivant dans les villes le long du corridor.

2.6. Processus participatif pour la conception et l'exécution du projet

2.6.1 Le projet a été identifié comme une priorité nécessitant une intervention au cours du processus de formulation du plan du secteur routier. Le plan du secteur routier fait partie de la Vision 2030 et du Plan à moyen terme pour le Kenya. L'élaboration de ces documents et la détermination des priorités a bénéficié de la rétroaction et des contributions provenant de diverses parties prenantes (public, privé, ONG et société civile). Les partenaires au développement ont priorisé la réhabilitation et l'amélioration des liens régionaux, y compris le Corridor Nord et ont apporté leur soutien à d'autres tronçons dudit corridor.

2.6.2 Des consultations ont eu lieu avec des collectivités et des individus vivant dans la proximité immédiate de la route du projet, y compris les anciens locaux et les dirigeants locaux (chefs, sous-chefs), les conducteurs de véhicules, les gens d'affaires, les représentantes des femmes, et les jeunes dans le contexte de la réalisation de l'EIES. En outre, l'Unité environnementale et sociale de la KeNHA, le ministère des Routes, le Service des forêts du Kenya, le ministère de l'Éducation, le ministère du Genre et de l'Enfance et le Conseil national de lutte contre le Sida, entre autres, ont été consultés et ont apporté leur contribution à sa formulation.

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

État et impact des interventions antérieures de la Banque dans le secteur

2.7.1 Le Groupe de la Banque a participé, depuis 1967, au financement de 73 projets dans tous les secteurs. À ce jour, les prêts de la Banque au Kenya au titre du guichet du secteur public dépassent les 1,5 milliards d'UC. Actuellement, le portefeuille du secteur public de la Banque au Kenya comprend 24 opérations (y compris des opérations multinationales) d'un montant total de 807,8 millions d'UC, avec un décaissement de 164,8 millions d'UC (20,41 %) à août 2010. Sur l'ensemble des opérations de la Banque, 19 appartiennent au secteur des transports pour un montant total de 480,64 millions d'UC et couvrant 17 projets dans le sous-secteur des routes, un projet de chemin de fer, et une étude relative à une route. 14 des opérations ont été achevées. Le plus récent RAP préparé pour un projet dans le domaine du transport l'a été en février 2006 pour le Projet d'amélioration de la route Ziwa – Kitale. Actuellement, il y a quatre projets en cours et un autre a été approuvé dans le secteur des transports. Les projets dans ce secteur incluent la construction de plus de 1000 km de routes revêtues, et l'entretien, ainsi que la réhabilitation de 2900 km de routes rurales. Le décaissement total est, à ce jour, de 214,85 millions d'UC, ce qui donne un taux sectoriel de décaissement de 44,7 %, y compris le projet récemment approuvé et de 60,41 % en excluant le projet récemment approuvé. Les notations actuelles de la supervision des quatre projets actifs indiquent que tous les projets sont des projets non problématiques, mais que deux d'entre eux sont potentiellement problématiques. Les projets achevés ont contribué de manière significative au renforcement de la base de l'infrastructure de l'économie kenyane en améliorant la mobilité et l'accès aux opportunités socio-économiques pour plusieurs millions de personnes, en améliorant l'intégration régionale et en reliant les zones rurales et urbaines dans les provinces les plus productives du pays, dont les Provinces de Nyanza, de l'Ouest, Centrale et de la Vallée du rift.

Leçons apprises et reflétées dans la conception du projet

2.7.2 La conception du projet a tenu compte des leçons apprises dans les projets en cours, ainsi que lors des interventions antérieures de la Banque et des autres donateurs dans le secteur des transports au Kenya. Dans les interventions passées de la Banque, l'exécution a été caractérisée par des retards au démarrage, des niveaux faibles de décaissement, le manque de fonds de contrepartie locaux, un accroissement des coûts de construction, ainsi que des rapports et des audits de mauvaise qualité. L'on note aussi que la récente amélioration de la performance de l'organe d'exécution dans le suivi des projets en cours financés par la Banque est encourageante.

2.7.3 La conception du projet proposé reflètera ces leçons. En commençant l'acquisition des biens et services avant l'approbation par le Conseil (Actions anticipées en vue de l'acquisition), les retards au démarrage seront considérablement réduits. Le GOK a mis en

place une autorité des routes autonome en vue d'améliorer la gouvernance et la gestion dans le secteur routier. Les composantes «assistance technique dans les projets en cours financés par la Banque devraient renforcer la capacité de l'autorité en matière d'audit, d'établissement de rapports, et de gestion de projets. Les augmentations importantes de l'allocation budgétaire en faveur du sous-secteur des routes au Kenya permettront au GOK de faire face à ses engagements en matière de fonds de contrepartie au titre du prêt. En outre, la partie qui doit être financée par le GOK, y compris le coût d'indemnisation, représente environ 10 % du coût total du projet. Pour réduire l'écart entre l'estimation des ingénieurs et les prix des soumissions, l'état de la chaussée a été récemment examiné et les estimations des travaux de génie civil ont été révisées en conséquence. Des imprévus réalistes ont aussi été pris en compte.

2.8. Indicateurs de performance clés

2.8.1 La réalisation des objectifs du projet sera évaluée en utilisant les indicateurs suivants : (i) Réduction du coût du transport entre Mombasa et Kampala ; (ii) accroissement du commerce entre le Kenya et les pays voisins ; (iii) augmentation du tonnage des produits agricoles à transporter de la zone du projet ; et (iv) réduction du temps de voyage entre Nairobi et Malaba. Les indicateurs de base pour le suivi et l'évaluation des rendements du projet sont inclus dans le Cadre logique axé sur les résultats.

2.8.2 Les consultants en conception du projet ont collecté quelques données de référence. Des valeurs de référence additionnelles seront collectées au début de l'exécution du projet par le consultant chargé de la supervision. On trouve, parmi ces données additionnelles : le temps de voyage pour un type spécifique de véhicule et de voyage, les taux d'accidents, le différentiel de genre dans les rôles et responsabilités, et la prévalence du VIH/sida. Les indicateurs seront mesurés au début du projet, à l'achèvement, et 3 ans après, et les résultats comparés avec les données de référence. Les indicateurs seront, les cas échéant, désagrégées selon le genre. L'Autorité des routes nationales du Kenya, avec le concours de Bureau des statistiques du Kenya, sera chargée de la collecte des données.

III. FAISABILITÉ DU PROJET

3.1. Performance économique et financière

3.1.1 La méthodologie d'analyse économique est basée sur l'analyse coûts-avantages en comparant les scénarios "avec" et "sans" le projet sur une période de 15 ans, en utilisant le Modèle pour la conception et l'entretien des routes (HDM-4). Un taux d'escompte de 12 %, un facteur de conversion standard (SCF) de 0,80 pour convertir les coûts financiers en coûts économiques, une valeur résiduelle de 10 % et une période de réhabilitation de 2 ans à partir de juin 2011 ont été retenus. Les coûts économiques comprennent (i) les coûts de l'investissement et (ii) les dépenses de l'entretien périodique et de l'entretien courant. 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 utilisées sont le TRE et la VAN. La circulation et les résultats de l'analyse économique figurant à l'Annexe B7. Le résumé de l'analyse économique est présenté au Tableau 3.1 ci-dessous.

Tableau 3.1
Chiffres économiques et financiers clés

TRE (scénario de référence)	21,0 %
VAN (12 % Escompte)	21,14 millions d'USD
TRE (+20 % coûts et -20 % avantages)	13,4 %

3.2. Impacts environnementaux et sociaux

Environnement

3.2.1 Le Projet de route Timboroa-Eldoret est long de 73 et il entre dans la catégorie I selon les PEES et les directives de la Banque qui fixent un seuil de plus de 50 km. Une EIES complète, se doublant d'un PGES, a été préparée pour la route en juin 2010. Le résumé analytique de l'EIES a été préparé et publié sur le site Web de la Banque le 28 juin 2010 ; il a été distribué au Conseil sous la référence ADF/BD/IF/2010/164.

3.2.2 Les travaux sur le projet seront limités à l'alignement existant, tandis que les améliorations aux alignements horizontal et vertical seront confinées au terre-plein central. Le projet ne nécessitera pas de réinstallation, et il n'affecte aucune zone sensible du point de vue environnemental. En conséquence, aucun impact environnemental négatif significatif n'est prévu. Les principaux problèmes environnementales découleront des activités de construction ; il s'agit, en particulier, de la poussière et des émissions dans l'atmosphère, du bruit et des vibrations, du défrichage de la végétation, de l'érosion du sol due au déblai et au terrassement, de la pollution du sol et des ressources en eaux à cause de déversements accidentels/fuites de pétrole et de produits pétroliers, et de charges solides. On trouve, parmi les autres impacts environnementaux, ceux qui sont dus à l'élimination des déchets solides et liquides, ainsi qu'aux sources et à l'utilisation de l'eau. Ces impacts seront atténués grâce à des éléments appropriés à inclure dans la conception, à l'incorporation de mesures appropriées en matière de conservation et de protection, et à une planification et une supervision appropriées au cours de la construction. Les principaux impacts sociaux seront dus à l'emprise foncière temporaire nécessaire uniquement pour les besoins du campement, des sites du matériel, et des déviations requis par l'entrepreneur, pour lesquels il a été prévu une provision pour l'indemnisation dans le devis quantitatif. Un plan de gestion de la circulation sera élaboré à l'effet d'atténuer les perturbations du trafic au cours de la construction. Lorsque la route sera opérationnelle, des accidents de circulation surviendront, mais ils seront réduits par le biais de limitations de vitesse. Parmi les autres préoccupations, la nécessité de recruter des membres des collectivités locales dans la main-d'œuvre, et la prévention et la sensibilisation à la propagation des IST/VIH/sida, en particulier au cours de l'opération.

3.2.3 Les coûts de l'atténuation environnementale sont estimés à 15.624.230 KES. Par ailleurs, les devis quantitatifs/estimations de l'ingénieur incluent les coûts de l'atténuation environnementale et sociale qui s'élèvent à 196.292.758 KES et qui couvrent la campagne de sécurité routière, les programmes de sensibilisation et de prévention en matière de VIH/sida, le drainage et la correction du cours de cours d'eau, le mobilier urbain, la plantation d'arbres, l'acquisition de terrains pour le campement de l'entrepreneur et les déviations, et la réhabilitation des sites du matériel.

Changement climatique

3.2.4 Le présent projet n'est pas susceptible d'avoir des effets négatifs sur le changement climatique du fait de sa nature en tant que projet de réhabilitation d'une route. Parmi plusieurs options examinées lorsqu'il fallait trouver une conception pour la route, la priorité a été accordée à la route revêtue d'asphalte pour deux raisons importantes ayant un rapport avec le changement climatique, indépendamment des autres raisons techniques. L'une des deux raisons c'est que l'asphalte peut être recyclé et a donc une longue vie en termes de réutilisabilité et la seconde raison c'est que le projet serait à même d'utiliser le revêtement de sol en asphalte du tronçon détérioré qui aura été récupéré. Une utilisation accrue de revêtement de sol en asphalte récupéré en termes de pourcentage de la totalité de l'asphalte mélange peut réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre (GES) en éliminant l'importante consommation de carburant requise pour acquérir et transformer la matière première en vue d'obtenir un mélange vierge.

3.2.5 La précipitation annuelle moyenne dans la zone du projet se situe entre 995 mm et 1340 mm, et elle est bien répartie sur toute l'année, mais avec un sommet en juillet/août. La conception a pris en compte des flux hydrologiques plus élevés prévus pour la conception des ouvrages de drainage en ayant à l'esprit des chutes de pluies excessives qui pourraient survenir à la suite des phénomènes liés au changement climatique. La buse existante de plus petite taille sera remplacée par un dalot de plus grande taille. Des canaux de décharge seront construits ; des travaux de protection seront effectués en amont et en aval des ouvrages le long de toute la route du projet. Des dispositifs appropriés seront intégrés dans la conception du projet en vue de l'entretien de ces ouvrages au cours de leur fonctionnement de manière à permettre une protection suffisante contre la susceptibilité climatique.

3.2.6 En vue de compenser l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre provenant des projets de construction et de réhabilitation de routes sous son autorité, la KeNHA a commencé à planter des arbres le long de ses routes et autoroutes. Hormis le fait que cette opération permet la séquestration des émissions de carbone provenant de la circulation routière, elle contribue à la réduction de la quantité de poussière et du niveau du bruit, ainsi qu'à l'amélioration de l'esthétique. Au titre de cette initiative, 2,28 millions de KES ont été affectés au programme de plantation d'arbres afin de permettre à l'entrepreneur de planter 10 arbres par km le long de la route du projet. Au cours de la période de construction, l'entrepreneur sera chargé de prendre soin de ces arbres, mais après la période de garantie, la KeNHA, avec le concours du Service des forêts du Kenya et/ou des administrations locales (par ex. la municipalité d'Eldoret), s'assurera du bien-être de ceux-ci. Le projet de la route Timboroa-Eldoret renforcera, en conséquence, le soutien apporté actuellement à la Station forestière de Timboroa par Pan Paper Mills, Raiply et Kenya Power and Lighting Company, qui fournissent le financement, ainsi que des semis indigènes aux réserves forestières dans la zone du projet.

Genre

3.2.7 Le projet ne devrait pas avoir un impact négatif sur l'équité en matière de genre au cours de son exécution et après. Néanmoins, il suffit de noter que les hommes et les femmes vendant des produits agricoles aux abords de la route seront temporairement affectés au cours des travaux de terrassement du fait des désagréments que subira la clientèle, de la poussière et du bruit. Bien que les travaux accroissent les possibilités d'obtenir des emplois sur les sites de construction, 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 présence de travailleurs de la construction ayant des revenus supérieurs à la moyenne et venant souvent sans leurs familles pourrait menacer la sécurité des femmes et déboucher sur la dislocation de mariages, des grossesses non désirées parmi les filles, l'abandon des études par les étudiant(e)s, 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.

3.2.8 Le projet a pris plusieurs mesures pour atténuer tout impact négatif potentiel sur les femmes et pour améliorer les avantages du projet. Pour améliorer les conditions de vente et la sécurité routière, la conception de la route a intégré la fourniture d'abris et d'étalages spécialement construits où les femmes et les hommes vendront leurs produits. Les revenus plus importants associés aux travailleurs du projet accroîtront la demande des denrées locales, ce qui signifie davantage de revenus pour les femmes vendant des articles d'épicerie et des produits frais le long de la route. Le projet créera des possibilités d'emploi pour les collectivités locales, où les femmes ont une chance d'obtenir du travail. En signant les documents contractuels, l'entrepreneur s'engagera à réserver pas moins de 20 % de tous les emplois (spécialisés et non qualifiés) aux femmes. En outre, l'entrepreneur sera tenu de prendre des dispositions pour que les installations du campement soient sensibles au genre, et pour promouvoir la sensibilisation aux questions de genre aux niveaux du campement et de la communauté. Le projet organisera aussi des campagnes et des activités de prévention et de sensibilisation en matière d'IST/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.

Social

3.2.9 La route garantira des liaisons régionales plus étendues et de meilleure qualité qui relieront le port de Mombassa à l'Ouganda et aux autres pays enclavés que sont le Rwanda, le Burundi, l'Est de la RDC et le Sud-Soudan. La route réduira le temps les coûts de transport, ainsi que le temps de voyage ; elle favorisera le commerce et l'investissement et stimulera la croissance économique des secteurs sous-exploités tels que l'agriculture, la pêche et la foresterie. Les collectivités locales seront à même d'avoir facilement accès aux services sociaux tels que la santé et les installations scolaires. Cette zone étant riche du point de vue agricole, les collectivités bénéficieront de systèmes de transport améliorés pour avoir accès aux intrants agricoles et aux marchés des céréales, des légumes, du bois et des produits laitiers dans des centres d'affaires à Eldoret, Nakuru, Nairobi et Mombasa. Au plus fort des activités, le projet créera des emplois pour environ 160 membres des communautés locales (60 non qualifiés et 100 spécialisés). Pour éviter des conflits sociaux à propos des emplois disponibles, les collectivités locales seront notifiées des possibilités d'emploi à venir en temps utile. Les collectivités limitrophes de la route du projet auront la priorité en ce qui concerne les emplois disponibles en tenant dûment compte de l'équité en matière de genre.

3.2.10 Comme noté ci-haut, les travailleurs de la construction dont les revenus sont supérieurs à la moyenne sont associés à la propagation des IST/VIH/sida. Le projet de route a réservé 3 millions de KES pour des campagnes de sensibilisation et de prévention en matière d'IST/VIH/sida. En signant les documents contractuels, l'entrepreneur s'engagera à externaliser les services de consultants de courte durée d'un expert en VIH/sida qui travaillera avec les collectivités locales, les FBO et les structures décentralisées existantes du NACC aux niveaux de la circonscription, du district et régional. L'arrivée, dans la zone du projet, de travailleurs de la construction et de spéculateurs en matière d'emploi pourrait déboucher sur un accroissement du taux de criminalité, et exercera des pressions sur les ressources et les installations locales telles que l'eau, le logement et les formations sanitaires. L'entrepreneur

recherchera des sources alternatives d'eau, fournira, au niveau du campement, des installations sensibles au genre, et il collaborera avec les autorités locales en vue de renforcer la sécurité. Si l'on enregistre un nombre accru d'accidents affectant les collectivités locales, les travailleurs de la construction et les usagers de la route, ce problème sera traité par l'adoption de mesures de sécurité routière, et la mise en œuvre d'une campagne de sensibilisation à la sécurité routière pour laquelle 4 millions de KES ont été prévus dans le devis quantitatif.

Indemnisation et réinstallation

3.2.11 Au cours de l'EIES, on s'est aperçu qu'un certain nombre de personnes avaient empiété sur le terre-plein central sur lequel elles vendaient des fruits, des légumes et des articles d'épicerie aux véhicules de passage, notamment à Timboroa. Apparemment, le ministère du Transport et des Communications d'alors avait autorisé ces opérations de vente aux abords de la route dans une lettre datée du 22 mai 1984. Conformément aux conditions stipulées dans ladite lettre, le gouvernement, par le biais de la KeNHA, a eu des discussions, le 4 juin 2010, avec les vendeurs et les propriétaires de kiosques à Timboroa et un accord a été trouvé pour que le terre-plein soit libéré dans les trois mois qui suivaient afin de permettre les travaux de réhabilitation de la route. Avec le concours du chef local, l'administration de district et le Service des forêts du Kenya (KFS), les vendeurs et les exploitants de kiosques aux abords de la route ont déplacé leurs structures du terre-plein central vers un autre endroit situé à quelques 15 m et directement attenant au terre-plein central. Ce terrain a été loué par l'association des vendeurs auprès du KFS au titre du Plan d'établissement de plantations et d'amélioration des moyens d'existence (PELIS). Au 13 août 2010, la plupart des kiosques avaient été déplacés et replacés sur le lopin de terre de 0,4 ha récemment attribué. Pour améliorer les conditions de vente par rapport à l'hygiène, à l'environnement et à la sécurité routière, le projet construira des étalages et des hangars spécialement conçus pour les vendeurs à Timboroa ; fournira un point d'eau (avec le concours de l'Office des eaux de la Province de la Vallée du rift), fournira des installations pour l'élimination des déchets, ainsi que des latrines. Ces interventions amélioreront les avantages du projet ; des accords ont été trouvés au cours des discussions avec les personnes affectées et les représentants des districts ; et ils sont inclus dans le devis quantitatif.

IV. EXÉCUTION

4.1. Modalités d'exécution

Organes d'exécution

4.1.1 L'Autorité des routes nationales du Kenya (KeNHA) sera l'organe d'exécution du projet sous la surveillance du Secrétariat permanent, ministère des Routes. Le Directeur général de KeNHA nommera aussi un Coordinateur de projet acceptable pour la Banque, pour la gestion quotidienne du projet. Le Coordinateur du projet sera basé au siège de la KeNHA et il sera placé sous l'autorité du Directeur responsable de la construction. La KeNHA connaît bien les procédures de la Banque et est actuellement en train d'exécuter des projets financés par les donateurs, dont la Banque. Une composante de renforcement de la capacité pour la KeNHA est aussi incluse au titre d'un prêt de la Banque approuvé en 2009 en vue d'élaborer un Plan d'affaires quinquennal et des procédés opérationnels modernes ; renforcer les capacités en matière d'acquisition et de gestion financière ; et fournir des équipements NTIC et des logiciels spécialisés des systèmes modernes de gestion d'autoroutes. En ce qui concerne la gestion environnementale et sociale du projet, le Directeur de projet de l'entrepreneur aura

la responsabilité de s'assurer que le PGES est mis en œuvre convenablement. L'expert en environnement/social du consultant chargé de la supervision surveillera les activités de l'entrepreneur à cet égard, il assurera la coordination entre l'entrepreneur, la communauté et la KeNHA, et il assurera la liaison avec les représentants des autorités locales.

Acquisitions des biens et services

4.1.2 Toutes 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 de biens et travaux* ou, selon le cas, les *Règles de procédures pour l'utilisation de consultants*, en utilisant les dossiers-types d'appel d'offres appropriés de la Banque. La KeNHA sera chargée de l'acquisition des biens et services et les modalités détaillées d'acquisition figurent à l'Annexe B5.

Gestion financière et modalités de décaissement

4.1.3 La Division des finances et de l'administration de la KeNHA sera chargée de la gestion financière et des procédures d'établissement de rapports pour le projet. Un Manuel de gestion financière bien documenté, et qui décrit brièvement les procédures de contrôle interne, de même que l'établissement des rapports financiers à l'intention du gouvernement et des donateurs, a été produit. Le système de gestion financière de l'organe d'exécution sera utilisé pour comptabiliser, enregistrer et faire rapport sur les transactions financières du projet

4.1.4 Les prêts seront décaissés pour des catégories de dépenses, y compris les travaux de génie civil et les services de consultants. La Méthode de paiement direct sera utilisée pour toutes les composantes du projet. Tous les décaissements suivront les procédures et fourniront les documents justificatifs types indiqués dans le Manuel du décaissement de la Banque. Le Gouvernement du Kenya ouvrira un Compte du projet aux fins d'y verser les fonds de contrepartie destinés à financer les dépenses relatives aux travaux de génie civil au titre du projet. Le versement initial dans ce Compte du projet sera de 47 millions de KES et il constituera une condition du premier décaissement du prêt. Par la suite, le GOK versera en tant que de besoin des montants suffisants pour couvrir les dépenses prévues. KENAO ou des auditeurs qu'il aura nommés vérifieront les comptes du projet une fois par an. Les rapports d'audit des projets en cours sont régulièrement préparés et soumis à la Banque. Les rapports ont été examinés et ils ont été jugés conformes aux bonnes pratiques acceptées. D'autres détails concernant le décaissement sont fournis à l'Annexe B4.

4.2. Suivi

4.2.1 La KeNHA fournira régulièrement à la Banque des rapports d'activité trimestriels sur le projet, y compris sur la mise en œuvre du plan d'action environnemental et social, dans la présentation établie couvrant toutes les activités du projet. La KeNHA sera aussi l'organe chargé de suivre le Cadre logique. En outre, le suivi du projet sera assuré par le biais des missions semestrielles de supervision. Le suivi des mesures d'atténuation environnementale et sociale au cours de la construction et de la période de garantie sera assuré par le Directeur de projet de l'entrepreneur, qui fournira des rapports réguliers au consultant chargé de la supervision.

4.2.2 Après la construction, la responsabilité du suivi incombera à l'Unité environnementale et sociale de la KeNHA, ainsi qu'au NEMA (par l'entremise de son Chargé de l'environnement de district). Le besoin d'un personnel additionnel pour le suivi, principalement, du PGES a été convenu avec le gouvernement au cours de la mission d'évaluation et le recrutement d'un environnementaliste supérieur, d'un sociologue et d'un

économiste des transports sera incessamment finalisé. En outre, la KeNHA recrutera des membres des collectivités locales vivant et travaillant le long de la route du projet afin qu'ils apportent leur contribution au suivi et au maintien de l'ordre le long de la route. La Banque procédera à la revue à mi-parcours du projet au cours du troisième trimestre de 2013 en vue d'identifier toute contrainte majeure auquel le projet ferait face et prendre les mesures correctives requises. Le Tableau 4.1 ci-après résume l'échéancier du suivi et le processus de suivi du projet.

Tableau 4.1
Échéancier du suivi de l'exécution

<u>Échéancier</u>	<u>Étape</u>	<u>Processus de suivi / Chaîne de rétroaction</u>
T1 - 2011	Lancement du projet	Rapport de supervision et d'activité
T2 - 2011	Acquisition des travaux de génie civil achevée	Plan d'acquisition /Rapport d'activité
T3 - 2012	50 % de travaux de génie civil achevés-revue à mi-parcours	Revue à mi-parcours et rapport d'activité
T2 - 2013	Achèvement substantiel des travaux de génie civil	Rapport de supervision et d'activité
T3 - 2014	Fin de la période de garantie	Rapport de supervision et d'activité
T4 - 2014	Achèvement du projet	Rapport d'achèvement de projet

4.3. Gouvernance

4.3.1 La transparence et l'obligation de rendre compte dans la gestion des finances publiques se sont améliorées au Kenya. La Public Procurement and Disposal Act (loi sur les marchés publics et la dispensation) de 2005 a créé des organismes publics en vue de la réglementation des marchés publics, ce qui a abouti à une plus grande transparence en matière d'acquisition. Dans le secteur routier, la gouvernance a été renforcée par la mise en place d'autorités des routes, avec un mandat clair et une identité juridique pour chaque organisation impliquée dans le secteur routier. Il incombe en dernier ressort au Directeur général de KeNHA de s'assurer que l'Autorité s'acquitte de ses obligations au titre du Public Procurement and Disposal Act de 2005 et de la Public Procurement and Disposal Regulation (réglementation des marchés publics et de la dispensation) de 2006. L'autorité est aussi tenue de soumettre des rapports à la Public Procurement Oversight Authority (autorité chargée de la surveillance des marchés publics). On trouve, parmi les autres initiatives prises dans le cadre de la KeNHA, la mise en place d'un Apex Corruption Prevention Committee (Comité supérieur chargé de la prévention de la corruption), l'élaboration d'une stratégie, d'un Plan et d'une Politique de lutte contre la corruption.

4.3.2 Au nombre des mesures d'atténuation des risques spécifiques en matière de gouvernance figurent les suivantes : (i) recrutement d'un cabinet indépendant de vérificateurs financiers et techniques pour s'assurer que le fonds sont utilisés de façon efficiente et aux fins prévues ; et (ii) examen et approbation préalables par la Banque de toutes les activités d'acquisition du projet.

4.4. Durabilité

4.4.1 Le gouvernement a identifié le développement de l'infrastructure du transport comme l'un des secteurs d'intervention privilégiés et prioritaires à moyen terme pour atteindre les objectifs de la Vision 2030. Le Conseil des routes du Kenya (KRB), qui a été créé en 1999, dispose d'un financement isolé (provenant de taxes sur le carburant et de droits

de transit) destiné à l'entretien des routes. La Taxe sur le carburant pour l'entretien des routes au Kenya est gérée par KRB et les recettes du Fonds ont augmenté chaque année de 18 % en moyenne, de 7,74 milliards de KES (99 millions d'USD) en 2002/03 à 22,65 milliards (283 millions d'USD) en 2009/10. L'augmentation de 55 pour cent de la taxe sur le carburant (de 5,8 KES /litre à 9,0 KES/litre) en 2006 a doublé les recettes du Fonds routier et démontre l'engagement du gouvernement en faveur de la durabilité du sous-secteur des routes. Le Fonds affecte 40 % de ses recettes à l'Autorité des routes nationales du Kenya (KeNHA), 32 % à l'Autorité des routes rurales du Kenya (KeRRA), 15 % à l'Autorité des routes urbaines du Kenya (KURA), 1 % au Service de la faune du Kenya (KWS), 2% au KRB et 10 % aux projets de développement des agences des routes.

4.4.2 En outre, des réformes ont été introduites au niveau du sous-secteur des routes, dont notamment, la création de trois autorités des routes pour la gestion, le financement, et l'entretien des routes, à savoir la KeNHA, la KeRRA et la KURA en vue d'améliorer la durabilité des investissements routiers dans le pays. La KeNHA a été mandatée pour gérer le réseau routier national, y compris l'entretien avec le financement provenant du Fonds routier. La KeNHA donne en sous-traitance l'entretien courant et l'entretien périodique au secteur privé ; elle contribue ainsi au renforcement du développement du secteur national des industries contractuelles. La durabilité du projet dépendra en grande partie de la capacité de la KeNHA d'assurer un entretien effectué en temps opportun et d'assurer un contrôle efficace de la charge à l'essieu sur la route du projet.

4.4.3 À ce jour, les entrepreneurs privés du Kenya effectuent près de 100 % de l'entretien périodique et 95 % de l'entretien courant, et le rôle des unités des travaux en régie de KeNHA est limité uniquement aux interventions en cas d'urgence. Le rôle accru du secteur privé indique la direction à suivre en vue de la durabilité des investissements dans le sous-secteur des routes. En outre, la KeNHA essaie de protéger les investissements en améliorant l'application du contrôle de la charge à l'essieu et grâce à l'acquisition de ponts bascules additionnels (statiques et mobiles) qui seront placés à des endroits stratégiquement importants. En outre, la route du projet profitera de l'équipement de contrôle de la charge à l'essieu qui se trouve à l'intérieur des limites du projet à Eldoret.

4.4.4 Conformément au mandat qui lui a été confié dans la Kenya Roads Act (loi sur les routes du Kenya) de 2007, le MOR a finalisé le Programme d'investissement dans le secteur routier (RSIP) (2010-2024) en vue d'orienter le développement et l'entretien du secteur routier. L'analyse du financement de l'entretien des routes montre que des fonds suffisants sont disponibles pour couvrir l'entretien courant du réseau routier dans des conditions bonnes et équitables, à partir de la taxe sur le carburant. Ceci n'inclut pas l'entretien non effectué et en retard. Conformément aux estimations du RSIP, environ 40 milliards de KES sont nécessaires pour l'entretien annuel de l'ensemble du réseau, dont 15 milliards de KES pour l'entretien périodique des routes revêtues seul. À moyen et long termes, le GOK examine la possibilité d'élargir le régime de taxation des usagers de la route en y incorporant des obligations dédiées à l'infrastructure, des partenariats public-privé, ainsi que la révision à la hausse des droits retenus pour le fonds d'entretien routier.

4.4.5 Pour ce qui est du projet, l'entrepreneur sera responsable de l'entretien des tronçons achevés au cours de la phase de construction et de la période de garantie. Après l'achèvement, la KeNHA sera responsable de l'entretien de la route grâce à un financement provenant du Fonds routier. Les besoins financiers pour l'entretien courant s'élèvent à 130.000 \$ EU par an, à partir de 2014 et 1 million d'UC pour l'entretien périodique en 2020. L'impact des coûts d'entretien du projet sur les charges renouvelables du gouvernement ne sera pas significatif et

le gouvernement a la capacité financière et institutionnelle d'assurer l'entretien courant et l'entretien périodique du projet. Pour tous ces motifs, il est évident que l'application des mesures ci-dessus garantira la durabilité du sous-secteur routier. L'Annexe C2 donne les détails des besoins de financement et des recettes du réseau routier.

4.5. *Gestion des risques*

4.5.1 L'un des risques associés au projet est représenté par les retards d'exécution. Pour l'atténuer, la passation de marché anticipée sera utilisée, on prendra soin de trouver un entrepreneur des travaux de génie civil et un bureau d'études pour la supervision ayant une expérience suffisante, et le GOK et la Banque assureront une supervision minutieuse et joueront un rôle plus proactif au cours de l'exécution du projet. Le dépassement de coûts est un autre domaine à risques auquel le projet pourrait faire face. Ce risque est atténué par l'utilisation de données récentes pour l'estimation des coûts et l'incorporation d'imprévus raisonnables dans les coûts estimatifs. Le retard dans la fourniture des fonds de contrepartie est un autre risque connu dans l'expérience de la Banque en matière d'exécution de projets. Pour atténuer ce risque, une condition du prêt est que le gouvernement ouvre un compte du projet dans lequel il versera régulièrement ses fonds de contrepartie destinés à financer les dépenses du projet.

4.5.2 La gestion et le contrôle de la surcharge est aussi l'un des domaines à risques qui pourrait causer la défaillance précoce de la route. Pour atténuer ce risque, le gouvernement est en train de réaliser une étude orientée vers la modernisation afin de permettre une gestion efficace des stations de ponts bascules. Une station temporaire de pesage de la charge à l'essieu est aussi située à l'intérieur des limites du projet et une station de pesage permanente se situe à environ 100 km de la zone du projet. L'insuffisance des financements pour l'entretien courant et l'entretien périodique constitue le domaine à risques qui survient le plus souvent. Le gouvernement est en train de finaliser un Plan d'investissement dans le secteur routier qui garantira la préservation de l'actif routier. Ce plan sera aussi examiné de près par le groupe de donateurs en charge du secteur des transports, qui est actuellement présidé par la Banque. Le revêtement de sol en asphalte mélangé à chaud retenu présente aussi l'avantage de réduire de manière significative les dépenses d'entretien.

4.6. *Accumulation du savoir*

4.6.1 En impliquant les collectivités locales et les OBC dans le suivi de la situation le long de la route, y compris pour la préservation des panneaux de signalisation, la KeNHA et la Banque accumuleront du savoir sur la manière d'attirer les membres de la communauté pour qu'ils s'occupent des questions environnementales et préviennent le vol des panneaux de signalisation et protègent l'infrastructure routière.

V. INSTRUMENTS ET FONDEMENT JURIDIQUE

5.1. *Instrument juridique*

5.1.1 L'instrument choisi par la Banque pour financer la présente opération est un prêt concessionnel du FAD. Le prêt est de 35 millions d'UC et il provient de l'allocation AFP du Kenya au titre du FAD-XI. Les conditions standard des prêts du FAD sont applicables au prêt.

5.2. Conditions associées à l'intervention de la Banque

Conditions préalables à l'entrée en vigueur de l'accord de prêt

5.2.1 L'entrée en vigueur de l'accord de prêt sera subordonnée à la satisfaction par l'emprunteur des conditions énoncées à la section 12.01 des Conditions générales applicables aux accords de prêts et de garanties du Fonds.

Conditions préalables au premier décaissement du prêt

5.2.2 Le Fonds sera tenu d'effectuer le premier décaissement du prêt dès l'entrée en vigueur de l'accord de prêt et la satisfaction des conditions ci-après. Le gouvernement aura :

- (i) ouvert un compte de contrepartie du projet dans lequel il aura versé un montant initial de 47 millions de KES (quarante-sept millions de shillings kényans) en tant que financement de contrepartie de l'emprunteur en vue de financer les dépenses relatives aux travaux de génie civil au titre du projet.

Autres conditions du prêt

Les autres conditions du prêt se présentent comme suit :

- (i) Fournir à la Banque la preuve du recrutement d'un économiste des transports, d'un environnementaliste supérieur et d'un sociologue au sein de la KeNHA au plus tard le 28 février 2011 ;
- (ii) Prendre l'engagement de procéder, au moins deux fois par an, sur la route du projet et sur le réseau national, à un comptage de la circulation afin de développer une base de données pour les besoins de la planification et de la programmation ;
- (iii) Faire rapport, une fois par trimestre, en adoptant une forme acceptable pour le Fonds, sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du PGES et sur les engagements spécifiés dans la lettre d'approbation du NEMA du 18 août 2010 ;
- (iv) Avant la construction de toute route de contournement et/ou d'accès aux sites du matériel et aux sites des carrières, un inventaire des biens et avoirs sera fait et la preuve fournie au Fonds que toutes les personnes affectées par le projet auront été totalement indemnisées ou que les montants en jeu sont garantis pour les cas litigieux, conformément à la Politique du Fonds en matière de réinstallation involontaire et à toute loi et tout règlement en vigueur de l'emprunteur ; et
- (v) Reconstituer régulièrement le compte de contrepartie du projet, en y versant le montant nécessaire pour financer la contribution de l'emprunteur et s'assurer que les fonds déposés dans le compte du projet sont utilisés exclusivement pour financer les dépenses du projet.

5.3. *Conformité aux politiques de la Banque*

- (X)** Le présent projet est conforme à toutes les politiques en vigueur de la Banque.
- ()** Les exceptions à l'application des politiques de la Banque ci-après sont recommandées pour approbation. Le projet est conforme à toutes les autres politiques en vigueur de la Banque.

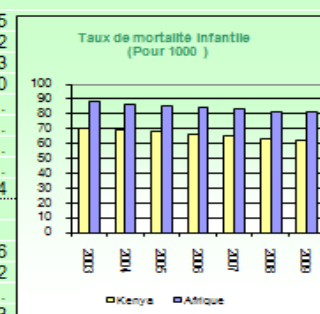
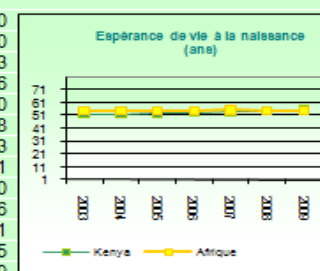
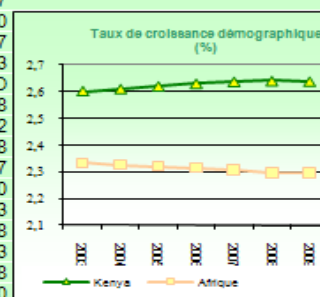
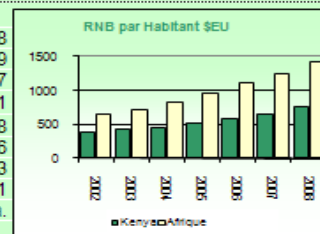
VI. RECOMMANDATION

La Direction recommande que le Conseil d'administration approuve le prêt proposé de 35 millions d'UC au Gouvernement du Kenya aux fins stipulées et sous réserve de la satisfaction des conditions énoncées dans le présent rapport.

Kenya

INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Année	Kenya	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
Indicateurs de Base					
Superficie ('000 Km ²)		593	30 323	80 976	54 658
Population totale (millions)	2009	39,8	1 008	5 629	1 069
Population urbaine (% of Total)	2009	21,9	39,6	44,8	77,7
Densité de la population (au Km ²)	2009	68,6	3,3	66,6	23,1
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2008	770	1 428	2 780	39 688
Participation de la Population Active - Total (%)	2009	46,2	41,2	45,6	54,6
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2009	46,4	41,2	39,8	43,3
Valeur de l'indice sexospécifique de dévelop. hum	2005	0,521	0,525	0,694	0,911
Indice de développement humain (rang sur 182 pa	2007	147	0,514	n.a	n.a.
Population vivant en dessous de \$ 1 par Jour (%)	2005	19,7	50,8	25,0	
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2009	2,6	2,3	1,3	0,7
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2009	4,0	3,4	2,4	1,0
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2009	42,8	56,0	29,2	17,7
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2009	2,6	4,5	6,0	15,3
Taux de dépendance (%)	2009	83,3	78,0	52,8	49,0
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femme)	2009	99,9	100,7	93,5	94,8
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2009	24,1	48,5	53,3	47,2
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2009	54,9	55,7	66,9	79,8
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2009	55,3	56,8	68,9	82,7
Taux brut de natalité (pour 1000)	2009	38,4	35,4	21,5	12,0
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2009	11,3	12,2	8,2	8,3
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2009	61,8	80,0	49,9	5,8
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2009	99,7	83,9	51,4	6,3
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2009	4,9	4,5	2,7	1,8
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2005	560,0	683,0	440,0	10,0
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2006	61,0	75,0
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2007	27,6	42,9	78,0	287,0
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2007	121,9	120,4	98,0	782,0
Naissances assistées par un personnel de santé q	2003	41,6	50,5	63,4	99,3
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2008	59,0	64,0	84,0	99,6
Accès aux services de santé (% de la population)	2006	...	61,7	80,0	100,0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2008	31,0	38,5	54,6	99,8
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le V	2005	6,1	4,5	1,3	0,3
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2007	353,0	313,7	161,9	14,1
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2007	92,0	83,0	89,0	99,0
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2007	80,0	74,0	81,7	92,6
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2005	...	25,6	27,0	0,1
Apport journalier en calorie par habitant	2005	2 079	2 324	2 675	3 285
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2006	2,2	5,5	4,0	6,9
Indicateurs d'Education					
Taux brut de scolarisation au (%)					
Primaire - Total	2008	111,5	100,2	106,8	101,5
Primaire - Filles	2008	110,3	91,7	104,6	101,2
Secondaire - Total	2008	58,3	35,1	62,3	100,3
Secondaire - Filles	2008	55,8	30,5	60,7	100,0
Personnel enseignant féminin au primaire (% du tot	2008	45,5	47,5
Analphabétisme des adultes - Total (%)	2006	...	59,4	19,0	...
Analphabétisme des adultes - Hommes (%)	2006	...	69,8	13,4	...
Analphabétisme des adultes - Femmes (%)	2006	...	57,4	24,4	...
Dépenses d'éducation en % du PIB	2006	7,0	4,5	...	5,4
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables en % de la superficie totale	2007	9,1	6,0	9,9	11,6
Taux annuel de déforestation (%)	2006	...	0,7	0,4	-0,2
Taux annuel de reboisement (%)	2006	...	10,9
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2008	0,3	1,1	1,9	12,3



Source : Base des données du Département des Statistiques de la BAD; dernière mise à jour: septembre 2010
 Banque Mondiale WDI; ONUSIDA; UNSD; OMS, UNICEF, WRI, PNUD, Rapports nationaux.
 Notes: n.a. Non Applicable; ... : Données non disponibles.

Appendice II

Tableau du portefeuille de la BAD dans le pays

Août 2010

TITRE DU PROJET	Secteur principal	Source de financement	Date d'approbation	Prêt approuvé Millions d'UC		Ratio de décaissement
				Prêt	Don	
A. Public - National						
1. Programme routier 2000 – Routes rurales	Transports/ Routes	Prêt FAD	12.07.2001	20		63,68 %
2. Amélioration de la route Nairobi - Thika	"	Prêt FAD	21.11.2007	117,85	3,15	22,00 %
3. Projet d'adduction d'eau et d'assainissement de la vallée du rift	Eau et assainissement	Prêt FAD	07.07.2004	13,04	5,02	77,00 %
4. Projet de soutien aux Water Services Boards	"	Prêt FAD	21.11.2007	35,19	10,07	1,70 %
5. Projet de soutien au développement des ceintures vertes	Agriculture	Prêt FAD	12.10.2005	25,04		52,40 %
6. Projet de conservation des ressources naturelles d'Ewaso Ng'iro North	"	Prêt FAD	22.04.2005	13,59	2,89	32,12 %
7. Projet de soutien à l'élevage et aux moyens d'existence en milieu rural sur les terres arides et semi-arides	"	Prêt FAD	17.12.2003	18,41	3,17	75,95 %
8. Projet d'amélioration des petits périmètres d'irrigation de Kimira- Oluch	"	Prêt FAD	31.05.2006	22,98	1,15	12,26 %
9. Projet de développement des petites exploitations horticoles	"	Prêt FAD	05.09.2007	17		4,79 %
10. Projet Éducation III	Social	Prêt FAD	17.12.2003	24,26	6,75	16,85 %
11. Projet Santé rurale III	"	Prêt FAD	07.07.2004	17,18	6,00	17,87 %
12. Soutien institutionnel à la bonne gouvernance	Réformes institutionnelles	Don FAD	26.07.2006		5,52	99,26 %
13. Projet d'autonomisation et d'appui institutionnel aux collectivités	"	Prêt FAD	17.12.2007	17,00		2,00 %
14. Formation technique, industrielle, professionnelle et en entrepreneuriat (TIVET)	Social	Prêt FAD	16.12.2008	25,00		7,08 %
15. Gestion intégrée des terres et des eaux	Eau et assainissement	FAE	06.02.2009		1,94	0,00 %
16. Restauration des infrastructures agricoles	Agriculture	Prêt FAD	29.04.2009	15,00		1,95 %
17. Ligne de transport d'électricité Mombasa - Nairobi	Énergie	Prêt FAD	06.05.2009	50,00		0,00 %
18. Alimentation en eau et assainissement dans les petites villes	Eau et assainissement	Prêt FAD	3.11.2009	70,00		0,00 %
Total partiel				547,20		
B. Public - Multinational						
19. Projet de corridor routier Mombasa - Nairobi – Addis-Abeba	Transport/ Routes	Prêt FAD	13.12.2004	33,6	1,20	54,10 %
20. Projet de développement de la route Arusha - Namanga - Athi River	"	Prêt FAD	13.12.2006	49,24		45,46 %
21. Élaboration d'un Programme durable d'éradication de la mouche tsé-tsé	Agriculture	Prêt FAD	08.12.2004	6,55	0,24	100,00 %
22. Interconnexion des réseaux électriques des pays des lacs équatoriaux du Nil - NELSAP	Énergie	Prêt FAD	16.06.2010	39,77		0,00 %
23. Projet de corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba – Phase II	Transports/Routes	Prêt FAD	1.7.2009	125,00	5,00	0,00 %
24. Projet de soutien à l'Université virtuelle africaine	Social	Don FAD	13.12.2004			95,00 %
Total partiel				260,60		
Total				807,80		20,41%

Appendice III



Projets liés financés par la Banque et d'autres donateurs

Titre du projet	Donateur	Région	Millions d'USD
Programme d'entretien – Routes 2000 – Routes rurales de district	BAD	Vallée du rift Nord et Sud	30
Corridor routier Mombasa - Nairobi - Addis-Abeba -Phase I	BAD	Province de l'Est	52
Développement de la route Arusha – Namanga - Athi River :	BAD	Vallée du rift	74
Amélioration de la route Nairobi – Thika (A2)	BAD	Nairobi/ Provinces centrales	181
Projet de corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba – Phase II	BAD	Province de l'Est	183
Routes 2000 – Programme d'entretien	AFD	Muranga, Maragwa, Nyandarua	29
Route Maai Mahiu – Narok	AFD/ KfW	Vallée du rift	26/29
Route Wote - Makindu (E707)	BADEA / OPEP	Province de l'Est	25
Route Emali - Oloitokitok (C102)	BADEA / OPEP	Vallée du rift	30
Route Dundori - Ol Kalou - Njabini (C69)	BADEA / OPEP	Central	0,2
Construction de la route Garissa - Modogashe	BADEA/OPEP	Province du Nord-Est	45
Route Kipsigak- Serem- Shamakhoko	Chine	Vallée du rift	16
Route Gambogi - Serem (D329)	Chine	Vallée du rift	5
Route JKIA - Museum Hill - Gigiri	Chine	Nairobi	25
Construction de la route de contournement Est	Chine	Nairobi	100
Lot III de la route Nairobi – Thika	Chine	Nairobi	120
Routes agricoles	DANIDA	Coast, Eastern	4
Programme de réhabilitation du corridor du Nord – Phase II	CE	Kenya	87
Programme de réhabilitation du corridor du Nord – Phase III	CE	Kenya	82
Routes 2000 – Programme d'entretien – Phase II	CE	Province de l'Est	15
Réhabilitation des routes rurales	KfW/ CE	Province de l'Est / Centrale	17/31
Renforcement des capacités en matière de supervision et opérations relatives aux travaux d'entretien des routes par le biais de la passation de marché	JICA	Nairobi	3
Construction des chaînons routiers manquants de Nairobi n° 3, 6 et 7	JICA	Nairobi	13
Projet de développement du port de Mombasa	JICA	Mombasa	223
Doublement de la route Nairobi-Dagoretti Corner (C60/C61)	JICA	Nairobi	11
Routes 2000 – Programme d'entretien	KfW	Vallée du rift, Nyanza, Province de l'Ouest	23
Routes – 2000 – Programme d'entretien	SIDA	Nyanza	25
Projet d'amélioration du transport dans le corridor du Nord	Banque mondiale/NDF	Kenya	160/15
Projet d'amélioration du transport dans le corridor du Nord - Supplémentaire	Banque mondiale	Kenya	253
TOTAL			1932,2

Appendice IV

Carte de la zone du projet



-  Route proposée
-  Travaux de voirie en cours

