



FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT

PROJET : CORRIDOR ROUTIER MOMBASA-NAIROBI-ADDIS-ABEBA PHASE III

PAYS : KENYA ET ETHIOPIE

RAPPORT D'ÉVALUATION DE PROJET

Date : Octobre 2011

Équipe de préparation	<p>Chef d'équipe : Z. Tessema, ingénieur des transports, OITC.2 Membres de l'équipe : N. Kulemeka, socioéconomiste, ONEC.3 M. Benard, économiste des transports, OITC.1 E. Garbado, spécialiste de l'infrastructure, ETFO G. Makajuma, spécialiste de l'infrastructure, KEFO U. Duru, spécialiste de l'environnement, ONEC.3 F. Asaye, chargé des acquisitions, ETFO/ORPF.1 S. Fanuel, spécialiste de la gestion financière, ETFO/ORPF.2 F. Mkandawire, coordinateur principal de la gestion financière régionale, KEFO/ORPF.2 D. Mutuku, chargé des finances et de la gestion, KEFO/ORPF.2 B. Aluoch, conseiller juridique, GECL.1 D. Mciver, conseiller juridique, GECL.1 A. Beyuo, chargé de décaissement, FFCO.1 W. C. Vwala-Zikhole, chargé de décaissement, FFCO.1</p> <p>Directeur sectoriel : G. Mbeshrubusa (OITC) Directeurs régionaux : G. Negatu (OREA) S. Kayizzi-Mugerwa (OREB) Chef de division : A. Oumarou (OITC.2)</p>
Pairs évaluateurs	<p>M. Wa-Kyendo, ingénieur des transports, OITC. 2 K. Mfalila, spécialiste de l'environnement, OSAN.4 M. Ajijo, économiste des transports, consultant, ONRI.1 J. Cunha, socioéconomiste, ONEC.3</p>

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIVALENCES MONÉTAIRES	i
EXERCICE	i
POIDS ET MESURES	i
ACRONYMES ET ABREVIATIONS	i
RENSEIGNEMENTS SUR LE PRÊT	ii
I. ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION	1
1.1. LIENS DU PROJET AVEC LA STRATEGIE ET LES OBJECTIFS PAYS	1
1.2. JUSTIFICATION DE L'INTERVENTION DE LA BANQUE	2
1.3. COORDINATION DE L'AIDE	2
II. DESCRIPTION DU PROJET.....	3
2.1. EXECUTION PAR PHASE DU PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR ROUTIER.....	3
2.2. OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT ET COMPOSANTES DU PROJET	3
2.3. SOLUTION TECHNIQUE RETENUE ET AUTRES OPTIONS EXPLOREES.....	5
2.4. TYPE DE PROJET	5
2.5. COUT DU PROJET ET MECANISMES DE FINANCEMENT	5
2.6. ZONE CIBLE DU PROJET ET POPULATIONS BENEFICIAIRES	7
2.7. PROCESSUS PARTICIPATIF POUR LA CONCEPTION ET LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET	8
2.8. PRISE EN COMPTE DE L'EXPERIENCE DU GROUPE DE LA BANQUE ET DES LEÇONS APPRISSES DANS LA CONCEPTION DU PROJET.....	8
2.9. PRINCIPAUX INDICATEURS DE PERFORMANCE	9
III. FAISABILITÉ DU PROJET	10
3.1. PERFORMANCE ECONOMIQUE ET FINANCIERE	10
3.2. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX	11
IV. EXÉCUTION.....	14
4.1. DISPOSITIONS EN MATIERE D'EXECUTION.....	14
4.2. SUIVI.....	15
4.3. GOUVERNANCE	16
4.4. VIABILITE A LONG TERME	16
4.5. GESTION DES RISQUES.....	18
4.6. CREATION DU SAVOIR	19
V. CADRE JURIDIQUE	19
5.1. INSTRUMENT JURIDIQUE.....	19
5.2. CONDITIONS ASSOCIEES A L'INTERVENTION DE LA BANQUE	19
5.3. CONFORMITE AVEC LES POLITIQUES DE LA BANQUE.....	20
VI. RECOMMANDATION	20
APPENDICE I : INDICATEURS SOCIOECONOMIQUES COMPARATIFS - ÉTHIOPIE	
APPENDICE II : PORTEFEUILLE DE LA BAD DANS LES PAYS	
APPENDICE III : PROJETS CONNEXES FINANCÉS PAR LA BANQUE ET D'AUTRES BAILLEURS DE FONDS	
APPENDICE IV : CARTE DE L'EMPLACEMENT DU PROJET	
FICHE PAYS ET SECTEUR	
JUSTIFICATION DES CONTRIBUTIONS DE CONTREPARTIE DE MOINS DE 10 %	
COÛT DÉTAILLÉ DU PROJET	
MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE	
GESTION FINANCIÈRE ET DISPOSITIONS DE DÉCAISSEMENT	
DISPOSITIONS EN MATIÈRE D'AUDIT	
DISPOSITIONS EN MATIÈRE D'ACQUISITION	
RÉSUMÉ DE L'ANALYSE FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE	
PRÉPARATION ET ÉVALUATION DU PROJET	

Équivalences monétaires

Au 1^{er} juillet 2011

1 UC	=	1 DTS
1 UC	=	1,60045 USD
1 UC	=	137,193 KES
1 UC	=	27,124 ETB

Exercice

Éthiopie : 8 juillet – 7 juillet

Kenya : 1^{er} juillet – 30 juin

Poids et mesures

1 tonne métrique	=	2 204 livres
1 kilogramme (kg)	=	2,200 livres
1 mètre (m)	=	3,28 pieds
1 millimètre (mm)	=	0,03937 pouce
1 kilomètre (km)	=	0,62 mille
1 hectare (ha)	=	2,471 acres

Acronymes et abréviations

AFD	Agence française de développement	KRB	Office des routes du Kenya
BAD	Banque africaine de développement	ML	Coût en monnaie nationale
COMESA	Marché commun de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe	MTP	Plan à moyen terme
DSP	Document de stratégie pays	NACC	Conseil national de lutte contre le sida - Kenya
EIES	Études d’impact environnemental et social	NEMA	Office national de gestion de l’environnement, Kenya
EPA	Office de protection de l’environnement,	OC	Organisation communautaire
ERA	Office des routes de l’Éthiopie	ONG	Organisation non gouvernementale
ESMP	Plan de gestion environnementale et sociale	OSBP	Poste frontière à guichet unique
ETB	Birr	PAP	Personnes affectées par le projet
EU	Union européenne	PEES	Procédures d’évaluation environnementale et sociale
FAD	Fonds africain de développement	RAP	Rapport d’achèvement de projet
GdE	Gouvernement de l’Éthiopie	RAP	Plan d’action pour la réinstallation
GdK	Gouvernement du Kenya	RFP	Demande de propositions
GPN	Avis général de passation de marché	RSIP	Programme d’investissement dans le secteur routier
GTP	Plan de croissance et de transformation, Éthiopie	SIDA	Syndrome d’immunodéficience acquise
HAPCO	Bureau de prévention du VIH/sida, Éthiopie	SPN	Avis spécifique de passation de marché
HDM	Système de développement et de gestion des routes nationales	TRE	Taux de rentabilité économique
IST	Infection sexuellement transmissible	UC	Unité de compte
JICA	Agence japonaise de développement international	USD	Dollar des États-Unis
KeNHA	Office national des routes du Kenya	VAN	Valeur actualisée nette
KES	Shilling kenyan	VIH	Virus de l’immunodéficience humaine
		VOC	Coûts d’exploitation des véhicules

Renseignements sur le prêt

Renseignements sur le client

EMPRUNTEURS :

**RÉPUBLIQUE DU KENYA
RÉPUBLIQUE DE L'ÉTHIOPIE**

ORGANES d'EXÉCUTION :

**OFFICE DES ROUTES DU KENYA
OFFICE DES ROUTES DE L'ÉTHIOPIE**

Plan de financement

Source	Montant (UC)	Instrument
PRÊT FAD AU KENYA	120 000 000	Prêt
PRÊT FAD À L'ÉTHIOPIE	105 000 000	Prêt
GOUV. DU KENYA	8 190 000	Contrepartie
GOUV. DE L'ÉTHIOPIE	8 400 000	Contrepartie
COÛT TOTAL	241 590 000	

Principales informations
concernant le concours
de la BAD

Monnaie du prêt	Unité de compte (UC)
Type d'intérêt	Sans objet
Marge de taux d'intérêt	Sans objet
Commission de service	0,75 % sur le montant décaissé et résiduel
Commission d'engagement	0,50 % sur le montant non décaissé
Échéance	50 ans
Différé d'amortissement	10 ans
VAN (scénario de référence)	232,7 USD
TRE (scenario de référence)	26,5 %

Calendrier - Principales étapes (prévues)

Approbation de la note conceptuelle	juillet 2011
Approbation du projet par le FAD	novembre 2011
Signature de l'accord de prêt - Éthiopie	décembre 2011
Signature de l'accord de prêt - Kenya	février 2012
Entrée en vigueur	avril 2012
Dernier décaissement	décembre 2017
Achèvement	décembre 2016
Dernier remboursement	avril 2062

RÉSUMÉ DU PROJET

Aperçu général du projet

1. Le projet du corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba - Phase III fait partie du projet de réseau routier transafricain qui vise à promouvoir le commerce, l'intégration régionale et la réduction de la pauvreté par le biais du développement des infrastructures routières et la gestion de corridors routiers. Cette troisième phase du projet, la dernière, englobe la construction en route bitumée de 320 km de tronçons routiers, notamment le tronçon de 122 km Turbi – Moyale au Kenya et le tronçon de 198 km Hawassa - Ageremariam en Éthiopie. Elle englobe également la facilitation du commerce et du transport, ainsi que des services consultatifs pour le renforcement des capacités. Le coût total du projet s'élève à 241,59 millions d'UC. Les cofinanciers sont le Groupe de la Banque (93,1 %), le gouvernement de l'Éthiopie (3,5 %) et le gouvernement du Kenya (3,4 %). Le projet sera exécuté sur une période globale de cinq ans (2012 – 2017). Ses bénéficiaires sont les riverains, qui auront de meilleures opportunités économiques et un meilleur accès aux services sociaux et aux biens. Au niveau régional, les bénéficiaires sont les producteurs et les commerçants qui utiliseront le corridor routier pour faire circuler les intrants, les produits finis et les produits importés, plus rapidement et à meilleur coût.

Évaluation des besoins

2. Le mauvais état des infrastructures, notamment des routes, est considéré comme une des principales entraves aux efforts de développement déployés par les gouvernements de l'Éthiopie et du Kenya. Les routes assurent plus de 90 % du fret et du trafic passagers dans ces deux pays. Les échanges entre eux sont faibles par rapport aux autres pays voisins à cause du mauvais état des routes. La construction d'une route praticable en toute saison est un des meilleurs moyens de promouvoir le commerce bilatéral et régional, la croissance économique et l'intégration régionale.

Valeur ajoutée de l'intervention de la Banque

3. Chef de file pour le financement des deux phases du projet, la Banque veillera à l'achèvement des travaux d'amélioration des routes régionales, à l'harmonisation des réglementations relatives au transport routier, à la mise en œuvre d'opérations de transport efficaces sur le corridor routier et à l'exploitation efficace d'un poste frontière à guichet unique à Moyale, ce qui représente une valeur ajoutée que la Banque apporte dans ses interventions. Le projet fournira une solution de rechange économiquement viable pour l'accès de l'Éthiopie à la mer par le port de Mombasa et une voie rationalisée pour la promotion du commerce entre l'Afrique orientale et la Corne de l'Afrique. La zone du projet est mal desservie du point de vue des routes. L'accès aux marchés transformera un milieu agricole pastoral et de subsistance en une zone de petites exploitations florissantes, à la faveur d'opportunités offertes par le commerce local et régional, de la hausse des revenus et de l'accès aux biens. Le projet est conforme à la Stratégie à moyen terme (2008-2012) et contribuera sensiblement au renforcement de la sécurité tout le long du corridor routier.

Gestion du savoir

4. L'examen des projets en cours montre que la qualité et les délais des services que reçoivent les organes d'exécution de la part des entrepreneurs et des consultants ne sont pas toujours à la hauteur des attentes. Le suivi des performances intégré dans le projet aura pour effet de permettre l'analyse de la situation, l'identification des causes et de proposer des mesures correctrices. Le savoir acquis alimentera la conception et l'exécution des projets futurs dans le secteur routier et d'autres secteurs connexes, ainsi que toute révision nécessaire des dispositions contenues dans les contrats de base. Grâce à ce projet, la Banque acquiert une très grande expérience au plan de la mise en œuvre de projets de développement de corridors routiers/commerciaux transafricains à plusieurs phases et au plan de la planification, de l'exécution, de l'harmonisation des politiques et de la mise en œuvre de programmes de facilitation multinationaux. Le savoir et l'architecture institutionnelle utilisés seront des leçons dont la Banque tiendra compte pour la mise en œuvre de projets similaires ailleurs.

CORRIDOR ROUTIER MOMBASA -NAIROBI - ADDIS-ABEBA - PHASE III
CADRE LOGIQUE AXÉ SUR LES RÉSULTATS

Pays et désignation du projet: Éthiopie/Kenya – Projet de développement du corridor routier Mombasa –Nairobi-Addis-Abeba, Phase III

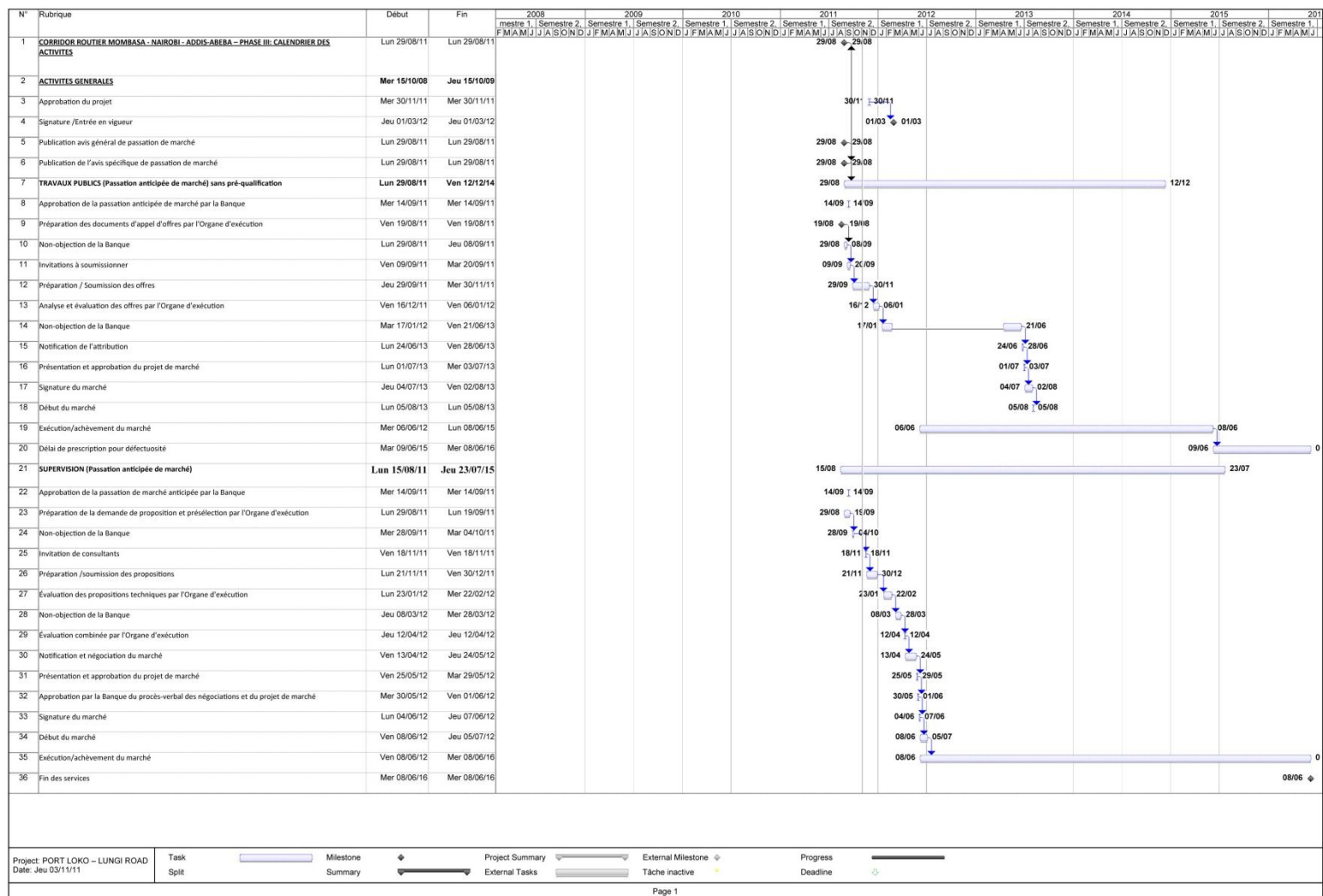
But du projet : Améliorer le transport routier entre l'Éthiopie et le Kenya par la construction d'une route bitumée de 320 km

	CHAÎNE DE RÉSULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	HYPOTHÈSES/RISQUES/MESURES D'ATTÉNUATION
		Indicateur (y compris ISC)	Référence	Cible		
IMPACT	Commerce intrarégional accru entre l'Éthiopie et le Kenya et l'Afrique orientale et la Corne de l'Afrique	Volume des échanges intra-COMESA	Commerce intra-COMESA: Éthiopie 522 millions USD et Kenya 1 665 millions en 2009	Faire passer le commerce intra-COMESA pour l'Éthiopie au moins à 900 millions USD et à 2 100 millions USD pour le Kenya à l'horizon 2017.	Statistiques douanières ; statistiques du commerce provenant de COMESA, IGAD, CNUCED, UNcomtrade, OMC, bureaux nationaux de la statistique	Risque : Faibles relations commerciales
	Amélioration du bien-être économique et social des riverains du corridor	Volume des échanges entre l'Éthiopie et le Kenya Revenu moyen des ménages	2009	Les échanges entre le Kenya et l'Éthiopie devraient atteindre 200 millions USD à l'horizon 2017 Croissance des revenus moyens des ménages de 30 % à l'horizon 2020 dans la zone du projet	Études socioéconomiques dans la zone ciblée	<i>Atténuation</i> : Les programmes de promotion du commerce du COMESA et de l'IGAD ainsi que le comité mixte sur le commerce de l'Éthiopie et du Kenya exerceront un effet d'atténuation.
RÉALISATIONS	Coûts de transport et de logistique entre Addis-Abeba et Nairobi réduits	Coûts du transport dans le corridor	0,4 USD par véh/km en 2011	0,32 USD par véh./km en 2016	Enquêtes sur le transport de KeNHA, ERA, Port de Mombasa, NCTTCA ; statistiques douanières ; rapports d'étape des consultants ; rapports d'examen des gouvernements kenyan et éthiopien et de la Banque.	<i>Risque</i> : <i>Insécurité</i> sur certains tronçons du corridor. <i>Atténuation</i> : Mise en place d'équipes de sécurité et de comités de paix dans les districts. Le projet fournira également les ressources pour le renforcement de la sécurité.
	Durée des déplacements et des voyages entre Nairobi et Addis-Abeba réduite	Durée des voyages	30 heures entre Addis-Abeba et Nairobi en 2010	20 heures en 2015		
		Volume des biens vers l'Éthiopie et en provenance de ce pays passant par le port de Mombasa		2 millions de tonnes en 2016 et 2,5 millions en 2018		<i>Risque</i> : négligence de la maintenance. <i>Atténuation</i> : Existence de fonds routiers stables. La conception technique choisie réduit les coûts de maintenance. Des services de conseil sont prévus pour renforcer la capacité de gestion des actifs routiers.
PRODUITS	Construction d'une route bitumée	km de route construits	s/o	horizon 2014, 210 km achevés horizon 2015, 320 km achevés horizon 2014, 1 640 emplois créés dans la zone (30 % femmes) horizon 2014 réinstallation des PAP achevée à 100% horizon 2015 campagnes de sensibilisation au VIH/sida, à la sécurité routière et aux questions de genre menées dans au moins 12 collectivités	Rapports d'étape, sur les décaissements et sur la situation financière publiés par les organismes d'exécution Rapports des missions de supervision de la Banque Rapports d'achèvement de projet	<i>Risque</i> : Retard dans l'exécution du projet <i>Atténuation</i> : recours aux adjudications anticipées ; recrutement d'un entrepreneur et de consultants expérimentés et supervision étroite exercée par les offices des routes et les équipes de supervision de la Banque. <i>Risque</i> : retard dans la mise en œuvre du PAR <i>Atténuation</i> : lancer le processus bien avant le début de l'exécution du projet. <i>Risque</i> : <i>dépassement de coût</i> <i>Atténuation</i> : utilisation de chiffres de coût estimatifs comprenant les coûts pour imprévus dans le projet.
	Appui technique	Capacité de gestion des actifs routiers de l'ERA renforcée, système de suivi des performances mis au point, réserve de projets examinée.	s/o	Appui technique et études achevés		<i>Risque</i> : <i>crues soudaines dues au changement climatique</i> <i>Atténuation</i> : mise en place d'ouvrages de drainage adéquats.
	Facilitation du commerce et du transport	Système de gestion OSBP mis au point	s/o	Programme de facilitation du commerce et du transport achevé		

ACTIVITÉS PRINCIPALES	COMPOSANTES	INTRANTS
	<p>Éthiopie Travaux de génie civil : Hawassa – Ageremariam (198 km) Services de conseil (supervision de la construction des ouvrages de génie civil, assistance technique ; facilitation du commerce et du transport et audits du projet) Indemnisation et réinstallation</p> <p>Kenya Travaux de génie civil : Turbi – Moyale (122 km) Services de conseil (Supervision de la construction des ouvrages de génie civil ; Assistance technique ; Instruction des projets de transport ; Facilitation du commerce et du transport et audits du projet) Indemnisation et réinstallation</p>	<p>101,27 millions d’UC (162,08 millions USD) 6,12 millions d’UC (9,80 millions USD)</p> <p><u>6,01 millions d’UC (9,61 millions USD)</u> Éthiopie – Coût total, imprévus compris : 113,40 millions d’UC (181,49 millions USD)</p> <p>116,04 millions d’UC (185,72 millions USD) 10,98 millions d’UC (17,58 millions USD)</p> <p><u>1,17 million d’UC (1,87 million USD)</u> Kenya – Coût total, imprévus compris : 128,19 millions d’UC (205,17 millions USD)</p>

CORRIDOR ROUTIER MOMBASA -NAIROBI - ADDIS-ABEBA - PHASE III

Calendrier indicatif



* La présélection prendra environ 4 mois supplémentaires.

**RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION AU CONSEIL
D'ADMINISTRATION CONCERNANT DES PROPOSITIONS DE PRET AU KENYA
ET A L'ÉTHIOPIE AU TITRE DU PROJET DU CORRIDOR ROUTIER
MOMBASA – NAIROBI – ADDIS-ABEBA - PHASE III**

La Direction soumet les présents rapport et recommandation concernant les propositions de prêt d'un montant de 120 millions d'UC en faveur de la République du Kenya et de 105,00 millions d'UC en faveur de la République fédérale démocratique d'Éthiopie, pour le financement du projet du corridor routier Mombasa – Nairobi – Addis-Abeba - Phase III.

1. ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION

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

1.1.1 Le transport routier joue un rôle très important dans le développement socioéconomique de l'Éthiopie et du Kenya, dans la mesure où plus de 90 % du fret motorisé et du trafic passagers s'effectuent par ce mode. Le mauvais état de l'infrastructure, notamment de l'infrastructure routière, est considéré comme un obstacle majeur qui entrave les efforts de développement déployés par les gouvernements de l'Éthiopie et du Kenya. Le gouvernement du Kenya a lancé Vision 2030, sa stratégie de développement à long terme, et premier plan quinquennal pour la période 2008-2012. Ce plan à moyen terme englobe trois grands axes prioritaires, à savoir, le développement économique, le développement social et le développement politique, qui ont pour socles la stabilité macroéconomique, la poursuite des réformes au plan de la gouvernance et le développement des infrastructures économiques. Le développement de l'infrastructure physique dans le plan à moyen terme est considéré comme le point de départ de la transformation socioéconomique. Le gouvernement de l'Éthiopie a commencé la mise en œuvre du Plan de croissance et de transformation (PCT) (2010/11-14/15) avec comme objectifs de soutenir le profil de croissance rapide et généralisée observée au cours des dernières années et d'éradiquer à terme la pauvreté. Un des axes du PCT est l'expansion des infrastructures et le renforcement de leur qualité. La plupart des autres buts économiques et sociaux sont fonction de l'amélioration de l'accès au transport et aux services connexes. À cette fin, le gouvernement de l'Éthiopie met en œuvre depuis 1997 des programmes successifs de développement du secteur routier.

1.1.2 Les statistiques disponibles montrent que les échanges du Kenya avec l'Éthiopie en 2010 se chiffraient à 56 millions de dollars EU, alors que les échanges de ce pays avec la Tanzanie et l'Ouganda s'établissaient à 527 millions de dollars et à 739 millions de dollars respectivement, ce qui donne à penser qu'il existe des possibilités considérables de croissance des échanges grâce à l'amélioration des liaisons routières.

1.1.3 Toutes les stratégies nationales mentionnées sont en conformité avec la Stratégie à moyen terme de la Banque (2008-2012), qui classe le développement de l'infrastructure parmi les domaines prioritaires pour l'assistance future de la Banque et qui favorise l'intégration régionale. Le projet est également identifié dans les DSP des deux pays. De plus, il cadre bien avec l'axe stratégique régional du Document de stratégie pour l'intégration régionale (DSIR) pour l'Afrique orientale (2011-2015), qui met l'accent sur l'infrastructure pour la facilitation du transport et du commerce dans la région et vise à promouvoir une connectivité parfaite dans le système régional.

1.2. Justification de l'intervention de la Banque

1.2.1 L'intervention de la Banque se justifie par le fait que l'institution est déjà le chef de file du financement des deux premières phases du projet et des activités préparatoires de la présente phase. Ainsi, le maintien de l'appui de la Banque est logique. L'objectif du projet, qui est d'améliorer le réseau de transport entre le Kenya et l'Éthiopie dans l'intérêt des deux pays et de la région et d'améliorer le bien-être économique et social des personnes vivant dans les zones rurales et urbaines le long du corridor routier, est en conformité avec la Stratégie à moyen terme de la Banque (2008-2012).

1.2.2 Forte de sa riche expérience dans le développement du secteur routier au Kenya et en Éthiopie et ailleurs en Afrique, la Banque est bien placée pour appuyer le projet proposé, qui vise non seulement à réduire les coûts élevés du transport par route mais qui joue également un rôle important au plan de la facilitation de l'intégration régionale. Cet appui accompagnera le développement d'un corridor nord-sud d'Addis-Abeba jusqu'à Arusha, Iringa et Tunduma (en Tanzanie) en passant par Nairobi, qui fait également partie du corridor Namanga du Programme de développement du secteur routier régional en Afrique orientale, et apporte une forte valeur ajoutée à d'autres investissements de la Banque dans les corridors routiers Arusha – Athi River, Arusha-Singinda-Babti-Minjugu et Dodoma-Iringa. Ce projet crée également une certaine synergie avec le projet de développement du corridor Port de Lamou- – Soudan du Sud – Éthiopie et stimule davantage le plan du gouvernement du Kenya visant à mettre l'aéroport d'Isiolo aux normes internationales.

1.3. Coordination de l'aide

1.3.1 La coordination de l'aide au Kenya est assurée à la fois aux niveaux sectoriel et national. Dans l'ensemble, la collaboration avec d'autres partenaires au développement au Kenya a été formalisée en janvier 2007 avec l'entrée de la Banque dans le groupe des bailleurs de fonds chargé de l'harmonisation, de l'alignement et de la coordination (HAC) créé en 2003. Ce groupe est composé actuellement de 17 bailleurs de fonds. Il se réunit régulièrement pour harmoniser les interventions et les positions des donateurs en ce qui concerne les questions d'ordre institutionnel, stratégique ainsi que le financement et l'exécution des projets. Ce groupe des bailleurs de fonds est présidé par le secrétaire permanent du ministère des Routes et la JICA. Les principaux partenaires actifs dans ce secteur sont la Banque, la Banque mondiale, l'Union européenne, l'AFD, la Chine et la JICA. La Banque est la principale institution de financement du sous-secteur des routes au Kenya.

1.3.2 S'agissant de l'Éthiopie, la coordination de l'aide au niveau sectoriel est assurée par le Groupe de travail gouvernement-donateurs sur le transport, qui donne aux partenaires bilatéraux et multilatéraux la possibilité d'examiner les programmes de développement du pays et de coordonner leur aide. Le cofinancement établi dans le cadre du Programme de développement du secteur routier en Éthiopie a favorisé les complémentarités des efforts des partenaires au développement et la coordination interne à grande échelle de l'aide nécessaire pour le suivi de la mise en œuvre du programme. La Banque participe activement aux travaux du Groupe de travail gouvernement-donateurs sur le secteur routier. Ce groupe est présidé par le ministre d'État chargé des transports et co-présidé par un donateur à tour de rôle. La coprésidence est actuellement assurée par la Commission européenne. Au plan des décaissements sur la période de trois ans allant de 2007 à 2010, les principaux partenaires de l'Éthiopie pour le développement du secteur routier sont l'UE, la Banque mondiale, la Chine et la Banque.

Secteur ou sous-secteur	Taille		
	PIB	Exportations	Population active
Transport routier. – Kenya*	10,2		
Transport routier.– Éthiopie**	5,8		
Acteurs - dépenses publiques annuelles (moyenne)			
GdE^a	Donateurs	GdK^b	Donateurs
430 millions d'UC (74,6 %)	147 millions d'UC (25,4 %)	380 millions d'UC (64,3%)	210,9 millions UC (35,7 %)
Niveau de coordination de l'aide			
Existence de groupes de travail thématiques : Kenya/Éthiopie			Oui/Oui
Existence de stratégies sectorielles globales ou de stratégies sectorielles intégrées : Kenya/Éthiopie			Oui/Oui
Participation du FAD à la coordination de l'aide***: Kenya/ Éthiopie			M/M
* Moyenne des cinq dernières années (2006 – 2010) pour les transports et les communications ; ** Moyenne des cinq dernières années (2005 – 2009) pour les transports et les communications ; *** L: chef, M: membre mais non chef ; néant: pas de participation; 'a' - moyenne des trois dernières années; 'b' - moyenne des cinq dernières années.			

2. DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Exécution par phase du programme de développement du corridor routier

2.1.1 L'exécution du projet du corridor routier Mombasa – Nairobi – Addis-Abeba a été prévue en trois phases compte tenu de la taille (1 003 km), de la nécessité de mener des études détaillées pour certains tronçons et de l'investissement considérable à effectuer. La première phase du programme comprenait : i) la transformation du tronçon Isiolo à Merille River (136 km) au Kenya en route bitumée ; ii) l'expansion des installations portuaires de Mombasa ; et iii) des études portant sur 670 km de tronçons du corridor au Kenya et en Éthiopie, ainsi que des études relatives à un terminal à conteneurs en Éthiopie. Cette première phase a été cofinancée par la BAD, la JICA, le gouvernement du Kenya et le gouvernement d'Éthiopie. La deuxième phase du programme comprenait : i) la construction de 548 km de route en tronçons (tronçon de 245 km Merille River-Turbi au Kenya et tronçon de 303 km Ageremariam-Moyale en Éthiopie) ; et ii) la construction de points d'arrêt et d'un poste frontière à guichet unique. Cette phase a été cofinancée par la BAD, l'UE, le gouvernement d'Éthiopie et le gouvernement du Kenya. La troisième phase, en projet, comprend : i) la réhabilitation du tronçon Hawassa-Ageremariam (198 km) en Éthiopie ; ii) la transformation du tronçon Turbi – Moyale (122 km) au Kenya ; iii) l'assistance technique relative à la facilitation du commerce et du transport, la gestion des actifs routiers et le suivi de la performance des consultants et des entrepreneurs ; et iv) la conception des projets dans le secteur des transports.

2.2. Objectifs de développement et composantes du projet

2.2.1 Objectifs de développement : Le projet vise à promouvoir le commerce et l'intégration régionale et à favoriser le développement social et économique et la réduction de la pauvreté par le biais d'un réseau de transport plus efficient et plus efficace. Il vise également à améliorer les communications entre le Kenya et l'Éthiopie au profit des deux pays et de la région.

2.2.2 **Composantes du projet** : Le projet comprend les volets suivants :

A. Travaux de génie civil (217,31 millions d'UC)

Éthiopie : Réhabilitation de 198 km de la route bitumée Hawassa – Ageremariam, notamment construction de ponts, exécution d'ouvrages de drainage, commodités routières et mesures d'atténuation des impacts environnementaux et sociaux. Les travaux de génie civil seront subdivisés en trois marchés distincts.

Kenya : Transformation du tronçon Turbi - Moyale (122 km) en route bitumée avec construction de ponts, exécution d'ouvrages de drainage, équipements routiers et mesures d'atténuation des impacts environnementaux et sociaux. Cette composante comprend également la construction d'une voie de liaison de 8 km vers la localité de Sololo. Ces travaux feront l'objet d'un seul marché.

B. Services de conseil pour la supervision, la conception et l'audit (13,98 millions d'UC)

Éthiopie : Cette composante comprend : i) des services de supervision des travaux de construction décrits ci-dessus (ces services seront également divisés en trois lots correspondant aux marchés des travaux de génie civil) ; et ii) des services d'audit technique et financier.

Kenya : Cette composante comprend : i) les services de supervision des travaux de construction décrits ci-dessus ; ii) les études relatives aux projets dans le secteur des transports ; et iii) les services d'audit technique et financier du projet.

C. Assistance technique (3,13 millions d'UC)

Éthiopie : L'assistance technique comprendra les services-conseils pour i) le renforcement de la capacité de gestion des actifs routiers ; et ii) la facilitation du commerce et du transport, ce qui contribuera à l'opérationnalisation de l'accord sur les services de transport routier entre les deux pays, dans le but de faciliter le fonctionnement du poste frontière à guichet unique et de recommander des mesures et des politiques de facilitation du commerce.

Kenya : L'assistance technique comprendra i) le suivi de la performance des entrepreneurs et des consultants ; et ii) la facilitation du commerce et du transport, ce qui contribuera à l'opérationnalisation de l'accord sur les services de transport routier entre les deux pays, en vue de faciliter le fonctionnement efficace du poste frontière à guichet unique et de recommander les mesures et des politiques de facilitation du commerce.

D. Indemnisation et réinstallation (7,17 millions d'UC)

Éthiopie et Kenya : Cette composante prévoit l'indemnisation conséquente et la réinstallation des personnes affectées par le projet qui auront été identifiées dans l'étude d'impact environnemental et social du projet, ainsi que la relocalisation des services publics dans les deux pays.

2.3. *Solution technique retenue et autres options explorées*

2.3.1 Les bureaux d'études ont évalué des solutions techniques de rechange pour la route. La solution recommandée est une chaussée de 7 m enrobée à chaud d'asphalte avec des accotements étanches de 2 m. Les solutions adoptées ont pris en compte l'état actuel des routes dans les deux pays. Le tronçon éthiopien est actuellement bitumé ; la solution retenue nécessite donc le recyclage de la chaussée et prend en compte la portance résiduelle de l'ancienne chaussée. S'agissant du tronçon kenyan, il a été envisagé de recharger la couche de surface de la chaussée. Cette solution a été rejetée compte tenu du trafic élevé dans le corridor, de la fréquence de la maintenance que cela exigerait et de l'éloignement de la zone de projet.

2.3.2 Les solutions retenues s'inspiraient des pratiques internationales acceptables et ont également pris en compte la pratique et la disponibilité du matériel dans les pays respectifs. Les solutions retenues étaient jugées les plus solides du point de vue technique, économique et environnemental. Les parties latérales des routes sont également conçues suivant la même approche.

2.4. *Type de projet*

2.4.1 Le concours du FAD accompagnera la réhabilitation/remise à niveau du projet routier identifié et les études connexes. Les investissements au titre desquels des décaissements seront effectués sont bien définis et spécifiques. Le prêt projet spécifique a donc été choisi comme étant l'instrument le plus indiqué pour l'intervention de la Banque dans cette opération.

2.5. *Coût du projet et mécanismes de financement*

2.5.1 Le coût global estimatif du projet (net d'impôts et taxes) est de 241,59 millions d'UC (386,67 millions de dollars EU), dont une partie en devises de 176,67 millions d'UC (282,75 millions de dollars EU), soit 73,1 % du coût total, et une partie en monnaie nationale de 64,92 millions d'UC (103,90 millions de dollars EU), soit 26,9 % du coût total. Le coût des composantes du projet en Éthiopie s'élève à 113,4 millions d'UC (181,49 millions de dollars EU), soit 46,9 % du coût total. Au Kenya, ce coût s'élève à 128,19 millions d'UC (205,17 millions de dollars EU), soit 53,1 % du coût total. Les coûts estimatifs sont fondés sur les études de faisabilité et l'avant-projet détaillé ainsi que sur les coûts unitaires des acquisitions dans le cadre d'appels d'offres internationaux similaires effectués récemment dans la zone du projet. Les coûts estimatifs par composante, par pays et par catégorie de dépense, sont présentés aux Tableaux 2.1, 2.2 et 2.3 respectivement.

Tableau 2.1
Coûts estimatifs par composante (net de taxes) (en millions d'UC)

Composante	Devises	Monnaie nationale	Total	% du coût en devises
A. Travaux de génie civil	141,11	47,04	188,15	0,75
B. Services de conseil et audit	9,68	2,42	12,10	0,80
C. Assistance technique	2,17	0,54	2,71	0,80
D. Réinstallation et indemnisation	0,00	6,21	6,21	0,00
Coût total de base	152,96	56,21	209,17	0,73
Aléas d'exécution	7,65	2,81	10,46	
Hausse de prix	16,06	5,90	21,96	
Total	176,67	64,92	241,59	

*Tableau 2.2
Coûts estimatifs par composante et par pays (net de taxes) (en millions d'UC)*

Composante	Éthiopie		Kenya	
	USD	UC	USD	UC
A. Travaux de génie civil	140,33	87,68	160,80	100,47
B. Services de conseil et audit	6,64	4,15	12,72	7,95
C. Assistance technique	1,84	1,15	2,50	1,56
D. Réinstallation et indemnisation	8,32	5,20	1,62	1,01
Coût total de base	157,13	98,18	177,63	110,99
Aléas d'exécution	7,86	4,91	8,88	5,55
Hausse de prix	16,50	10,31	18,65	11,65
	181,49	113,4	205,17	128,19

*Tableau 2.3
Coût du projet par catégorie de dépense (en millions d'UC)*

Catégorie	Coût en devises	Coût en monnaie nationale	Coût total	% du coût en devises
Travaux	141,11	47,04	188,15	0,75
Services	11,85	2,96	14,81	0,80
Divers	0,00	6,21	6,21	0,00
Coût total de base	152,96	56,21	209,17	0,73
Aléas d'exécution	7,65	2,81	10,46	
Hausse de prix	16,06	5,90	21,96	
Coût total du projet	176,67	64,92	241,59	

2.5.2 Le projet sera cofinancé par le Groupe de la Banque, le gouvernement éthiopien et le gouvernement kenyan. La contribution de la Banque prendra la forme d'un prêt FAD de 225 millions d'UC, soit 93,1 % du coût total. La part du gouvernement d'Éthiopie et du gouvernement du Kenya se chiffrera à 8,40 millions d'UC et à 8,19 millions respectivement, soit 6,9 % du coût total.

2.5.3 Le financement total du projet de corridor routier, qui sera mis en œuvre en trois phases, montre que la Banque a octroyé un prêt de 190 millions d'UC et de 278,6 millions d'UC au gouvernement d'Éthiopie et au gouvernement du Kenya respectivement. Ainsi, la contrepartie des gouvernements des deux pays s'établit à 24,97 millions d'UC et à 38,11 millions d'UC pour l'Éthiopie et le Kenya respectivement, soit 11,6 % et 12 % de l'ensemble des coûts directs du projet dans le pays pour l'Éthiopie et pour le Kenya. La justification de la contribution de ces deux pays, qui est inférieure à 10 % pour cette phase du projet, est donnée à l'Annexe 2.

2.5.4 Les ressources FAD pour le projet viendront des allocations pays au titre de l'allocation fondée sur la performance du FAD-XII pour le Kenya et l'Éthiopie (33,3 %) et le reste, soit 66,7 %, de l'enveloppe des opérations régionales. Le plan de financement du projet et la source du financement FAD sont récapitulés au Tableau 2.4 et au Tableau 2.5 respectivement. Le calendrier des dépenses par composante est présenté au Tableau 2.6. Le dernier paiement après la période de la garantie s'effectuera en 2016. Les coûts détaillés et les calendriers de dépense sont fournis à l'Annexe B1.

Tableau 2.4
Sources de financement (en millions d'UC)

Source de financement	Coût en devises	Coût en monnaie nationale	Coût total	% du coût total
Prêt FAD	176,67	48,33	225,00	93,1
GdE		8,40	8,40	3,5
GdK		8,19	8,19	3,4
Coût total du projet	176,67	64,92	241,59	100

Tableau 2.5
Source du financement FAD (en millions d'UC)

Pays	Allocation pays FAD XII	Opérations multinationales	Total partiel
Éthiopie	35	70	105
Kenya	40	80	120
Total FAD	225		

Tableau 2.6
Calendrier des dépenses par composante (en millions d'UC)

Composante	2012	2013	2014	2015	Total
A. Travaux de génie civil	37,63	56,45	56,45	37,62	188,15
B. Services de conseil et audit	1,11	3,53	4,94	2,52	12,10
C. Assistance technique	0,00	1,07	1,36	0,28	2,71
D. Indemnisation	6,21	0,00	0,00	0,00	6,21
Coût total de base	44,95	61,05	62,75	40,42	209,17

2.6. Zone cible du projet et populations bénéficiaires

2.6.1 En Éthiopie, le tronçon de la route concerné par la présente phase traverse huit *woredas* (unités administratives) de la Région SNNPR (Nations, nationalités et peuples du Sud) et un *woreda* de la région d'Oromia. La population totale de la région immédiate du projet avoisine 1,35 million de personnes. La Région SNNPR produit environ 10 % des céréales et 40 % de l'ensemble du café inspecté dans le pays. Elle héberge également près de 21 % du cheptel du pays. Au Kenya, le tronçon concerné passe dans les zones arides et semi-arides du Nord-Est (l'ASAL), et la population dans les limites immédiates de la zone du projet est estimée à 355 000 personnes. Cette région est la source de plus de 60 % de la viande rouge et de 12 % environ du lait produits au Kenya. Elle dispose également d'importants attraits touristiques. Le tourisme offre des opportunités de création de petites et moyennes entreprises dans le secteur hôtelier et de la restauration, ainsi que des emplois pour les guides touristiques, les fournisseurs de produits alimentaires, les artisans, etc. Les équipements construits le long des routes, qui comprennent les boutiques, les stations-service, les toilettes publiques et les installations pour le lavage, contribueront également au développement des PME. Les services-conseils pour la facilitation du commerce et du transport contribueront à éliminer certaines inefficacités du système en place et à favoriser l'activité en développant un système de logistique rationalisé qui soit de nature à réduire les retards et les coûts et à accroître la fiabilité et la prévisibilité des expéditions de marchandises. Dans un sens plus large, la route constitue une liaison régionale importante

dans la mesure où les bénéficiaires et les utilisateurs seront les personnes provenant de toute la sous-région et, de plus, elle constitue une partie importante de la liaison Le Caire - Le Cap.

2.7. *Processus participatif pour la conception et la mise en œuvre du projet*

2.7.1 Au cours des études d'évaluation d'impact environnemental et social, des consultations publiques ont été organisées afin d'obtenir le point de vue et de connaître les préoccupations des populations et d'identifier les avantages potentiels liés à la transformation/réhabilitation proposée de la route. Ces consultations ont sensibilisé les populations et permis de mettre en évidence les impacts socioéconomiques positifs et négatifs du projet routier, de proposer des mesures d'atténuation pour faire face aux impacts potentiels au cours du cycle du projet et de créer un sentiment d'adhésion des populations locales à la mise en œuvre des plans de gestion environnementale et sociale. Ces consultations se sont déroulées sous la forme de réunions consultatives, d'entretiens, de discussions avec les communautés vivant dans le voisinage des routes. De plus, les réunions de consultation ont été tenues avec diverses parties prenantes au niveau national, régional et municipal, notamment des ministères importants, des agences gouvernementales concernées et des ONG. Au cours de visites sur le terrain organisées par la Banque, les autorités locales, les dirigeants locaux, les transporteurs, les producteurs et d'autres acteurs ont fait connaître leurs points de vue.

2.7.2 Les questions abordées au cours des réunions de consultation portaient sur : la création d'emplois pour les habitants de la zone du projet, la prolifération du VIH/sida, l'accroissement des accidents routiers, l'évacuation des déchets solides et les pressions sur les ressources naturelles telles que l'eau. Ces questions ont été incorporées dans la conception du projet et également dans le PGES. La Banque a par ailleurs tenu des consultations fructueuses avec des délégations de la Commission européenne, de la Banque mondiale et de la JICA au Kenya et en Éthiopie au cours des missions de préparation et d'instruction qui ont surtout porté sur les enseignements acquis et la coordination du suivi et de la supervision de l'exécution du projet.

2.8. *Prise en compte de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons apprises dans la conception du projet*

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

2.8.1 Le Groupe de la Banque a, depuis 1967, participé au financement de 20 opérations dans le secteur des transports au Kenya pour un montant de 528,41 millions d'UC. Cinq projets routiers sont actuellement en cours d'exécution, notamment la première phase, très avancée, du projet de développement du corridor routier et la deuxième phase en cours. L'exécution de ces projets progresse raisonnablement bien après une perte de temps au moment du lancement du projet, tenant principalement au retard dans l'indemnisation des PAP et de la lenteur du recrutement des entrepreneurs. Ces projets ne sont donc pas considérés comme des projets à problèmes ou des projets potentiellement à problèmes. En Éthiopie, la Banque a jusqu'alors approuvé 14 opérations dans le secteur routier pour un montant de 650 millions d'UC. Trois projets routiers sont en cours d'exécution et progressent raisonnablement bien, mais un de ces projets est potentiellement à problème compte tenu du fait qu'il a fallu modifier sa conception au début. Les facteurs qui ont contribué aux retards survenus aux premières étapes des projets ont été la lenteur de la procédure de passation de marchés, la performance insatisfaisante des entrepreneurs et le retard pris par le gouvernement dans la procédure d'indemnisation des PAP. La situation des

projets au plan du décaissement est présentée à l'Annexe II. Deux projets ont été achevés ces derniers temps, un dans chacun des deux pays, et les RAP sont en préparation. Les projets financés par la Banque ont fortement contribué à l'amélioration de la mobilité et de l'accès aux opportunités socioéconomiques pour plusieurs millions de personnes, au renforcement de l'intégration régionale et au rattachement des zones de déficit alimentaire aux zones d'excédent alimentaire.

Leçons apprises et prises en compte dans la conception du projet

2.8.2 La conception du projet a pris en compte les leçons tirées des projets en cours d'exécution ainsi des interventions passées de la Banque et d'autres donateurs dans le secteur des transports en Éthiopie et au Kenya. S'agissant des interventions passées de la Banque, la mise en œuvre a été marquée par de longs retards à la phase du lancement, de faibles niveaux de décaissement, l'absence de fonds de contrepartie, des hausses des coûts de construction, des difficultés pour certains entrepreneurs de mobiliser les ressources nécessaires pour plus d'un marché adjugé simultanément, la lenteur de l'indemnisation des PAP et la faible qualité de l'information financière. Les leçons spécifiques tirées des deux premières phases du projet de développement du corridor routier sont la prise en compte de l'insécurité dans la zone du projet, de la pénurie d'eau dans la zone du projet et du lancement rapide du projet.

2.8.3 La conception proposée tiendra compte de ces leçons. Il est possible de réduire considérablement les retards enregistrés à la phase de lancement du projet en amorçant les procédures de passation de marchés avant l'approbation du projet par le Conseil par adjudication anticipée. Pour renforcer les capacités du secteur local de la construction, l'ERA a rédigé des termes de référence pour l'évaluation des besoins en formation, à laquelle la Banque contribuera par l'entremise du Groupe de travail sur le secteur du transport. La priorité accordée par les deux pays au sous-secteur des routes, qui se manifeste par les augmentations régulières des enveloppes budgétaires, permettra de dégager les ressources de contrepartie adéquates de la part des autorités locales. Qui plus est, la part de financement du gouvernement de l'Éthiopie et du gouvernement du Kenya, y compris les coûts liés à l'indemnisation, est inférieure à 10 % de l'ensemble des coûts du projet pour les deux pays. Pour réduire l'écart entre les chiffres estimatifs des ingénieurs et les prix établis dans les appels d'offres, les coûts estimatifs des travaux de génie civil ont été révisés en juin 2011 par les consultants. Pour prendre en compte les hausses de prix, un montant raisonnable est inclus dans la conception du projet au titre des imprévus. Sur la foi des leçons tirées de l'exécution de la première et de la deuxième phases du projet de corridor routier, la présente troisième phase a prévu la construction de postes de police, d'équipements et de forages dans la zone du projet. En Éthiopie, des dispositions contractuelles continues dans les documents d'appels d'offres empêchent qu'un entrepreneur gagne plus d'un marché.

2.9. Principaux indicateurs de performance

2.9.1 La réalisation des objectifs du projet sera mesurée en fonction des indicateurs suivants : i) augmentation du volume des échanges au sein de la COMESA ; ii) augmentation du volume des échanges entre le Kenya et l'Éthiopie ; iii) réduction du coût du transport dans le corridor ; iv) réduction de la durée du voyage entre Addis-Abeba et Nairobi ; et v) volume des expéditions de marchandises vers l'Éthiopie ou en provenance de ce pays empruntant le port de Mombasa. Les indicateurs concernant le suivi et l'évaluation des produits du projet sont présentés dans le cadre logique du projet.

2.9.2 Les consultants chargés de la conception du projet ont assemblé certaines des données de référence. D'autres données de référence seront assemblées au début de l'exécution du projet par les consultants chargés de la supervision. Il s'agit des données concernant : le coût du transport et la durée du trajet pour des types de véhicule spécifiques et de déplacement ; les accidents ; les émissions de gaz carbonique ; les emplois créés dans la construction et les activités connexes ; les rôles et les responsabilités selon le genre ; l'indicateur de revenu/pauvreté et les taux de prévalence du VIH/sida. Les indicateurs seront mesurés au moment du lancement du projet, à l'achèvement et trois années plus tard. Ils seront au besoin ventilés en fonction des sexes.

3. FAISABILITÉ DU PROJET

3.1. Performance économique et financière

3.1.1 L'analyse économique a été effectuée à l'aide du logiciel HDM-4 ; elle est fondée sur une analyse coûts-avantages entre les scénarios « avec » et « sans » le projet sur 20 ans. Un taux d'actualisation de 12 % et une valeur résiduelle de 20 % ont été utilisés. Les coûts pris en compte étaient les coûts d'investissement (coûts nets de taxe et de droits de douane des travaux et de suivi des travaux, aléas physiques compris) et les coûts de maintenance et d'exploitation des véhicules. S'agissant de l'analyse économique, ces coûts financiers ont été convertis en coûts économiques à l'aide d'un facteur de conversion standard de 0,80. Les avantages économiques ont été établis comme étant la différence entre le scénario « avec » et le scénario « sans » le projet. Il s'agit des avantages additionnels pour les utilisateurs des routes en termes d'économies au plan des coûts d'exploitation de véhicules, des économies de temps pour les passagers et les marchandises et des économies au plan de la maintenance induites par les nouvelles routes. Le volume de trafic quotidien moyen sur l'année établi sur les divers tronçons du projet va de 106 à 1 761 véhicules par jour. La prévision des volumes de trafic a pris en compte trois catégories de trafic, à savoir le trafic normal, le trafic induit et le trafic de déviation. S'agissant du trafic normal, les taux d'augmentation annuels sont estimés à 6 % pour les voitures de tourisme et à 5 % pour les camions dès 2012, et à 5 % pour les voitures de tourisme et à 4,5 % pour les camions à partir de 2021. L'accroissement du commerce dans le corridor et celui du volume de trafic sur les routes expliquent ces chiffres.

3.1.2 Les mesures utilisées sont le TRE et la VAN. Le Tableau 3.1 ci-dessous récapitule l'analyse économique, qui est présentée en détail à l'Annexe B5. Une évaluation du coût de l'investissement au titre de la construction des tronçons routiers du projet (prix de 2011) donne un taux de rentabilité interne de 26,5 % pour l'ensemble du projet. Une augmentation de 20 % du coût de l'investissement et une baisse de 20 % des avantages (le scénario le plus défavorable) donnent lieu à un taux de rentabilité interne de 19,0 % pour l'ensemble du projet. On peut donc en conclure que la solution retenue est économiquement viable. Les valeurs critiques (Annexe B5) appuient également cette conclusion.

Tableau 3.1
Principaux chiffres économiques

TRE (scénario de base)	26,5 %
VAN (taux d'actualisation de 12 %)	232,7 millions USD
TRE (baisse des avantages de 20 %)	22,0 %
TRE (hausse des coûts de 20 %)	22,9 %
TRE (+20 % coûts et -20 % avantages)	19,0 %

3.2. Impacts environnementaux et sociaux

Environnement

3.2.1 Au regard du volume des activités envisagées, notamment l'importance des travaux routiers, les questions d'environnement auxquelles il convient de répondre et le nombre potentiel de familles à déplacer, le projet a été classé dans la catégorie environnementale 1, conformément aux procédures d'évaluation environnementale et sociale (PEES, juin 2001) ainsi qu'aux lois et procédures respectives des pays concernés. Des EIES et des PAR ainsi que des PGES complets ont été préparés. Le résumé analytique de l'EIES et du PAR a été publié sur le site web de la Banque le 2 août 2011 et transmis au Conseil sous la référence ADF/BD/IF/20011/147.

3.2.2 Les travaux dans le cadre du projet suivront en grande partie l'alignement actuel. Les principales questions d'ordre environnemental viendront des effets des activités de construction, en particulier la poussière, le bruit et les vibrations, l'érosion du sol tenant à l'excavation et au terrassement, ainsi que la pollution des sols et des sources d'eau tenant au déversement/écoulement de pétrole et de produits pétroliers. Ces impacts seront atténués par le biais de solutions techniques appropriées, des mesures de protection et de conservation adéquates et une planification et une supervision appropriées pendant la construction. Les principaux impacts sociaux seront dus à la prise de terrains, à la destruction de bâtiments, à la perte d'arbres et de récoltes, ainsi que la perte de moyens de subsistance. Le long du tronçon Hawassa-Ageremariam, en Éthiopie, la route aura un impact sur les terres agricoles, les cultures et les espaces arborés. On estime que 43 hectares de terres cultivables seront touchés par le nouveau tracé et l'élargissement de l'emprise. Sur le tronçon Turbi-Moyale, au Kenya, les travaux de réfection de la route du projet affecteront 1 153 propriétés, toutes catégories confondues. Parmi d'autres sujets de préoccupation, il faut mentionner la nécessité de recruter des membres des communautés locales, la propagation des IST/VIH/sida, la prévention et la sensibilisation à ces maladies, en particulier au cours de l'opération. Toutes ces questions ont été traitées dans les plans de gestion environnementale et sociale respectifs et au plan de la réinstallation des populations. Les dispositions financières relatives aux coûts liés à ces questions, notamment les programmes de lutte contre le VIH/sida et les campagnes de sécurité routière et le suivi ont été incorporées dans le projet.

Changement climatique

3.2.3 Le projet n'aura probablement pas une incidence négative sur le climat dans la mesure où il s'agit de réhabiliter/améliorer des routes. Parmi les diverses solutions envisagées pour la conception du projet, la priorité a été accordée au bitumage pour deux grandes raisons liées au changement climatique, abstraction faite d'autres raisons techniques. Une des raisons est que l'asphalte peut être recyclé et possède ainsi une longue durée de vie utile, et la deuxième est que le projet serait en mesure d'utiliser la chaussée bitumée récupérée du tronçon détérioré. La part accrue de l'asphalte récupéré dans l'ensemble du revêtement bitumineux peut avoir pour effet de réduire très fortement les émissions de gaz à effet de serre, grâce à l'élimination de la consommation de carburant qui entre dans l'acquisition et le traitement de la matière première pour obtenir l'enrobage vierge.

3.2.4 La pluviométrie moyenne dans la zone du projet se situe entre 801 mm and 1 800 mm, sur le tronçon Hawassa – Ageremariam, et à environ 300 mm dans les zones arides entre Moyale et Turbi. L'augmentation attendue des flux hydrologiques a été prise en compte dans

la conception d'ouvrages de drainage en tenant compte de la pluviométrie excessive que peuvent provoquer les changements climatiques. Les buses de plus petite taille existantes seront remplacées par des éléments plus grands, et certains ponts seront remplacés ou agrandis. Des canaux de décharge seront construits et des ouvrages de protection seront érigés en amont et en aval des structures le long de la route.

3.2.5 Pour compenser l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre provenant des activités de réhabilitation et de mise à niveau, la conception du projet a prévu la plantation d'arbres. En plus de retirer les émissions de carbone du trafic routier, cela contribue à réduire la poussière et les niveaux de bruit et rend la route plus esthétique. C'est dans l'esprit de cette initiative qu'il est prévu dans le projet de permettre aux entrepreneurs de planter plus de cinquante mille arbres le long des routes du projet. Pendant la phase de construction, il incombera à l'entrepreneur de prendre soin des arbres, mais cette responsabilité sera assumée par la KeNHA et l'ERA, en collaboration avec les administrations locales, après la période de garantie.

Genre

3.2.6 Le projet ne devrait pas avoir d'incidence négative sur l'égalité hommes-femmes au cours de la période d'exécution et par la suite. Il sera conçu de façon à ce que les femmes et les hommes participent à l'intervention et en tirent parti. Cela sera conforme avec les objectifs globaux de promotion de l'égalité hommes-femmes dans les deux pays. La politique nationale du Kenya en matière de genre et de développement favorise la prise en compte des besoins et des préoccupations des hommes et des femmes dans tous les secteurs de développement, notamment l'égalité d'accès aux opportunités économiques et à l'emploi. La constitution de la République démocratique d'Éthiopie favorise l'égalité hommes-femmes et les droits de la femme, tout comme les lois nationales, en encourageant les principes d'égalité et de participation pour tous. L'Éthiopie peut montrer que les femmes seraient prêtes à chercher du travail dans les chantiers de construction, mais il reste à sensibiliser les communautés et les entrepreneurs à cet égard. Le projet réservera ainsi 30 % des emplois non qualifiés aux femmes aux côtés des hommes. De plus, le projet veillera à ce que les femmes qui tiennent les commerces le long des routes bénéficient d'abris construits à des endroits prédéfinis. Par ailleurs, le programme de sensibilisation aux IST/VIH/sida, de prévention et de traitement de ces maladies portera en priorité sur le cas des filles et des femmes. Cela permettra aux communautés locales de recevoir une information juste et complète sur la pandémie et sur les moyens de prévention. Un budget distinct a été prévu à cet effet dans le devis.

Considérations d'ordre social

3.2.7 La route assurera des liaisons plus vastes et améliorées dans la région en reliant le port de Mombasa à l'Éthiopie, pays enclavé. Elle aura pour effet de réduire les coûts de transport et la durée des trajets, de promouvoir le commerce et l'investissement et de stimuler la croissance économique. Les communautés locales pourront accéder aisément aux services sociaux. Le projet créera des emplois pour environ 1 640 membres des communautés locales (1 000 emplois non qualifiés et 640 emplois semi-qualifiés). Pour éviter des troubles sociaux au sujet des emplois disponibles, les communautés locales seront avisées en temps voulu des offres d'emplois. La priorité sera réservée aux communautés riveraines des routes pour les emplois offerts selon le principe de l'égalité hommes-femmes.

3.2.8 En sus des emplois directs créés par le projet, la main-d'œuvre va susciter une demande de services comme la restauration et l'hôtellerie, les approvisionnements et, partant, promouvoir le développement des petites et microentreprises. Le projet créera un environnement favorable à l'essor des PME, ce qui cadre avec l'un des domaines d'intervention prioritaires de la Banque, à savoir le développement du secteur privé, dans sa Stratégie de développement urbain. Les deux pays ont des programmes importants de développement de la microfinance et des PME qui devraient être mobilisés pendant et après la construction pour favoriser l'éclosion d'activités secondaires dans l'économie locale. En conséquence, on s'attend à ce que la route améliorée relève le niveau de vie et du bien-être socioéconomique des populations vivant dans sa zone d'influence, mais également des autres usagers de la route beaucoup plus éloignés. La route va en outre faciliter l'exploitation de l'énorme potentiel de ressources que contiennent les régions sud de l'Éthiopie et nord du Kenya. En général, le projet est appelé à jouer un rôle central dans la promotion du développement dans ces régions dans les deux pays, et également à assurer une liaison d'une importance capitale entre les deux pays, qui va accroître les échanges entre les pays de la sous-région et y renforcer la sécurité.

3.2.9 Les projets de route, en particulier d'autoroutes de ce type, ont pour effet d'accroître l'incidence des MST/VIH/sida le long des routes. Des campagnes de sensibilisation à ces fléaux seront menées en direction des communautés locales, de la main-d'œuvre et des usagers de la route, pour les sensibiliser à la prévention de ces infections. Les documents relatifs aux marchés exigeront des entrepreneurs qu'ils retiennent les services d'un expert du VIH/sida et des MST qui travaillera avec les communautés locales et les organisations communautaires. L'arrivée massive de travailleurs et de personnes à la recherche des emplois peut provoquer une augmentation de la criminalité et exercer des pressions sur les ressources et les équipements locaux tels que les systèmes d'alimentation en eau, le logement et les services de santé. Les entrepreneurs rechercheront des solutions de rechange pour l'alimentation en eau, fourniront des campements respectant les différences entre les sexes et collaboreront au renforcement de la sécurité avec les autorités locales. Pour le tronçon Turbi – Moyale, la conception prévoit le forage de puits et la construction de postes de police. L'augmentation des accidents de circulation touchant les communautés locales, les travailleurs et les autres usagers de la route est prise en compte par le biais de mesures de sécurité routière et des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière, pour lesquelles des provisions ont été faites dans le devis. La conception du projet a également prévu la construction de gares routières, d'aires de stationnement pour les camions et d'aires de repos qui contribueront également à générer des revenus pour les communautés locales.

Indemnisation et réinstallation

3.2.10 Un plan d'action pour la réinstallation a également été préparé pour les tronçons en Éthiopie et au Kenya. S'agissant du tronçon Hawassa – Ageremariam, en Éthiopie, 1 330 personnes au total seront touchées, soit par la perte de bâtiments, de récoltes et/ou d'arbres. Certaines exploitations agricoles et certains arbres en terrain public seront également affectés. Un plan de réinstallation a également été préparé pour la route Turbi - Moyale, dont le résumé figure à l'annexe 2. Le long de l'axe Turbi - Moyale, 1 153 propriétés et biens appartenant aux communautés seront affectés par les travaux de réfection de la route. Le projet a prévu une provision pour le coût estimatif du plan de réinstallation dans les deux pays. Les rapports d'EIES et de réinstallation sont également approuvés par les autorités environnementales locales des deux pays.

4. EXÉCUTION

4.1. Dispositions en matière d'exécution

Organes d'exécution

4.1.1 Le projet sera mis en œuvre par le l'Office éthiopien des routes (ERA) pour les composantes se trouvant en Éthiopie, et par l'Office national des routes du Kenya (KeNHA) pour la partie kényane du projet. Ces deux organismes sont bien structurés et disposent d'un personnel suffisamment expérimenté et qualifié pour remplir leurs missions. Ils possèdent tous deux assez d'expérience dans l'exécution des projets financés par les bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux, y compris la Banque. Ils assurent déjà la mise en œuvre des deux premières phases du projet. Ils sont jugés suffisamment compétents pour l'élaboration de rapports et la passation des marchés prévus dans le cadre du projet. L'ERA a été restructuré récemment (11 juillet) pour pouvoir se concentrer sur la gestion et le développement du réseau routier. L'unité opérationnelle de l'ERA va maintenant fonctionner comme service public indépendant. Un appui institutionnel est fourni au KeNHA dans le cadre de ce projet financé par la Banque et d'autres bailleurs de fonds. Ces deux organismes procèdent également à l'évaluation des besoins en matière de renforcement de capacités conformément à leurs programmes de développement. Le KeNHA a également recruté un consultant pour l'aider à obtenir une certification ISO. La Banque et d'autres partenaires au développement vont apporter leur contribution à ces efforts.

4.1.2 Afin d'assurer une étroite collaboration entre les deux pays, deux accords ont été négociés entre le Kenya et l'Éthiopie dans le cadre d'une phase préliminaire du projet et sont prêts à la signature. Il s'agit notamment i) de l'accord sur les services de transport routier, et ii) du protocole d'accord entre le Kenya et l'Éthiopie sur la création d'un cadre de coopération pour la coordination du développement, du financement de l'exploitation et de la gestion du corridor. Ce protocole d'accord prévoit la création d'une Commission mixte Éthiopie-Kenya pour le développement du corridor chargée de prendre les décisions importantes de politique générale et d'assurer la supervision de la mise en œuvre. La Commission sera assistée par le Comité de coordination du corridor de transport (TCCC) qui sera l'organe technique du projet. Cette Commission va assurer la coordination transfrontalière globale du projet. Le TCCC contribuera aussi au renforcement des capacités de statistiques pour l'amélioration des données de référence nécessaires au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre durables des opérations régionales, conformément au pilier renforcement des capacités du RISP. La mise en place et le fonctionnement de la Commission et du TCCC feront l'objet d'une clause du prêt. Les deux pays sont membres de l'IGAD et du COMESA, qui soutiennent les stratégies de développement économique à travers la coopération régionale. Par conséquent, on espère que ces instances intergouvernementales appuieront les efforts déployés par les deux pays au plan du développement du corridor.

Passation de marchés

4.1.3 Documents applicables : Tous les marchés de travaux de génie civil et de services de conseil financés par la Banque seront passés selon les *Règles de procédure pour l'acquisition des biens et travaux* de la Banque (édition de mai 2008) ou, le cas échéant, selon les *Règles de procédure pour l'emploi des consultants* (édition de mai 2008), au moyen des dossiers types d'appel d'offres et d'appel à propositions applicables de la Banque.

4.1.4 La responsabilité de la passation des marchés de travaux et de contrats de services des consultants incombera au KeNHA pour les composantes kenyanes du projet et à l'ERA pour les composantes éthiopiennes. Les ressources, les capacités, l'expertise et l'expérience de ces deux organismes ont été évaluées et jugées suffisantes pour la passation des marchés nécessaires au projet dans leur pays respectif. Étant donné que le KeNHA a été récemment (2007) érigé en entité autonome, il y a lieu de renforcer davantage ses capacités et ses effectifs techniques. À cet égard, le KeNHA va utiliser les ressources de formation allouées à la Phase II du projet de développement du corridor. Les dispositions de passation des marchés sont présentées plus en détail à l'Annexe B4.

Dispositions en matière de gestion financière et de décaissement

4.1.5 *Éthiopie* : L'ERA est doté de structures adéquates ainsi que du personnel compétent (54 comptables) pour assumer les responsabilités de gestion financière du projet. Ses politiques comptables seront utilisées pour les composantes éthiopiennes du projet. Les risques intrinsèques et les risques de contrôle ont été évalués par l'équipe du projet et considérés faibles à modérés. *Kenya* : La responsabilité de la gestion financière du projet pour ce qui est de ses composantes kenyanes sera assumée par le KeNHA. Les capacités de celui-ci ont été jugées adéquates pour la gestion financière du projet. Il dispose de 20 comptables qualifiés et de robustes systèmes budgétaires, comptable, de contrôle interne et d'établissement de rapports. L'équipe a évalué les risques intrinsèques et les risques de contrôle et les juge faibles à modérés.

4.1.6 Dans les deux pays, les états financiers annuels seront audités par les vérificateurs généraux des deux gouvernements ou un cabinet choisi par ceux-ci conformément aux termes de référence pour l'audit établis par la Banque. Le rapport annuel d'audit accompagné d'une lettre de recommandations sera soumis à la Banque au plus tard six mois après la fin de chaque exercice. Les organismes d'exécution utiliseront les quatre modes de décaissement de la Banque expliqués dans le manuel de décaissement tandis que les modes de décaissement par paiement direct seront privilégiés pour les paiements aux entrepreneurs et fournisseurs de services une fois que le consultant autorisé et les responsables du projet auront jugé leurs performances satisfaisantes. L'audit interne des organismes d'exécution viendra en complément de la supervision assurée par la direction du projet. L'audit proposé du rapport qualité-prix servira à mieux garantir que les fonds sont utilisés pour les objectifs visés avec comme seuls soucis l'économie et l'efficacité. Les procédures de décaissement sont présentées plus en détail à l'Annexe B3.

4.2. *Suivi*

4.2.1 La passation des marchés, la supervision et le suivi du projet incombent globalement aux Directeurs généraux du KeNHA et de l'ERA. Ces organismes sont bien structurés et dotés de professionnels compétents et expérimentés. Ils nommeront chacun des coordonnateurs de projet pour un suivi étroit et des réponses en temps opportun aux correspondances émanant des consultants et des entrepreneurs. Ils prendront part à des réunions tripartites mensuelles sur l'état d'avancement du projet et effectueront des visites sur le terrain pour discuter des problèmes liés à l'avancement des travaux et y apporter des solutions. Ils seront également chargés du suivi du Cadre logique axé sur les résultats en concertation avec les institutions appropriées. Le suivi des mesures d'atténuation de l'impact environnemental et social incombe aux Unités environnementales et sociales des organismes d'exécution et des services environnementaux et sociaux respectifs des deux pays, à savoir le

NEMA et l'EPA. Pour ce qui est de la gestion financière et de l'audit, les systèmes comptables et de communication de l'information en place dans les organismes d'exécution peuvent établir des données précises et fiables sur les ressources et les dépenses du projet. En plus de l'appui de la Banque à la mise en œuvre et à l'évaluation des performances du projet, grâce à des visites périodiques et lors de la revue à mi-parcours, ces organismes établiront des rapports trimestriels de l'emprunteur qu'ils soumettront à la Banque. Le programme de mise en œuvre et de supervision de la Banque figure au Tableau 4.1.

Tableau 4.1
Programme de mise en œuvre et de supervision

<i>Programme</i>	<i>Étape</i>	<i>Supervision / effet de rétroaction</i>
<i>T2 – 2012</i>	<i>Lancement du projet</i>	<i>Rapport de supervision et d'étape</i>
<i>T2 – 2012</i>	<i>Achèvement de la passation des marchés de travaux de génie civil</i>	<i>Plan de passation des marchés/Rapport sur l'état d'avancement</i>
<i>T4 – 2013</i>	<i>Revue à mi-parcours de 50 % des travaux de génie civil achevés</i>	<i>Rapport de revue à mi-parcours et Rapport sur l'état d'avancement</i>
<i>T2 – 2015</i>	<i>Travaux de génie civil quasiment achevés</i>	<i>Rapport de supervision et sur l'état d'avancement</i>
<i>T2 – 2016</i>	<i>Fin de la période de garantie</i>	<i>Rapport de supervision et sur l'état d'avancement</i>
<i>T4 – 2016</i>	<i>Achèvement du projet</i>	<i>Rapport d'achèvement de projet</i>

4.3 Gouvernance

4.3.1 Le projet sera mis en œuvre dans le cadre des systèmes de gestion des finances publiques du gouvernement kényan et du gouvernement éthiopien. Il adoptera, de ce fait, toutes les politiques et directives de gouvernance et de lutte contre la corruption des deux pays. L'audit interne des deux Offices et celui des Ministères viendront compléter la supervision assurée par la direction du projet. L'audit qualité-prix proposé apportera une contribution supplémentaire en garantissant l'utilisation des fonds pour les objectifs visés avec pour seuls soucis les économies et l'efficacité.

4.3.2 Les mesures spécifiques d'atténuation des risques liés à la gouvernance du projet sont : i) la nomination d'un auditeur indépendant afin de garantir une utilisation efficace des fonds pour les objectifs visés ; et ii) l'examen et l'approbation préalables par la Banque de toutes les activités de passation des marchés.

4.4 Viabilité à long terme

4.4.1 La viabilité à long terme du projet sera fonction de la qualité des travaux exécutés. Elle dépendra aussi en grande partie des capacités de planification et de réalisation des travaux périodiques d'entretien systématique en temps opportun des deux gouvernements. En outre, elle sera également fonction de la mise en œuvre effective de programmes de contrôle de la charge à l'essieu afin d'empêcher les camions en surcharge d'abimer prématurément la route.

4.4.2 En Éthiopie, la planification, la programmation et la mise en œuvre des activités d'entretien routier sont assurées au moyen de plans d'action successifs d'entretien dans le cadre du Programme de développement du secteur routier (PDSR) exécuté par l'ERA. Pour renforcer les capacités de planification de l'entretien, la conception du projet a attribué à l'ERA la responsabilité des consultations en matière d'assistance technique. Ces

consultations incluent le diagnostic de la programmation actuelle de l'entretien par l'ERA et l'appui à l'élaboration d'un plan annuel et d'un plan quinquennal d'entretien, d'évaluation du réseau routier et de détermination de sa valeur afin de proposer des améliorations à l'approche actuelle de planification de l'entretien, et/ou l'élaboration d'une nouvelle approche de l'entretien. Au Kenya, la loi relative au secteur routier (Kenya Roads Act) a confié au KeNHA la responsabilité de la gestion et de l'entretien du réseau routier national, y compris l'entretien financé par l'Office des routes du Kenya (KRB). Le ministère des Routes a finalisé le Programme d'investissement du secteur routier (RSIP 2010-2024) pour orienter le développement et l'entretien de ce secteur. Les dépenses récurrentes après l'achèvement du projet incluent les dépenses d'entretien systématique effectuées chaque année et se chiffrent à 580 000 dollars EU en Éthiopie et à 210 000 dollars EU au Kenya ; et l'entretien périodique tous les huit ans sous la forme d'activités de réfection ou de revêtement d'asphalte pour protéger cet investissement estimé à 7,26 millions de dollars EU pour la partie éthiopienne et 4,31 millions pour la partie kenyane.

4.4.3 Les deux pays disposent chacun d'un fonds d'entretien routier dont le but est de garantir un flux stable de fonds pour l'entretien routier. En Éthiopie, les ressources d'entretien routier sont gérées par le Fonds routier éthiopien (ERF). Ses recettes proviennent principalement des taxes sur le carburant, des taxes sur le transit et des revenus d'intérêt. L'année du lancement du Fonds routier en 1997-1998, ces ressources étaient estimées à 0,33 milliard de birrs et elles sont passées à 1,43 milliards en 2009-2010, soit 95 % des besoins d'entretien. Vu la situation actuelle et l'extension attendue du réseau routier, l'ERF a recruté un consultant international chargé de concevoir une stratégie durable d'entretien du réseau routier éthiopien. Le rapport provisoire de cette étude (juillet 2011) considère comme sources potentielles de financement, les frais annuels d'immatriculation des véhicules, les taxes basées sur les distances et les charges, les taxes sur les poids lourds, les amendes pour surcharge et le péage routier. La Banque va organiser avec le gouvernement éthiopien un dialogue politique basé sur le résultat de l'étude finale. Au Kenya, les deux principales sources de financement sont les taxes sur le carburant et les frais de transit qui représentent plus de 99 % des fonds déposés dans les comptes de l'Office kényan des routes (KRB). La taxe sur le carburant appliquée au Kenya pour l'entretien des routes est gérée par le KRB et les recettes de celui-ci n'ont cessé de croître année après année, de 18 % en moyenne, passant de 7,65 milliards de shillings kényans en 2002-2003 à 22,46 milliards en 2010-2011. Ce montant suffit pour couvrir tous les travaux d'entretien systématique du réseau routier, mais il faut des ressources supplémentaires pour résorber le retard enregistré au plan de l'entretien. À cet effet, le KRB réfléchit à la possibilité d'une émission d'obligations d'infrastructure et à des mécanismes de partenariat public-privé.

4.4.4 L'Éthiopie et le Kenya mettent en œuvre des mesures gouvernementales dans le cadre du contrôle de la charge à l'essieu sur leurs réseaux routiers respectifs avec une assistance technique financée par des partenaires au développement. Ces mesures incluent l'introduction de nouvelles configurations des essieux, la construction de nouvelles stations de pesage, et une application plus efficace des règles. En Éthiopie, l'ERA applique le contrôle de la charge à l'essieu grâce aux neuf stations de pesage fixes et aux trois stations mobiles de pesage qui seront bientôt installées dans l'ensemble du pays. Au Kenya, la mise en place d'un système de réseau pour les treize stations de pesage installées à travers le pays a été finalisée ainsi que la formation du personnel du KeNHA. Ces mesures, accompagnées de l'amélioration de la gouvernance sectorielle et des mécanismes, contribueront à la durabilité du projet.

4.5. Gestion des risques

4.5.1 L'élaboration du projet tient compte de plusieurs risques susceptibles d'avoir des conséquences sur la réalisation des objectifs visés. Les risques et les mesures d'atténuation sont analysés ci-après :

Risque liés à l'impact : La *faiblesse des échanges* entre les deux pays constitue un risque qui peut limiter les effets positifs du projet. Les programmes de promotion des échanges du COMESA et de l'IGAD ainsi que le Comité mixte sur le commerce entre le Kenya et l'Éthiopie exerceront un effet d'atténuation.

Risques liés aux résultats attendus : i) *l'insécurité* qui prévaut sur certains tronçons du corridor peut représenter un risque potentiel pour l'impact positif du projet. Les mesures prises à travers la mise en place des équipes de sécurité et des comités de paix dans les districts réduiront le niveau d'insécurité et permettront le maintien de l'ordre dans la zone du projet. Le projet fournira également des ressources pour le renforcement de la sécurité, y compris la construction de plusieurs postes de police.

ii) L'autre risque lié aux résultats attendus du projet concerne la *négligence des travaux d'entretien*. L'existence dans les deux pays d'un Fonds routier stable et de Programmes de développement/investissements du secteur routier garantira l'établissement d'un ordre approprié de priorités et la préservation des actifs routiers et contribuera à l'atténuation de ce risque. L'enrobé bitumeux à chaud sélectionné pour le revêtement de la chaussée présente également l'avantage de réduire sensiblement les coûts d'entretien. De même, la conception du projet a fait appel aux services des consultants pour le renforcement des capacités de l'ERA en matière de gestion du patrimoine routier.

Risques d'exécution/performances : i) *Le retard d'exécution du projet* constitue l'un des risques susceptibles d'affecter les performances du projet. Ce risque sera atténué par : le recrutement d'entrepreneurs et de consultants suffisamment expérimentés ; le recours aux adjudications anticipées ; et la supervision étroite par les offices des routes et les équipes de supervision de la Banque. Le bureau-pays du Kenya, l'un des centres de ressources de la Banque, est bien placé pour apporter un appui proactif aux offices des routes.

ii) *Le retard dans la mise en œuvre du Plan d'action de réinstallation (PAR) par les gouvernements* peut également entraîner des retards dans l'exécution du projet. L'existence d'un PAR bien élaboré et les engagements pris par les gouvernements de lancer le processus d'indemnisation des personnes affectées par le projet (PAP) bien avant le début du projet atténueront ce risque.

iii) *Dépassement de coûts* : C'est l'autre risque auquel le projet pourrait être confronté. Il sera atténué par l'utilisation de données récentes pour l'estimation des coûts en tenant des imprévus.

iv) Le principal risque environnemental auquel l'exécution du projet est exposée concerne les *effets du changement climatique*, surtout les crues soudaines dues à de fortes précipitations. Pour atténuer ce risque, la conception du projet a prévu des ouvrages adéquats de drainage – ponts, ponceaux et drains latéraux – sur tout le tracé du projet. L'équipe des consultants chargés de la supervision comprendra également un spécialiste de l'environnement.

4.6. Création du savoir

4.6.1 La réussite de la mise en œuvre d'un projet est fonction des performances des entrepreneurs et consultants. La revue des projets en cours d'exécution montre que la qualité/les délais des services fournis aux organismes d'exécution par les entrepreneurs et les consultants ne sont pas toujours à la hauteur des attentes. Par conséquent, la mise en œuvre harmonieuse des projets peut être affectée. Le service prévu dans le cadre de ce projet permettra d'identifier les causes, de proposer des mesures d'amélioration et d'élaborer un mécanisme de suivi. Le savoir acquis servira pour les futurs projets dans le secteur routier, d'autres secteurs ainsi que pour toute révision nécessaire des dispositions des contrats types.

4.6.2 La Banque va acquérir une expérience considérable dans le cadre de ce projet et grâce à son engagement à long terme dans la construction en plusieurs phases de routes/corridors commerciaux africains et la planification, l'exécution et l'harmonisation de politiques et la mise en œuvre de programmes de facilitation dans plusieurs pays. Le savoir et l'architecture institutionnelle utilisés doivent être conservés comme leçons pour la mise en œuvre de projets similaires ailleurs. Le COMESA et l'IGAD serviront de cadre pour l'échange de leçons tirées de cette expérience.

5. CADRE JURIDIQUE

5.1. Instrument juridique

5.1.1 Les instruments dont la Banque se sert pour financer cette opération sont deux prêts concessionnels du FAD octroyés à l'Éthiopie et au Kenya. Le prêt octroyé à l'Éthiopie s'élève à 105 millions d'UC dont 35 millions d'UC (33 %) d'allocations basées sur les performances accordées à l'Éthiopie au titre du FAD-XII et 70 millions d'UC (67 %) de l'enveloppe des opérations régionales. Celui octroyé au Kenya s'élève à 120 millions d'UC dont 40 millions d'UC (33 %) d'allocations basées sur les performances accordées au Kenya au titre du FAD-XII et 80 millions d'UC (67 %) de l'enveloppe des opérations régionales. Les deux prêts sont soumis aux conditions normales appliquées aux prêts FAD.

5.2. Conditions associées à l'intervention de la Banque

Conditions préalables à l'entrée en vigueur des accords de prêt

5.2.1 L'entrée en vigueur des accords de prêt sera soumise au respect par les emprunteurs des dispositions de l'article 12.01 des Conditions générales applicables aux accords de prêt et aux Accords de garantie du Fonds.

Conditions préalables au premier décaissement des prêts

5.2.2 L'obligation pour le Fonds d'effectuer le premier décaissement des prêts sera subordonnée à l'entrée en vigueur de l'accord de prêt et la fourniture par les emprunteurs au Fonds de la preuve du respect des conditions suivantes :

- i) un Plan d'action de réinstallation (PAR) assorti d'un calendrier (le « Calendrier des travaux et des indemnités ») indiquant A) le tronçonnement des lots de travaux de génie civil et B) un échéancier de paiement des indemnités des personnes affectées par le projet pour chacun des lots, acceptables pour le Fonds ; et

- ii) la preuve que toutes les personnes affectées par le projet pour ce qui est du premier lot des travaux de génie civil ont été indemnisées et/ou recasées conformément au PAR et au Calendrier des travaux et des indemnités.

Autres conditions liées à l'octroi des prêts

5.2.3 Autre condition d'octroi des prêts :

Les emprunteurs doivent conjointement donner au Fonds la preuve qu'avant le début des travaux de construction de n'importe quel lot des travaux de génie civil, toutes les personnes affectées par le projet ont été indemnisées et/réinstallées pour chaque lot pertinent conformément au PAR et toute mise à jour du PAR ainsi qu'au Calendrier des travaux et des indemnités.

Engagements

5.2.4 Les emprunteurs s'engagent à:

- i) mettre en œuvre et établir des rapports trimestriels de mise en œuvre de l'Évaluation de l'impact environnemental et social, du Plan de gestion sociale et de l'environnement et du PAR sous une forme acceptable pour le Fonds ; et
- ii) fournir la preuve acceptable pour le Fonds, au plus tard le 31 décembre 2012 que la Commission de développement du corridor Éthiopie-Kenya et le Comité de coordination du corridor de transport sont fonctionnels.

5.3. Conformité avec les politiques de la Banque

Le présent projet est en conformité avec les politiques en vigueur de la Banque.

Les exceptions suivantes aux politiques de la Banque sont recommandées pour approbation. Le projet est en conformité avec toutes les autres politiques en vigueur de la Banque.

6. RECOMMANDATION

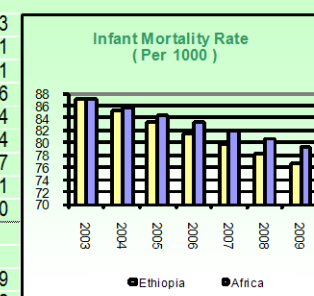
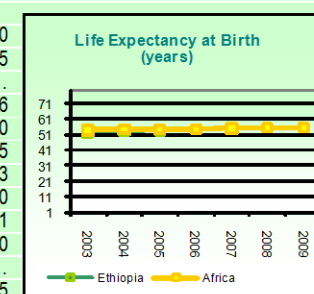
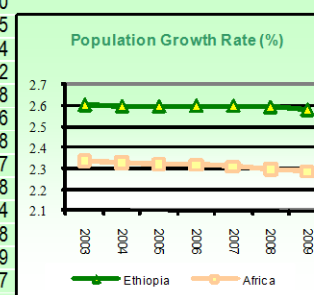
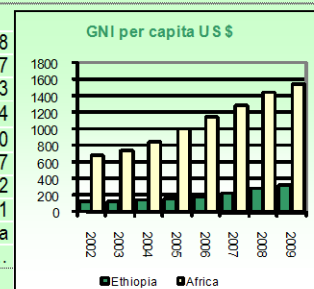
6.1 Ce projet routier constitue un important tronçon du corridor routier Mombassa-Nairobi-Addis-Abeba. Sa mise en œuvre va contribuer de manière significative à l'amélioration des infrastructures de transport et de communication entre le Kenya et l'Éthiopie, et facilitera l'intégration bilatérale et régionale. Le corridor fournira également à l'Éthiopie une autre voie d'accès viable à la mer, à travers le port maritime de Mombasa.

6.2 La Direction recommande au Conseil d'administration d'approuver les prêts proposés d'un montant de 120 millions d'UC et de 105 millions d'UC respectivement en faveur de la République du Kenya et de la République fédérale démocratique d'Éthiopie pour le financement du projet décrit dans le présent rapport et sous réserve des conditions spécifiées ci-dessus.

Appendice I

Indicateurs socioéconomiques comparatifs - Éthiopie

	Year	Ethiopia	Africa	Developing Country	Developed Country
Basic Indicators					
Area ('000 Km ²)		1 104	30 323	80 976	54 658
Total Population (millions)	2010	85.0	1,031.5	5,659	1,117
Urban Population (% of Total)	2010	17.6	39.9	45.1	77.3
Population Density (per Km ²)	2010	76.9	34.0	69.9	20.4
GNI per Capita (US \$)	2009	330	1 525	2 968	37 990
Labor Force Participation - Total (%)	2010	48.6	40.1	61.8	60.7
Labor Force Participation - Female (%)	2010	48.0	41.0	49.1	52.2
Gender -Related Development Index Value	2007	0.403	0.433	0.694	0.911
Human Develop. Index (Rank among 169 countries)	2010	157	n.a	n.a	n.a
Popul. Living Below \$ 1 a Day (% of Population)	2005-08	39.0	42.3	25.2	...
Demographic Indicators					
Population Growth Rate - Total (%)	2010	2.6	2.3	1.3	0.6
Population Growth Rate - Urban (%)	2010	4.4	3.4	2.4	1.0
Population < 15 years (%)	2010	43.2	40.3	29.0	17.5
Population >= 65 years (%)	2010	3.6	3.8	6.0	15.4
Dependency Ratio (%)	2010	86.5	77.6	55.4	49.2
Sex Ratio (per 100 female)	2010	99.0	99.5	93.5	94.8
Female Population 15-49 years (% of total population)	2010	23.5	24.4	49.4	50.6
Life Expectancy at Birth - Total (years)	2010	56.1	56.0	67.1	79.8
Life Expectancy at Birth - Female (years)	2010	57.6	57.1	69.1	82.7
Crude Birth Rate (per 1,000)	2010	37.2	34.2	21.4	11.8
Crude Death Rate (per 1,000)	2010	11.3	12.6	8.2	8.4
Infant Mortality Rate (per 1,000)	2010	74.9	78.6	46.9	5.8
Child Mortality Rate (per 1,000)	2010	123.1	127.2	66.5	6.9
Total Fertility Rate (per woman)	2010	5.1	4.4	2.7	1.7
Maternal Mortality Rate (per 100,000)	2008	470.0	530.2	290.0	15.2
Women Using Contraception (%)	2005-08	14.7	...	61.0	...
Health & Nutrition Indicators					
Physicians (per 100,000 people)	2007	2.0	58.3	109.5	286.0
Nurses (per 100,000 people)*	2007	23.1	113.3	204.0	786.5
Births attended by Trained Health Personnel (%)	2005-07	5.7	50.2	64.1	...
Access to Safe Water (% of Population)	2008	38.0	64.5	84.3	99.6
Access to Health Services (% of Population)	2005	...	65.4	80.0	100.0
Access to Sanitation (% of Population)	2008	12.0	41.0	53.6	99.5
Percent. of Adults (aged 15-49) Living with HIV/AIDS	2007	2.1	4.9	0.9	0.3
Incidence of Tuberculosis (per 100,000)	2009	359.0	294.9	161.0	14.0
Child Immunization Against Tuberculosis (%)	2009	76.0	79.9	81.0	95.1
Child Immunization Against Measles (%)	2009	75.0	71.1	80.7	93.0
Underweight Children (% of children under 5 years)	2005-08	34.6	30.9	22.4	...
Daily Calorie Supply per Capita	2007	1 980	2 465	2 675	3 285
Public Expenditure on Health (as % of GDP)	2008	3.4	5.7	2.9	7.4
Education Indicators					
Gross Enrolment Ratio (%)					
Primary School - Total	2009	102.5	102.7	107.2	101.3
Primary School - Female	2009	97.8	99.0	109.2	101.1
Secondary School - Total	2009	34.4	37.8	62.9	100.1
Secondary School - Female	2009	30.0	33.8	61.3	99.6
Primary School Female Teaching Staff (% of Total)	2009	38.0	47.0	60.5	81.4
Adult Literacy Rate - Total (%)	2008	35.9	64.8	80.3	98.4
Adult Literacy Rate - Male (%)	2008	50.0	74.0	86.0	98.7
Adult Literacy Rate - Female (%)	2008	22.8	55.9	74.8	98.1
Percentage of GDP Spent on Education	2007	5.5	4.6	3.8	5.0
Environmental Indicators					
Land Use (Arable Land as % of Total Land Area)	2008	13.6	7.8	10.6	10.9
Annual Rate of Deforestation (%)	2005	...	0.7	0.4	-0.2
Annual Rate of Reforestation (%)	2005	...	10.9
Per Capita CO2 Emissions (metric tons)	2009	0.1	1.1	2.9	12.5



Sources : ADB Statistics Department Databases; World Bank: World Development Indicators;

last update :

May 2011

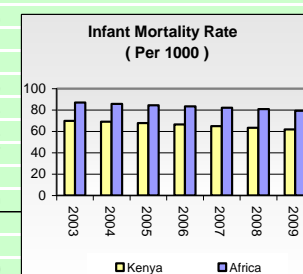
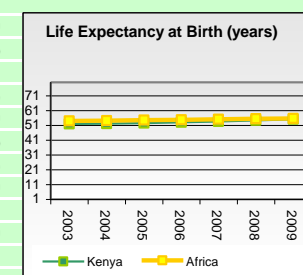
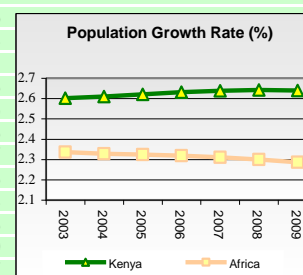
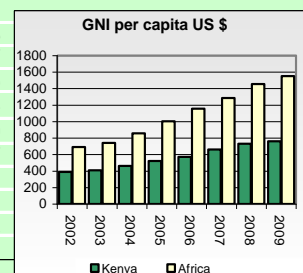
UNAIDS; UNSD; WHO, UNICEF, WRI, UNDP; Country Reports.

Note : n.a. : Not Applicable ; ... : Data Not Available.

Kenya

COMPARATIVE SOCIO-ECONOMIC INDICATORS

	Year	Kenya	Africa	Developing Countries	Developed Countries
Basic Indicators					
Area ('000 Km ²)		593	30 323	80 976	54 658
Total Population (millions)	2010	40.9	1,031.5	5,659	1,117
Urban Population (% of Total)	2010	22.2	39.9	45.1	77.3
Population Density (per Km ²)	2010	68.9	34.0	69.9	20.4
GNI per Capita (US \$)	2009	760	1 525	2 968	37 990
Labor Force Participation - Total (%)	2010	47.1	40.1	61.8	60.7
Labor Force Participation - Female (%)	2010	46.7	41.0	49.1	52.2
Gender -Related Development Index Value	2007	0.538	0.433	0.694	0.911
Human Develop. Index (Rank among 169 countries)	2010	128	n.a	n.a	n.a
Popul. Living Below \$ 1 a Day (% of Population)	2005-08	19.7	42.3	25.2	...
Demographic Indicators					
Population Growth Rate - Total (%)	2010	2.6	2.3	1.3	0.6
Population Growth Rate - Urban (%)	2010	4.1	3.4	2.4	1.0
Population < 15 years (%)	2010	42.8	40.3	29.0	17.5
Population >= 65 years (%)	2010	3.0	3.8	6.0	15.4
Dependency Ratio (%)	2010	83.3	77.6	55.4	49.2
Sex Ratio (per 100 female)	2010	100.0	99.5	93.5	94.8
Female Population 15-49 years (% of total population)	2010	24.0	24.4	49.4	50.6
Life Expectancy at Birth - Total (years)	2010	55.6	56.0	67.1	79.8
Life Expectancy at Birth - Female (years)	2010	56.0	57.1	69.1	82.7
Crude Birth Rate (per 1,000)	2010	37.9	34.2	21.4	11.8
Crude Death Rate (per 1,000)	2010	11.0	12.6	8.2	8.4
Infant Mortality Rate (per 1,000)	2010	60.4	78.6	46.9	5.8
Child Mortality Rate (per 1,000)	2010	96.9	127.2	66.5	6.9
Total Fertility Rate (per woman)	2010	4.8	4.4	2.7	1.7
Maternal Mortality Rate (per 100,000)	2008	530.0	530.2	290.0	15.2
Women Using Contraception (%)	2005-08	61.0	...
Health & Nutrition Indicators					
Physicians (per 100,000 people)	2004-09	22.1	58.3	109.5	286.0
Nurses (per 100,000 people)*	2004-09	118.7	113.3	204.0	786.5
Births attended by Trained Health Personnel (%)	2004-09	41.6	50.2	64.1	...
Access to Safe Water (% of Population)	2008	59.0	64.5	84.3	99.6
Access to Health Services (% of Population)	2005-08	...	65.4	80.0	100.0
Access to Sanitation (% of Population)	2008	31.0	41.0	53.6	99.5
Percent. of Adults (aged 15-49) Living with HIV/AIDS	2005-09	6.1	4.9	0.9	0.3
Incidence of Tuberculosis (per 100,000)	2009	305.0	294.9	161.0	14.0
Child Immunization Against Tuberculosis (%)	2009	75.0	79.9	81.0	95.1
Child Immunization Against Measles (%)	2009	74.0	71.1	80.7	93.0
Underweight Children (% of children under 5 years)	2005-08	...	30.9	22.4	...
Daily Calorie Supply per Capita	2007	2 089	2 465	2 675	3 285
Public Expenditure on Health (as % of GDP)	2008	4.5	5.7	2.9	7.4
Education Indicators					
Gross Enrolment Ratio (%)					
Primary School - Total	2009	112.7	102.7	107.2	101.3
Primary School - Female	2009	111.4	99.0	109.2	101.1
Secondary School - Total	2009	59.5	37.8	62.9	100.1
Secondary School - Female	2009	56.5	33.8	61.3	99.6
Primary School Female Teaching Staff (% of Total)	2009	43.9	47.0	60.5	81.4
Adult literacy Rate - Total (%)	2008	86.5	64.8	80.3	98.4
Adult literacy Rate - Male (%)	2008	90.3	74.0	86.0	98.7
Adult literacy Rate - Female (%)	2008	82.8	55.9	74.8	98.1
Percentage of GDP Spent on Education	2010	6.7	4.6	3.8	5.0
Environmental Indicators					
Land Use (Arable Land as % of Total Land Area)	2008	9.3	7.8	10.6	10.9
Annual Rate of Deforestation (%)	2005-09	...	0.7	0.4	-0.2
Annual Rate of Reforestation (%)	2005-09	...	10.9
Per Capita CO2 Emissions (metric tons)	2009	0.3	1.1	2.9	12.5



Sources : ADB Statistics Department Databases; World Bank: World Development Indicators;

last update :

May 2011

UNAIDS; UNSD; WHO; UNICEF, WRI, UNDP; Country Reports.

Note : n.a. : Not Applicable ; ... : Data Not Available.

APPENDICE II : PORTEFEUILLE DE LA BAD DANS LES PAYS

Septembre 2011

NOM DU PROJET	Secteur principal	Source de financement	Date d'approbation	Date de clôture	Approuvé millions d'UC		Ratio de décaissement en %
					Prêt (P)	Don (D)	
KENYA							
A. Public – National (Kenya)							
1. Timboroa - Eldoret	Transport/routes	Prêt FAD	24.11.2010	31.12.2016	35,00		0
2. Amélioration route Nairobi - Thika	"	Prêt FAD	21.11.2007	31.12.2012	117,85	3,15	P:48,1; D:16,3
3. Adduction d'eau et assain. Vallée du Rift	Eau & assain.	Prêt FAD	07.07.2004	30.6.2011	13,04	5,02	D:83,4; P:94,0
4. Appui aux offices des services d'eau	"	Prêt FAD	21.11.2007	31.12.2012	35,19	10,07	5,5
5. Appui au développement des zones vertes	Agriculture	Prêt FAD	12.10.2005	31.12.2013	25,04		65,7
6. Conservation des ressources d'Ewaso Ng'iro	"	Prêt FAD	22.04.2005	31.12.2012	13,59	2,89	P:41,8;D:45,0
7. Réhab. et reconst. des moyens de subsistance	"	Prêt FAD	29.4.2009	30.6.2013	15,00		45,3
8. Élevage/dév. rural ASAL	"	Prêt FAD	17.12.2003	31.12.2011	18,41	3,17	P:89,8; D:95,7
9. Petites exploitations Kimira- Oluch	"	Prêt FAD	31.05.2006	30.9.2013	22,98	1,15	P:48,5; D:41,4
10. Dévelop. horticole à petite échelle	"	Prêt FAD	05.09.2007	31.12.2014	17,00		12,0
11. Éducation III	Social	Prêt FAD	17.12.2003	30.12.2012	24,26	6,75	P:17,8; D:35,1
12. Santé rurale III	"	Prêt FAD	07.07.2004	29.02.2012	17,18	6,00	P:49,5; D:97,5
13. Autonom. communaut. et appui institut.	"	Prêt FAD	17.12.2007	31.7.2014	17,00		15,0
14. Form. Tech et professionnelle	Social	Prêt FAD	16.12.2008	31.12.2013	25,00		9,2
15. Gestion intég. terres et eaux	Eau & assain.	AWF	06.02.2009	31.12.12		1,94	16,9
16. Restauration infrastructure agricole	Agriculture	Prêt FAD	29.04.2009	30.6.2012	15,00		41,4
17. Ligne de transp. élect. Mombasa - Nairobi	Électricité	Prêt FAD	06.05.2009	31.12.2013	50,00		14,8
18. Eau et assain. petites villes	Eau & assain.	Prêt FAD	3.11.2009	31.12.2014	70,00		0,0
Sous-total National (Kenya)					531,54	40,14	
B. Public – Multinational (Kenya)							
19. Corrid. routier Mombasa--Addis-Abeba Ph I	Transport/routes	Prêt FAD	13.12.2004	31.12.2011	33,60	1,20	83,4
20. Développement route Arusha - Athi	"	Prêt FAD	13.12.2006	31.12.2012	49,24		71
21. Réseau élect. lacs équator. du Nil	Énergie	Prêt FAD	16.06.2010	31.12.2014	39,77		0,0
22. Corrid. routier Mombasa--Addis-Abeba Ph. II	Transport/routes	Prêt FAD	1.7.2009	31.12.2015	125,00	5,00	6,1
Sous-total Multinational (Kenya)					247,61	6,20	
Total (Kenya)					779,15	46,34	
ÉTHIOPIE							
A. Public – National (Éthiopie)							
1. Amélioration route Wacha – Maji	Transport/routes	Prêt FAD	11/06/03	31/13/2012	22,71	0,99	P:93,1; D:79,2
2. Amélioration route Jimma – Mizan	"	Prêt FAD	13/12/06	31/12/2012	65,00		42,4
3. Irrigation et gestion bassin versant Koga	Agriculture	Prêt FAD	28/06/2001	30/06/2011	32,59	1,33	P:90,5; D:75,5
4. Appui secteur agricole	"	Prêt FAD	05/12/2003	31/12/2012	21,24	17,76	68,5
5. Zone libérée tsé-tsé et trypanosomiase	Agriculture	Prêt FAD	08/12/2004	31/12/2011	9,55		19,01
6. Électrification rurale II	Énergie	Prêt FAD	20/12/2006	31/12/2013	87,20		64,5
7. Amélioration transport électricité	"	Prêt FAD	06/12/2010	31/12/2015	93,75	58,00	P:0; G:0
8. Adduc. eau et assain. Harar	Eau & assain.	Prêt FAD	04/09/2002	31/12/2011	19,89	1,12	P:83,3; D:17,7
9. Alimentation en eau et d'assainissement en milieu rural	"	Prêt FAD	21/12/2005	30/06/2012		43,61	65,9
Sous-total National (Éthiopie)					351,93	122,81	
B. Public – Multinational (Éthiopie)							
10. Corridor rout. Mombasa-Addis-Abeba, Ph. I	Transport	Prêt FAD	13/12/04	30/06/12		1,35	52,77 %
11. Corridor rout. Mombasa-Addis-Abeba, Ph. II	"	Prêt FAD	31/07/09	31/12/2015	85,00		10,02 %
12. Création d'une zone définitivement libérée de la mouche tsé-tsé	Agriculture	Prêt FAD	08/12/2004	31/12/2011		0,24	63,05 %
Sous-total Multinational (Éthiopie)					85	1,59	
Total (Éthiopie)					436,93	124,40	

PROJETS CONNEXES FINANÇÉS PAR LA BANQUE ET D'AUTRES BAILLEURS DE FONDS

Titre du projet	Bailleur de fonds	Région	millions USD
KENYA			
Timboroa – Eldoret	BAD	Province Vallée du Rift	56
Corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba (Phase II)	BAD	Province orientale	52
Développement de la route Arusha-Namanga	BAD	Vallée du Rift	74
Amélioration de la route Nairobi - Thika (A2)	BAD	Provinces Nairobi/centrale	181
Corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba (Phase II)	BAD	Province orientale	183
Programme d'entretien routier 2000	AFD	Muranga/Mar/Nyandarua	29
Route Maai Mahiu – Narok	AFD/KfW	Vallée du Rift	26/29
Route Wote - Makindu (E707)	BADEA/OPEP	Province orientale	25
Route Emali - Oloitokitok (C102)	BADEA/OPEP	Vallée du Rift	30
Dundori - Ol Kalou - Njabini Road (C69)	BADEA/OPEP	Central	0,2
Construction de la route Garissa - Modogashe	BADEA/OPEP	Province 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 dégagement de l'Est	Chine	Nairobi	100
Lot III de la route Nairobi – Thika	Chine	Nairobi	120
Pistes rurales et agricoles	DANIDA	Côte, Est	4
Prog. de réhabilitation du Corridor Nord – Phase II	CE	Kenya	87
Prog. de réhabilitation du Corridor Nord – Phase III	CE	Kenya	82
Route fleuve Merille - - Marsabit	CE	Nord du Kenya	122
Programme d'entretien routier 2000 – Phase II	CE	Province orientale	15
Réhabilitation routes rurales	KfW/CE	Prov. orientale/centrale	17/31
Renforcement capacités entretien routier	JICA	Nairobi	3
Construction des chaînons manquants de Nairobi n ^{os} 3, 6 & 7	JICA	Nairobi	13
Développement du port de Mombasa	JICA	Mombasa	223
Route Nairobi-Dagoretti C60/C61)	JICA	Nairobi	11
Programme d'entretien routier 2000	KfW	Rift/Nyanza/ Prov. ouest	23
Programme d'entretien routier 2000	SIDA	Nyanza	25
Amélioration Corridor de transport Nord	Banque mondiale/NDF	Kenya	160/15
Programme d'entretien routier 2000 - Supplément	Banque mondiale	Kenya	253
Secteur de transport routier	Banque mondiale	Kenya	300
TOTAL			2 380,2
ÉTHIOPIE			
Route Jimma – Bonga – Mizan	BAD	Ouest de l'Éthiopie	100
Corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba (phase II)	BAD	Sud de l'Éthiopie	136
Route Wach – Maji	BAD	Ouest de l'Éthiopie	38
Corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba (phase I)	BAD	Centre/ouest	2,2
Huit projets routiers APL II	Banque mondiale	Éthiopie	372,8
Six projets routiers APL III	Banque mondiale	Éthiopie	235,8
Trois projets routiers APL IV	Banque mondiale	Éthiopie	263,3
Route Dembi – Bedele	BADEA	Ouest de l'Éthiopie	9,2
Route Metu – Gore	OFID	Vallée du Rift	4,8
Route Gore – Gambella	BADEA/OFID	Centre	13/15
Route Azezo – Metema	BADEA/OFID/Fonds saoudien	Nord de l'Éthiopie	13/15/18
Assosa – Kumruk	BADEA/Fonds saoudien	Ouest de l'Éthiopie	6,5/6,5
Étude du projet RSDP Phase	NDF	Éthiopie	16
Nekempt Bedele	Koweït/BADEA/OFID	Ouest de l'Éthiopie	10/10/15
Wukro – Zalaanbessa	Fonds koweïtien	Nord de l'Éthiopie	10
Autoroute Addis – Adama	Chine	Centre de l'Éthiopie	350
TOTAL			1660,1

FICHE PAYS ET SECTEUR

A.1 Perspectives économiques : Le récent taux de croissance de l'Éthiopie, de 11,1 %, est nettement supérieur au taux d'accroissement démographique (2,6 %) et au taux de croissance (7 %) nécessaire pour réaliser l'ODM relatif à la réduction de la pauvreté de moitié à l'horizon 2015. L'agriculture était initialement le moteur de la croissance, qui est désormais plus généralisée. Le taux de croissance de l'agriculture devrait être de 8,1 %, celui de l'industrie de 20 % et celui des services de 11 %¹. Les pouvoirs publics prévoient une croissance du PIB de 112 % pour la période 2011-2015 dans le scénario de référence et de 14,9 % dans le meilleur des cas. Ils se sont efforcés d'accroître les recettes fiscales, mais les dépenses ont également augmenté en 2010. L'Éthiopie a enregistré une baisse marginale de 1,2 % de la valeur des exportations de marchandises en 2008-2009 après un fort taux annuel de croissance de 25,5 % en 2003-2004. Le taux de croissance des importations s'est situé à 27,2 % du PIB en 2010 et devrait atteindre 30,5 % en 2011 et 35 % les années suivantes, sur la base du plan d'investissement figurant dans le GTP. Le Plan prévoit également une croissance des exportations de 36,6 % en 2010-2011 et un taux annuel de croissance de 28,4 % en moyenne pour le reste de la période du GTP.

A.2 La croissance du PIB réel du Kenya, après être remontée à 5 % en 2010 suite à une bonne pluviométrie et la reprise au plan mondiale, devrait se chiffrer à 5 % en 2011 et 5,5 % en 2012. D'après l'Enquête économique 2011 de la République du Kenya², la reprise des activités du secteur du tourisme et la résilience de l'agriculture, des activités manufacturières et des services financiers et de l'énergie ont été les principaux moteurs de croissance. En 2010, le secteur manufacturier a apporté une contribution considérable à la production totale et aux recettes d'exportation, enregistrant un taux de croissance de 7,8 % au troisième trimestre. Le programme public de relance économique visant à régler le problème du chômage des jeunes et celui de la sécurité alimentaire a également joué un rôle de premier plan. La valeur des exportations de marchandises a augmenté de 8,4 % du milieu de 2009 au milieu de 2010, près de la moitié de ces exportations allant aux pays africains, notamment ceux du COMESA. Les augmentations ont progressé de 10,1 % au cours de la même période³.

A.3 Enjeux et obstacles : Pour l'Éthiopie, l'insuffisance des infrastructures représente un obstacle essentiel à la réalisation des objectifs de croissance et de réduction de la pauvreté et à cet égard, il est en particulier nécessaire de renforcer l'accès et la responsabilité des services de santé. Les principales difficultés résident notamment dans la fragilité macroéconomique dans le contexte de forte croissance, de faible productivité agricole et de l'intégration limitée dans les marchés régionaux et mondiaux. La mobilisation insuffisante représente également un obstacle à la croissance économique. Dans le cas du Kenya, les principaux obstacles sont les suivants : le coût élevé de la pratique des affaires, le niveau élevé de chômage et d'inégalité, l'accroissement de la compétition pour l'accès aux marchés régionaux et internationaux, l'insuffisance des infrastructures économiques et sociales et la dégradation de l'environnement.

A.4 Programmes de développement de l'Éthiopie et du Kenya : Le principal objectif de développement de l'Éthiopie est mis en évidence dans le nouveau plan de développement quinquennal, le Plan de croissance et de transformation (GTP) (2011-2015), à savoir de

¹ Perspectives économiques en Afrique 2011, Éthiopie – Rapport-pays

² Bureau national de statistique du Kenya, Economic Survey 2011, Nairobi, 2011

³ Perspectives économiques en Afrique 2011, Kenya – Rapport-pays

devenir un pays à revenu intermédiaire à l'horizon 2025. Les objectifs précis du GTP comprennent sept pôles stratégiques : i) réalisation d'une croissance économique rapide et équitable ; ii) maintien de l'agriculture en tant que principale source de croissance économique ; iii) mise en place de conditions propices pour permettre à l'industrie de jouer un rôle essentiel dans l'économie ; iv) expansion des infrastructures et garantie de leur qualité ; v) développement social ; vi) renforcement de la bonne gouvernance et des capacités ; et vii) autonomisation des femmes et des jeunes. Le Gouvernement du Kenya a souligné que pour réaliser les objectifs de Vision 2030, qui consistent à faire du Kenya un pays à revenu intermédiaire à l'horizon 2030, des infrastructures efficaces doivent jouer un rôle moteur indispensable. La réalisation de cet objectif sera facilitée par la prise en compte des autres piliers de la Vision, qui comprennent la stabilité macroéconomique, la poursuite des réformes en matière de gouvernance, l'amélioration de l'équité et des opportunités de création de la richesse pour les pauvres, le développement des ressources humaines, la sécurité et les réformes du secteur public.

A.5 Expansion du secteur routier : Le transport routier est le mode de transport dominant en Éthiopie et représente plus de 90 % du mouvement de fret et de passagers. L'Éthiopie a pratiquement doublé la longueur de son réseau routier depuis qu'elle a lancé le Programme de développement du secteur routier (RSDP) en 1997, mais ses 44,4 km de routes par 1 000 km² est inférieure à la moyenne de l'Afrique subsaharienne de 50 et du Kenya de 188 km par 1 000 km². Au nombre des plans figurant dans l'actuel RSDP IV (2011 – 2015) figurent les suivants : la réfection de 728 km de routes principales, l'amélioration de 5 023 km de routes principale et de voies de liaison et la construction de 4 331 km de nouvelles voies de liaison.

A.6 Le réseau de transport du Kenya comprend actuellement 160 890 km de routes. L'infrastructure routière est considérée au Kenya comme l'un des domaines prioritaires nécessaires au développement de l'économie. Les routes représentent 93 % de passager-km et de tonne-km de fret du pays. Le trafic de transit est estimé à environ 30 % du trafic total d'est en ouest sur le réseau de routes principales revêtues. Le gouvernement du Kenya a finalisé le Plan de développement du secteur routier (RSIP) (2010 – 2024) qui présente les priorités en matière de développement et d'entretien de routes et les sources de financement escomptées. Le RSIP présente également dans le détail un programme quinquennal portant sur la période 2010-2014 et qui comprend la réfection de 3 936 km, l'amélioration de 5 058 km et la construction de 206 km de nouvelles routes.

A.7 Accroissement des échanges commerciaux : **Accroissement** du commerce régional et international représente un objectif clé des deux plans de développement national. Les deux pays sont membres du COMESA, mais l'Éthiopie n'est pas entrée dans la Zone de libre-échange. Un nouvel accord commercial vient juste d'être négocié entre le Kenya et l'Éthiopie. Un comité du commerce conjoint a été mis en place pour promouvoir le commerce et réduire les obstacles non tarifaires. Le comité est composé des représentants du ministère du Commerce, des Douanes, de la Chambre du commerce et d'autres représentants du secteur privé. Le commerce entre les deux pays est plutôt déséquilibré, tout en s'accroissant régulièrement. Les cinq principales exportations du Kenya à destination de l'Éthiopie, par ordre de valeur, sont les savons et le matériel de nettoyage, les graisses végétales, les produits en fer et en acier, les produits du tabac et les insecticides. Les principales exportations de l'Éthiopie à destination du Kenya sont les légumes, les produits pharmaceutiques, le coton, les matières végétales et les produits du coton.

Commerce entre le Kenya et l'Éthiopie (milliers USD)

Année	Exportations à destination de l'Éthiopie	Importations en provenance de l'Éthiopie
2006	49 607	1 612
2007	52 835	2 179
2008	57 404	2 649
2009	58 361	3 215

Source : Bureau national de la statistique du Kenya, Economic Survey, 2011

A.8 Les statistiques de Comtrade de l'ONU indiquent que l'Éthiopie a effectué des importations en provenance du Soudan se chiffrant à 123,2 millions de dollars EU en 2010 et effectué à destination de ce pays des exportations se chiffrant à 167,6 millions de dollars EU. Avec l'Ouganda, les importations et les exportations se sont chiffrées respectivement à 2,03 millions de dollars EU et 2,14 millions de dollars EU. Avec le Rwanda et le Burundi, les importations et les exportations de l'Éthiopie se sont élevées respectivement à 13 811 dollars EU et 165 930 dollars EU en 2010. L'existence d'une route revêtue entre la Corne de l'Afrique et l'Afrique de l'Est offre de nombreuses opportunités d'accroissement des échanges commerciaux entre les régions. Le Comité du commerce conjoint et d'autres initiatives régionales offrent l'occasion de renforcer le climat des affaires dans la zone du projet. Un bon accès à un autre port régional important, Mombasa, fourni par cette route est essentiel pour l'Éthiopie, en tant que pays enclavé et plus particulièrement sa région sud.

A.9 **Facilitation du commerce et du transport :** Afin de réaliser pleinement les avantages de l'investissement routier, il y a lieu de veiller tout particulièrement à l'élaboration de systèmes de logistique rationalisés, un « corridor intelligent » qui réduise les délais et les coûts et améliore la fiabilité et la prévisibilité des expéditions. Actuellement, les camions qui transportent les marchandises entre le Kenya et l'Éthiopie déchargent à la frontière et transfèrent la cargaison dans des véhicules de l'État voisin. Il n'existe ni grues ni chariots élévateurs à Moyale de sorte que les cargaisons sont parfois endommagées lors du transbordement. Les conteneurs ne sont généralement transportés dans l'arrière-pays, en raison de l'absence d'équipements de manutention à Moyale pour soulever le conteneur d'un camion et le charger sur l'autre. Les transporteurs, les transitaires et les chargeurs travaillent avec leurs homologues à travers la frontière, en traitant la logistique des opérations transfrontalières comme deux processus nationaux différents. Les fabricants kényans livrent à la frontière ou au port de Mombasa, où les transitaires éthiopiens assument la responsabilité de la cargaison et sa livraison au client. Compte tenu de cette pratique, les vendeurs ont plus de mal à donner des assurances concernant les délais et l'état des marchandises.

A.10 L'Accord des services de transport routier négocié actualisera l'accord de 1979, en vue de rationaliser et de libéraliser les opérations de transport routier entre l'Éthiopie et la Kenya. Il permettra aux camions de traverser la frontière en transit, ce qui éliminera les inefficacités du système actuel. Toutefois, un certain nombre de questions cruciales concernant la libéralisation persisteront et il faudra les régler lors de la mise en œuvre de l'Accord. Le protocole d'accord mettra en place un mécanisme permettant de suivre la performance, d'améliorer les infrastructures et d'éliminer les obstacles non tarifaires. Il assurera la coordination efficace entre l'Éthiopie et le Kenya sur le développement des infrastructures du corridor et l'harmonisation des politiques et des procédures, notamment les instruments du COMESA. Le poste frontière à guichet unique (OSBP) de Moyale représente l'un des éléments essentiels du rôle de facilitation que jouera la route régionale. Dans un OSBP, les véhicules s'arrêtent une seule fois et les formalités d'entrée et de sortie sont effectuées dans un seul guichet situé dans le pays d'entrée. Cette mesure sera mise en œuvre

de concert avec d'autres initiatives régionales afin d'améliorer la coopération douanière et les régimes de transit dans le corridor. Les services-conseils du projet fourniront l'expertise technique pour garantir l'obtention de résultats. Les deux administrations fiscales ont conclu un protocole d'accord pour assurer le renforcement des capacités entre les deux pays. L'administration fiscale du Kenya, avec l'appui de la JICA, a élaboré et piloté un système de contrôle aux frontières en temps réel, un système de contrôle des cargaisons et un logiciel de saisie et d'échange de données. Le projet encouragera l'introduction de ce système au poste frontière à guichet unique de Moyale, afin d'accélérer les formalités de dédouanement des cargaisons. Les deux pays mettent en place des systèmes de suivi par GPS pour réduire les contrôles manuels dans les corridors. Ces systèmes devraient être coordonnés en tant qu'éléments de la mise en œuvre du « Corridor intelligent ».

A.11 Il est aussi prévu que le Comité de coordination du corridor de transport (TCCC) du Comité de développement conjoint de l'Éthiopie et du Kenya (par. 4.1.2) pourrait examiner les compétences professionnelles des résidents de la zone d'influence du projet afin de déterminer la formation nécessaire et les ressources de formation disponibles en Éthiopie et au Kenya et si les consultants doivent offrir une formation supplémentaire pour garantir que les emplois seront occupés par des habitants de la zone du projet et que les stagiaires sont préparés pour chercher du travail dans d'autres projets de construction. Les projets d'infrastructure offrent des opportunités de nouvelles affaires pour les entreprises de construction et en créant la demande de logements, de services de restauration et autres par le personnel et les équipes de travaux du projet. Les deux pays ont de solides programmes de microfinance et de PME que le TCCC devrait mobiliser pendant et après la construction pour garantir les retombées économiques dans la zone d'influence du projet.

A.12 Le projet vise à donner suite à l'engagement pris en faveur de l'accroissement de l'accès par la construction de la route, qui permettra de créer de nouvelles opportunités économiques et d'améliorer la prestation des services sociaux à des zones moins développées. Le projet relie deux régions importantes en vue d'intensifier les échanges commerciaux et les communications et offrir à l'Éthiopie enclavée une autre voie d'accès, celle du port de Mombasa. Il prévoit des mesures et des politiques de facilitation du commerce pour garantir que l'investissement donne lieu aux avantages escomptés en termes de réduction des délais et d'économies de coûts ainsi que d'amélioration de la logistique et des échanges commerciaux. Les projets d'infrastructure créent des opportunités d'emploi, aussi bien pendant la construction que par la suite. Le TCCC visera à mettre à profit ces opportunités en réalisant et en pérennisant dans la zone du projet des activités de formation professionnelle, d'aide au développement des PME et de prestation des services de microfinance.

**JUSTIFICATION DES CONTRIBUTIONS DE CONTREPARTIE DE MOINS DE
10 %**

A2-1 Financement proposé du projet de la phase III : Le projet proposé représente la troisième phase du projet de développement du corridor. Cette troisième phase sera cofinancée par le Groupe de la Banque, le gouvernement d'Éthiopie et le gouvernement du Kenya. Le financement de la Banque s'effectuera sous la forme d'un prêt du FAD se chiffrant à 105 millions d'UC et 120 millions d'UC en faveur du Gouvernement d'Éthiopie et du Gouvernement du Kenya, respectivement. Les contributions de contrepartie des deux pays s'élèvent à 8,40 millions d'UC pour l'Éthiopie et 8,19 millions d'UC pour le Kenya. Ces contributions représentent 7,4 % et 6,4 % du coût total du projet en Éthiopie et au Kenya, respectivement. Ces contributions excluent les taxes, impôts et droits liés à l'exécution du projet qui seront également financés par les deux gouvernements.

A2-2 Financement du développement du corridor : Les dispositions de financement convenues entre la Banque, le gouvernement du Kenya et le gouvernement d'Éthiopie concernant les trois phases, y compris cette phase III, du projet de développement du corridor sont présentées au Tableau 1 ci-dessous :

**Tableau A2-1
Dispositions de financement des trois phases (millions d'UC)**

PHASES	ÉTHIOPIE		KENYA	
	Prêt de la Banque au Gvt éthiopien	Contribution du Gvt éthiopien	Prêt de la Banque au Gvt kényan	Contribution du Gvt kényan
PHASE I			33,60	3,74
PHASE II	85,00	16,57	125,00	26,18
PHASE III	105,00	8,0	120,00	8,19
Total	190,00	24,97	278,60	38,11
Contribution en % pour les trois phases	88,4 %	11,6 %	88,0 %	12,0 %

A2-3 Comme il est indiqué au Tableau A2-1 ci-dessus, les contributions des deux gouvernements aux trois phases se chiffrent à 11,6 % et 12,0 % pour l'Éthiopie et le Kenya respectivement du coût total du projet dans leurs pays respectifs.

A2-4 Investissement des Gouvernements du Kenya de l'Éthiopie dans le sous-secteur routier : Les deux gouvernements ont consacré ces dernières années des investissements considérables au secteur de la construction. Au cours des cinq dernières années (2006/2007 – 2010/2011), le gouvernement du Kenya a investi près de 351 milliards de shillings (3,9 milliards de dollars EU) dans le sous-secteur routier, 64,3 % de ces investissements étant couvert par des ressources internes. Au cours des trois dernières années (2006/2007 - 2009/2010), le gouvernement d'Éthiopie a investi, quant à lui, un montant total de 34,96 milliards de birrs (2,19 milliards de dollars EU), 74,6 % de ces investissements étant couvert par des ressources internes. Le Programme d'investissement du secteur routier (mars 2011) du Kenya et le Plan de développement du secteur routier (janvier 2011) de l'Éthiopie indiquent également que les deux gouvernements envisagent de continuer à investir massivement dans le sous-secteur routier au cours des prochaines années, à hauteur d'un montant annuel supérieur à 1,4 milliard de dollars EU en moyenne. Cet objectif témoigne du niveau d'engagement élevé de l'un et l'autre gouvernement.

A2-5 En conséquence, compte tenu du fait, i) que la contribution des deux gouvernements est supérieure à 10 % lorsque les trois phases de développement du corridor sont prises en compte, ii) que les deux pays consacrent des investissements substantiels au secteur routier et ont encore besoin de ressources financières supplémentaires pour mettre en œuvre leurs plans ambitieux et qu'ils sont des partenaires actifs de la Banque, pleinement déterminés à exécuter les projets, il est proposé de déroger au critère de 10 % pour encourager les gouvernements à continuer d'améliorer leur réseau routier.

COÛT DÉTAILLÉ DU PROJET

Tableau B2.1 Coût détaillé du projet

Catégories de projet	Coût		Financement de la BAD		Gvt kényan		Gvt éthiopien		Pays
	Montant en UC (M)	Montant en UC (M)	Pourcentage	Montant en UC (M)	Pourcentage	Montant en UC (M)	Pourcentage		
1. Travaux de génie civil									
1.1 Hawassa – Chiko	31,46	31,46							Éthiopie
1.2 Chiko – Yirgachefe	31,52	31,52							Éthiopie
1.3 Yirgachefe – Ageremariam.	38,29	35,90				2,39			Éthiopie
1.4 Turbi - Moyale	116,04	109,02		7,02					Kenya
Sous-total Travaux de génie civil	217,31	207,90	95,7 %	7,02	3,2 %	2,39	1,1 %		
2. Services-conseils									
2.1 Supervision Hawasa - Chiko	1,57	1,57							Éthiopie
2.2 Supervision Chiko– Yirgachefe	1,57	1,57							Éthiopie
2.3 Supervision Yirgachefe – Ageremariam	1,58	1,58							Éthiopie
2.4 Supervision Turbi - Moyale	2,61	2,61							Kenya
2.5 Facilitation du commerce et des transports -Éthiopie	0,69	0,69							Éthiopie
2.6 Facilitation du commerce et des transports -Kenya	1,13	1,13							Kenya
2.7 Gestion des actifs de transport - Éthiopie	0,64	0,64							Éthiopie
2.8 Suivi de la performance - Kenya	0,67	0,67							Kenya
2.9 Études des projets de transport	6,48	6,48							Kenya
2.10 Audit du projet -Éthiopie	0,07	0,07							Éthiopie
2.11 Audit du projet -Kenya	0,09	0,09							Kenya
Sous-total Services-conseils	17,1	17,10							
3. Indemnisations et réinstallations									
3.1 Indemnisations et réinstallations - Éthiopie	6,01					6,01			Éthiopie
3.2 Indemnisations et réinstallations - Kenya	1,17			1,17					Kenya
Sous-total Indemnisations	7,18								
Total	241,59	225,00		8,19		8,40			

Tableau B2.2. Calendriers de dépenses par composante

Composante	Année				Total
	2012	2013	2014	2015	
1. Travaux de génie civil					
1.1 Hawassa – Chiko	6,29	9,44	9,44	6,29	31,46
1.2 Chiko – Yirgachefe	6,30	9,46	9,46	6,30	31,52
1.3 Yirgachefe – Ageremariam	7,66	11,49	11,48	7,66	38,29
1.4 Turbi - Moyale	23,21	34,81	34,81	23,21	116,04
Sous-total Travaux de génie civil	43,46	65,20	65,19	43,46	217,31
2. Services-conseils					
2.1 Supervision Hawasa - Chiko	0,27	0,52	0,52	0,26	1,57
2.2 Supervision Chiko– Yirgachefe	0,27	0,52	0,52	0,26	1,57
2.3 Supervision Yirgachefe – Ageremariam	0,27	0,52	0,52	0,27	1,58
2.4 Supervision Turbi - Moyale	0,44	0,86	0,86	0,45	2,61
2.5 Facilitation du commerce et des transports - Éthiopie	0,00	0,35	0,34	0,00	0,69
2.6 Facilitation du commerce et des transports - Kenya	0,00	0,57	0,56	0,00	1,13
2.7 Gestion des actifs routiers - Éthiopie	0,00	0,16	0,32	0,16	0,64
2.8 Suivi de la performance - Kenya	0,00	0,17	0,33	0,17	0,67
2.9 Études des projets de transport - Kenya	0,00	1,62	3,24	1,62	6,48
2.10 Audit du projet - Éthiopie	0,01	0,02	0,02	0,01	0,07
2.11 Audit du projet - Kenya	0,02	0,02	0,02	0,03	0,09
Sous-total Services-conseils	1,28	5,32	7,27	3,23	17,10
3. Indemnisations et réinstallations					
3.1 Indemnisations et réinstallations - Éthiopie	6,01	0,00	0,00	0,00	6,01
3.2 Indemnisations et réinstallations - Kenya	1,17	0,00	0,00	0,00	1,17
Sous-total Indemnisations	7,18				7,18
Total	51,92	70,52	72,46	46,69	241,59

Tableau B2.3 Calendrier des dépenses par source de financement

Source de financement	Année				Total
	2012	2013	2014	2015	
BAD	42,86	67,71	69,63	44,80	225,00
Gvt éthiopien	6,49	0,71	0,72	0,48	8,40
Gvt kényan	2,57	2,10	2,11	1,41	8,19
Total	51,92	70,52	72,46	46,69	241,59

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Coordination régionale

B2-1 Les composantes du projet dans chacun des pays seront exécutées en parallèle et de manière indépendante. Toutefois, pour garantir une étroite coopération entre les deux pays, deux accords sont négociés entre le Kenya et l'Éthiopie : i) l'Accord de services de transport routier ; et ii) le Protocole d'accord pour le développement, la gestion et l'utilisation de l'infrastructure du Corridor. Le Protocole d'accord établit la Commission mixte Éthiopie-Kenya pour le développement du Corridor, qui assurera la coordination transfrontalière globale du projet. Les ministères en charge du Transport du Kenya et de l'Éthiopie coprésideront la Commission et le Comité de coordination du corridor de transport sera coprésidé par les Secrétaires généraux du ministère des Routes du Kenya et du ministère d'État chargé du Transport de l'Éthiopie. Le COMESA et l'IGAD, dont les deux pays sont membres, contribueront à l'harmonisation de la construction et à la facilitation, conformément à leurs instruments.

Organismes d'exécution

B2-2 L'Autorité éthiopienne des routes (ERA) et l'Autorité nationale kényane des routes (KeNHA) seront les organismes d'exécution pour les composantes situées dans leurs pays respectifs. ERA et KeNHA possèdent une vaste expérience de la gestion des projets financés par des bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux. Les Directeurs généraux des deux organismes nommeront chacun un ingénieur civil principal en tant que coordinateurs du projet et dont les qualifications et l'expérience devraient être jugées acceptables par la Banque. La lettre de nomination du Coordinateur de projet sera transmise à la Banque avant les négociations du prêt.

Activités de renforcement des capacités des organismes d'exécution

B2-3 ERA et KeNHA prennent constamment des dispositions pour permettre à leur personnel de suivre une formation pertinente conformément à leurs plans de développement. L'évaluation des besoins en capacités, qui tient compte de l'aide d'autres bailleurs de fonds, y compris la Banque, est réalisée par l'Union européenne pour les autorités routières du Kenya, notamment KeNHA. La sélection d'une équipe d'assistance technique pour le renforcement des capacités de KeNHA est en cours. En Éthiopie, des initiatives similaires d'évaluation des besoins en capacités du secteur national de la construction sont également en cours et le projet de TDR, préparés pour le service par ERA, est en cours d'examen.

Responsabilités des organismes d'exécution

B2-4 *Activités préalables à la passation de marchés* – i) Préparation du plan d'exécution, de la demande de propositions et des documents de sélection/soumissions ; ii) mise en œuvre de la procédure d'appel d'offres conformément aux méthodes de la Banque ; iii) suivi de toutes les mesures convenues avec la Banque.

B2-5 *Activités de gestion du projet* – i) Activités de gestion du projet - ii) superviser l'exécution du projet ; ii) superviser et contrôler les consultants et les entrepreneurs ; iii) faciliter l'acquisition de l'emprise pour la route, des carrières et des chantiers ; iv) veiller au paiement des consultants et des entrepreneurs dans les délais prescrits ; v) préparer et

transmettre les rapports sur l'état d'avancement ; vi) veiller à l'exécution des audits et à la communication des rapports y afférents dans les délais voulus ; vii) assurer le suivi de la mise en œuvre du Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) ; viii) tenir tous les dossiers du projet ; v) présenter les rapports sur l'état d'avancement ; vi) veiller à la préparation et la présentation des rapports d'audit dans les délais ; vii) assister aux réunions tripartites de revue de l'état d'avancement ; viii) suivre la mise en œuvre du PGES ; ix) tenir tous les dossiers du projet.

Supervision de la mise en œuvre par la Banque

B2-6 Les organismes d'exécution présenteront à la Banque des rapports trimestriels sur l'état d'avancement du projet, notamment la mise en œuvre des mesures de protection environnementale et sociale suivant le modèle établi et couvrant tous les aspects des composantes concernées. En outre, le suivi de l'exécution du projet sera assuré par les missions de la Banque.

GESTION FINANCIÈRE ET DISPOSITIONS DE DÉCAISSEMENT

Gestion financière

B3-1 La gestion financière du projet sera assurée par KeNHA et ERA dans leurs pays respectifs. Les capacités des deux organismes ont été jugées satisfaisantes aux fins de la gestion financière du projet. Les deux organismes ont un bon nombre de comptables qualifiés ainsi que des systèmes solides de budgétisation, de comptabilité, de contrôle interne et de présentation de l'information. Ils ont aussi des services compétents d'audit interne.

B3-2 Le projet aura recours aux systèmes de gestion des finances publiques des deux pays. KeNHA adopte actuellement le logiciel de comptabilité SAGE PASTEL en délaissant un système manuel. ERA utilise le système comptable ACCPAC. L'évaluation de la gestion financière des organismes d'exécution et des dispositions envisagées pour le projet indique que le risque global de gestion financière du projet est modéré à faible. En conclusion, les dispositions de gestion financière mises en place satisfont aux critères minimum de la Banque conformément à ses politiques en matière de gestion financière des projets. En conséquence, ces dispositions sont suffisantes pour présenter, avec une assurance raisonnable, des informations exactes et régulières sur la situation du projet comme l'exige la Banque.

Dispositions de décaissement

B3-3 *Conditions de décaissement* – Le premier décaissement de chaque prêt ne sera pas effectué tant que le prêt n'est pas entré en vigueur et que les emprunteurs n'ont pas rempli toutes les conditions préalables au premier décaissement comme le stipulent les accords de prêt. Avant de présenter la première demande de décaissement, les emprunteurs communiqueront à la Banque le nom de la personne ou des personnes habilitées à signer les demandes de retrait ainsi que le spécimen certifié conforme de leur signature.

B3-4 *Méthode de décaissement* – Les quatre méthodes de décaissement, qui sont présentées en détail dans le Manuel de décaissement de la Banque, ont été examinées avec les emprunteurs. Étant donné que le projet consiste en travaux de génie civil et en services-conseils, il a été convenu d'utiliser la méthode de décaissement par paiement direct.

B3-5 Le recours à une méthode autre que celle convenue fera l'objet de l'approbation préalable de la Banque.

DISPOSITIONS EN MATIÈRE D'AUDIT

B3.6 L'auditeur général de chaque pays assume la principale responsabilité de l'audit de tous les programmes publics. Les certificats annuels de vérification seront vérifiés par le bureau de l'Auditeur fédéral général (OFAG) de l'Éthiopie et du Bureau national d'audit du Kenya (KENAO) ou les entités désignés par eux. Toutefois, si l'audit est sous-traité à un bureau d'auditeurs privés, celui-ci devrait être jugé acceptable par la Banque et se conformer aux termes de référence de la Banque en matière d'audit. Les audits s'effectueront conformément aux Normes internationales d'audit. KeNHA et ERA présenteront à la Banque le rapport d'audit, accompagné d'une lettre de recommandations, six mois au plus tard après la fin de l'exercice.

B3.7 Un audit technique d'optimisation des ressources du programme sera effectué à mi-parcours. L'audit sera effectué par l'auditeur général de chaque gouvernement ou la personne désignée par lui suivant des termes de référence convenus avec la Banque. Le Rapport de l'audit technique d'optimisation des ressources sera présenté et examiné lors de la revue à mi-parcours du Programme. Dans les situations où les audits (financiers et d'optimisation des ressources) ne sont pas effectués par l'auditeur général, ils seront financés à même les fonds du projet.

DISPOSITIONS EN MATIÈRE D'ACQUISITION

B4-1 L'acquisition des biens et travaux ainsi que des services de conseil financés par la Banque se fera conformément aux Règles de procédure pour l'acquisition des biens et travaux de la Banque (édition de mai 2008), le cas échéant, aux Règles de procédure pour l'utilisation des consultants (édition de mai 2008). Les dispositions en matière d'acquisition pour le projet considéré sont récapitulées au Tableau B4-1 ci-dessous.

Tableau B4-1
Récapitulation des dispositions en matière d'acquisition

Catégories du projet	Coût (millions d'UC)		Procédure de sélection	Pré-sélection (O/N)	Examen préalable de la Banque
	Total	Financé par la Banque			
1. Travaux de génie civil					
1.1 Hawassa – Chiko	31,46	31,46	AOI	O	O
1.2 Chiko – Yirgachefe	31,52	31,52	AOI	O	O
1.3 Yirgachefe – Ageremariam	38,29	35,90	AOI	O	O
1.4 Turbi - Moyale	116,04	109,02	AOI	N	O
2. Services-conseils					
2.1 Supervision Hawasa - Chiko	1,57	1,57	SBQC	N	O
2.2 Supervision Chiko– Yirgachefe	1,57	1,57	SBQC	N	O
2.3 Supervision Yirgachefe – Ageremariam	1,58	1,58	SBQC	N	O
2.4 Supervision Turbi - Moyale	2,61	2,61	SBQC	N	O
2.5 Facilitation du commerce et du transport - Éthiopie	0,69	0,69	SBQC	N	O
2.6 Facilitation du commerce et du transport - Kenya	1,13	1,13	SBQC	N	O
2.7 Gestion des actifs routiers - Éthiopie	0,64	0,64	SBQC	N	O
2.8. Suivi de la performance - Kenya	0,67	0,67	SBQC	N	O
2.9. Étude des projets de transport - Kenya	6,48	6,48	SBQC	N	O
2.10 Audit du projet – Éthiopie	0,07	0,07	SMC	N	O
2.11 Audit du projet - Kenya	0,09	0,09	SMC	N	O

B4-2 *Travaux de génie civil - L'acquisition des travaux de génie civil se fera par voie d'appel d'offres international (AOI), avec présélection des entrepreneurs pour la composante située en Éthiopie et sans présélection pour celle située au Kenya.*

B4-3 *Services de conseil - L'acquisition des services de conseil se fera par voie de présélection au plan international, suivant la méthode de sélection basée sur la qualité et le coût (SBQC). L'acquisition des services d'audit se fera après présélection au plan national suivant la méthode de sélection au moindre coût (SMC).*

B4-4 **Organisme d'exécution** – Les services de passation de marchés des organismes d'exécution, à savoir Engineering Procurement Directorate en Éthiopie et Procurement Section au Kenya sont bien structurés et ont des personnels techniques qualifiés et expérimentés et en nombre suffisant pour s'acquitter de leur mission. D'une manière générale, ils sont considérés suffisamment compétents pour exécuter les activités d'acquisition envisagées au titre du projet.

B4-5 **Procédure d'examen** : Les documents ci-après sont subordonnés à l'examen et l'approbation préalables de la Banque :

- Avis généraux de passation de marchés

- Invitation pour la présélection/Avis spécifique de marché/Invitation for EOI
- Rapports d'évaluation des offres et rapport d'évaluation des propositions des consultants
- Évaluations de la présélection, Rapports d'évaluation des soumissions, Évaluation des propositions des consultants
- Projets de contrats, en cas d'amendement des contrats types inclus dans les dossiers d'appel d'offres et de d'appels à propositions.

Lois et réglementations nationales

B4-6 **Kenya** - Le Kenya a promulgué en 2005 sa loi sur les marchés publics et la cession des biens publics (PPDA). Cette loi, qui est entrée en vigueur en 2007, vise à mettre en place les procédures de passation de marchés et de cession de fourniture et de matériels inutilisables, démodés ou excédentaires par les entités publiques et à utiliser les fonds publics pour réaliser les objectifs de maximisation des économies et de l'efficacité. Cette loi vise également à promouvoir la concurrence et à garantir un traitement équitable, à améliorer la transparence et l'éthique de responsabilité, à renforcer la confiance du public et à faciliter la promotion des industries locales et du développement économique. L'Office de la passation et de la supervision des marchés publics et d'autres structures sont mis en place en tant que mécanismes institutionnels permettant de garantir une meilleure gestion des marchés publics et de préserver la loi sur les marchés publics. La Banque a procédé à une revue et une évaluation détaillées de la PPDA. Le rapport d'évaluation a confirmé que celle-ci est essentiellement acceptable. Toutefois, cette loi s'écarte manifestement par certains aspects des obligations fiduciaires et des pratiques exemplaires, écarts dont il faudra tenir compte en utilisant le système national de passation de marchés.

B4-7 **Éthiopie** – Tous les marchés publics fédéraux sont régis conformément à la loi n° 649/2009 relative aux marchés publics : « *Procurement and Property Administration Proclamation* », qui est mise en œuvre par le biais de directives de passation de marchés et des dossiers et manuels types d'appel d'offres. Toutefois, les dossiers types d'appel d'offres sont encore en cours de révision en vue d'en actualiser le contenu et harmoniser leurs modifications importantes avec les meilleures pratiques internationales. La Banque a procédé auparavant à la revue et l'évaluation de la loi et des directives, qui sont jugées acceptables. Les écarts constatés dans les dossiers de passation des marchés publics du pays seront pris en compte lors de l'utilisation du système national de passation de marchés.

B4-8 **Adjudication anticipée de marchés** : Le Gouvernement kényan et le gouvernement éthiopien ont présenté à la Banque des demandes d'autorisation d'adjudication anticipée de marchés de travaux de génie civil et de services de supervision de la construction. Les demandes ont été examinées et un avis de « défaut d'opposition » a été émis par la Banque. Il convient de noter que bien que l'acquisition anticipée ait été approuvée, les emprunteurs présenteront à la Banque, pour avis de « défaut d'opposition » tous les documents et étapes du processus de sélection, conformément aux *Règles de procédure pour l'acquisition des biens et travaux* et aux *Règles de procédure pour l'emploi de consultants*. L'emprunteur sera pleinement conscient du fait que i) l'adjudication anticipée est effectuée à ses risques et périls et n'engage aucunement la Banque à approuver le financement du projet ; ii) l'adjudication anticipée doit s'effectuer conformément aux procédures de la Banque, pour être éligible au financement de la Banque ; et iii) les avis, dans le cas de l'adjudication anticipée, doivent indiquer que l'emprunteur a sollicité le financement de la Banque, et que les décaissements, au titre de tout contrat signé, seront subordonnés à l'approbation du financement par la Banque.

B4-9 *Plan de passation de marchés* – Les emprunteurs ont élaboré, dans le cadre de la préparation du projet, un plan d'acquisition qui a été examiné avec la Banque et approuvé par elle. Au début de chaque exercice, les emprunteurs présenteront à la Banque pour approbation, un plan d'acquisition stipulant : a) les marchés de travaux et services nécessaires à la mise en œuvre du projet au cours de la période initiale d'au moins 18 mois ; b) les méthodes proposées pour la passation de ces marchés qui sont autorisés aux termes de l'Accord de financement ; et c) les procédures d'examen connexes par la Banque. Les emprunteurs actualiseront le Plan d'acquisition sur une base annuelle ou en tant que de besoin pendant toute la durée du projet.

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE

Méthodologie

B5-1 L'analyse économique a été réalisée sur la base des coûts et avantages suivant le modèle de développement et de gestion des routes, version 4 (HDM-4). Le modèle HDM-4 permet la modélisation sur la période d'analyse de 20 ans pour l'ensemble du projet routier, l'interaction entre le volume et la composition du trafic, l'état de la route, les interventions proposées en matière d'ingénierie et leurs coûts, les caractéristiques géométriques de la route et les coûts d'exploitation des véhicules pour les scénarios « avec » et « sans » le projet. Toutes les composantes d'évaluation ont été introduites dans le modèle en dollars EU et les valeurs de la production sont également en dollars EU. Le coût d'investissement a été réparti sur trois années de la période de construction, conformément aux calendriers d'exécution à savoir, 30, 40 et 30 % du coût devant être supportés respectivement la première, la deuxième et la troisième année. La mise en œuvre du projet/construction devrait commencer en mars 2012. Compte tenu d'une période de construction de 36 mois, les premiers tronçons devraient être ouverts à la circulation en mars 2015 et la période d'analyse s'étend à 2035.

B5-2 Tous les éléments de l'analyse ont été inclus dans le modèle en dollars EU au taux de change en vigueur en juillet 2011 (1 USD = 16,95 ETB ; 1 USD = 85,72 KES). Pour l'analyse économique, les coûts financiers de construction et d'entretien ont été convertis en coûts économiques en appliquant un taux de conversion 0,80, afin d'exclure les paiements de transfert au sein de l'économie et de tenir compte des distorsions entre les prix internationaux et nationaux causées par l'application de droits et taxes sur les articles commercialisés. Les mesures de la valeur du projet utilisées sont le taux de rentabilité économique (TRE) et la valeur actuelle nette (VAN) au taux d'actualisation de 12 %, compte tenu d'un taux d'opportunité du capital de 12 % et 10,23 % au Kenya et en Éthiopie respectivement.

Hypothèses

B5-3 Le choix de la stratégie d'entretien dans le scénario « sans le projet » obéit à cette tendance historique d'entretien. Les stratégies prises en compte dans l'évaluation et introduites dans le modèle sont des activités programmées plutôt que répondant à des besoins ponctuels et se déclinent comme suit :

Faire le minimum « sans le projet » : il s'agit de la principale pratique historique en matière d'entretien systématique qui comprend la réparation des bordures, le nettoyage des buses, le colmatage des fissures (pour le tronçon revêtu) ou le nivellement (tronçon gravelé), l'entretien des signalisations routières et des marques sur la chaussée, le nettoyage des ouvrages de drainage, le ramassage des petits déchets, etc., l'entretien périodique ou le rechargement du tronçon gravelé au Kenya tous les 4 ans et le revêtement avec une seule couche de bitume tous les 6 ans pour les tronçons revêtus en Éthiopie.

La norme moyenne de route revêtu « avec le projet » : comprend l'entretien systématique, le revêtement à 5 % de la surface tous les ans, et l'entretien périodique à travers la recharge de la couche de surface/le colmatage avec du bitume tous les 7 à 8 ans.

B5-4 Les valeurs résiduelles devraient avoir une importance du point de vue de l'analyse et ont été considérées représenter 20 % de l'investissement initial. Cette valeur a donc été créditée au projet à l'année d'évaluation finale, à savoir 2035.

B5-5 Le coût économique considéré est le coût pour l'agence des routes dans les scénarios « avec » et « sans » le projet, qui comprend à la fois le coût de l'entretien et le coût d'investissement pour la rénovation de 198 km et l'amélioration de 122 km des routes du projet en Éthiopie et au Kenya respectivement. Ces coûts tiennent compte du coût de base pour les travaux de génie civil plus les aléas de construction, les services-conseils pour la supervision des travaux et l'audit du projet. Il n'est pas tenu compte des imprévus financiers et des indemnités versées aux personnes dont la propriété est affectée par le projet. Les coûts de construction ont été révisés en juillet 2011 afin de prendre en compte l'estimation du coût de l'étude technique détaillée et les offres récentes dans les deux pays.

B5-6 Les avantages se présentent sous forme de retombées pour les usagers de la route, notamment les économies de coûts d'exploitation des véhicules, les gains de temps pour les passagers et le fret, les économies en matière d'entretien suite à la mise en place de la nouvelle infrastructure. Les économies de coûts d'accidents ne sont pas quantifiées et estimées en raison du caractère incomplet de la documentation et n'ont donc pas été prises en compte dans l'estimation des avantages du projet. Les gains de temps résulteront de la fluidité du trafic suite à la construction de la nouvelle route, et sont estimés à la fois pour les passagers et le fret sous forme de différence entre les durées du trajet dans les scénarios « avec » et « sans » le projet. Les valeurs temporelles pour les passagers selon les différentes catégories de véhicules sont estimées sur la base du revenu et de l'emploi, de la répartition des revenus au Kenya telle qu'elle est observée dans la zone d'influence du projet et sur la base de l'objet du déplacement. Les déplacements pour raison professionnelle ont été estimés à 80 %, et le reste (pour des raisons non professionnelles), à 20 % de la valeur temporelle du travail. La valeur temporelle du fret a été estimée selon la méthode des inventaires. Sur la base des enquêtes concernant l'origine et la destination et des relevés de trafic classé, la valeur moyenne pondérée du fret par catégorie de véhicule a été utilisée et la valeur temporelle, calculée en utilisant le taux d'intérêt actuel du marché. L'estimation des économies sur les frais d'exploitation des véhicules est faite à partir du modèle de planification de route HDM-4.

Résultats de l'analyse coût-avantages

B5.7 L'évaluation économique réalisée en utilisant les mesures de la valeur de l'investissement sur la base du scénario de trafic le plus probable a donné un taux de rentabilité économique interne de 26,5 %, qui est supérieur au coût d'opportunité du capital qui est actuellement de 10,23 % et 12 % en Éthiopie et au Kenya respectivement. Une autre mesure de la valeur de l'investissement dans le scénario de référence donne une VAN de 232,7 millions de dollars EU au taux d'actualisation de 12,0 %. Le résultat de l'analyse confirme la viabilité de la participation de la Banque au projet.

Analyse de sensibilité et valeurs critiques

B5.8 Un test de sensibilité a été réalisé sur le résultat du scénario de référence par rapport à toutes les mesures de la valeur de l'investissement pour le projet de route et les résultats présentés dans le Tableau B5-1 ci-dessous confirment la viabilité du projet. La valeur critique pour le coût d'investissement indique que les coûts devront augmenter de plus de 130 % avant que la viabilité du projet ne soit mise en péril, et le résultat par rapport aux avantages fait montrer que les avantages devraient baisser de plus de 59 % avant que le taux de rentabilité économique du projet ne descende en dessous du coût d'opportunité du capital dans les deux pays.

Tableau B5-1
Résultat de l'analyse coûts-avantages et des tests de sensibilité

Scénario	Variation (%)	TRE (%)	VAN (millions d'UC)
Scénario de référence	-	26,5	232,7
Coûts du capital	+20 %	22,9	203,3
Avantages	-20 %	22,0	154,6
Coûts et avantages	+20 % des coûts et -20 % des avantages	19,0	125,1

PRÉPARATION ET ÉVALUATION DU PROJET

Principaux jalons du traitement du projet

<i>Activité</i>	<i>Date</i>
Préparation	Mai/juin 2011
Revue de la NCP et autorisation d'OpsCom	21 juillet 2011
Évaluation	Août 2011
Revue de l'état de préparation et autorisation du RAP par l'équipe-pays	20 sept 2011
Autorisation du VP sectoriel	22 sept 2011
Revue et autorisation du RAP par OpsCom	05 octobre 2011
Négociations	10 -14 oct 2011
Approbation par le Conseil	30 nov 2011
Signature de l'Accord de prêt (GdE/Gvt kényan)	Déc 2011/fév 2012
Date prévue d'entrée en vigueur	Avril 2012
Date prévue de revue à mi-parcours	Oct 2014
Date de clôture prévue	Décembre 2017

Employés ou consultants de la Banque qui ont travaillé sur le projet

<i>Nom</i>	<i>Titre</i>	<i>Unité</i>
Z. Tessema	Ingénieur des transports	OITC.2
N. Kulemeka	Socioéconomiste	ONEC.3
M. Benard	Économiste des transports	OITC.1
E. Garbado	Spécialiste de l'infrastructure	ETFO
G. Makajuma	Spécialiste de l'infrastructure	KEFO
F. Asaye	Expert en passation de marchés	ETFO/ORPF.1
F. Mkandawire	Coordinateur principal de la gestion financière régionale	KEFO/ORPF.2
S. Fanuel	Spécialiste de la gestion financière	ETFO/ORPF.2
D. Mutuku	Chargé des finances et de la gestion	KEFO/ORPF.2
U. Duru	Spécialiste de l'environnement	ONEC.3
D. Mciver	Conseiller juridique	GECL.1
B. A. Aluoch	Conseiller juridique	GECL.1
W. C. Vwala-Zikhole	Chargé de décaissement	FFCO.1
A. Beyou	Chargé de décaissement	FFCO.1
L. Harmon	Expert de la facilitation du commerce et des transports	Consultant

Principales institutions consultées lors de la préparation et de l'évaluation du projet

Éthiopie	Kenya
Ministère des Finances et du Développement économique	Ministère des Finances
Ministère des Transports	Ministère des Routes
Ministère du Commerce	Ministère des Transports
Ministère des Affaires étrangères	Ministère de l'Admin. provinciale et de la sécurité intérieure
Ministère de la Construction et du Développement urbain	Dept. Parli. Comm. on Roads, Transport and Housing
Ministère des Aff. des femmes, des enfants et de la jeunesse	Ministère des Travaux publics
Office de protection de l'environnement	Ministère du Commerce
Office éthiop. de l'administration fiscale et des douanes	Office national des routes du Kenya
Office fédéral des transports	Office des routes du Kenya
Office des affaires maritimes	Direction des recettes publiques du Kenya
Dry Port Services Enterprise	Agence nationale de gestion de l'environnement
Association des instit. éthiopiennes de microfinance	Mabati Rolling Mills
Sécurité routière nationale	Fédération des assoc. des transitaires d'Afrique de l'Est
Transporteurs du secteur privé	Ministère de l'Aménag. du Nord du Kenya et des terres arides
Office éthiopien des routes	Ministère du Genre, des enfants et du dév. social
Office du Fonds routier	National Aids Control Council
Chambre de commerce éthiopienne et assoc. sector.	Chambre de commerce et d'industrie
Grade I Contractors Association	Assoc. des ingénieurs civils et des entrepreneurs
Association des ingénieurs et architectes	Moyale Town District
Ageremariam Town	Marsabit Town District
Sidama Zone office	

