

# RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

## A. INFORMATIONS SUR LE PROJET ET DATES CLES

### I. INFORMATIONS DE BASE

Référence du Projet: P-RW-DBO-008	Titre du Projet: Projet d'Infrastructures Routières	Pays: République du RWANDA	
Instrument(s) de Prêt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accord de prêt FAD No. 2100150007144</li> <li>▪ Protocole d'Accord (don FAD) N° 2100155001985</li> </ul>		Secteur: Transport	Catégorie Environnementale:II
Engagement Initial (Allocation) : Prêt : 13 500 000UC Don : 1500 000 UC	Montant à annuler: 0 Reliquat : 3,30 million UC Reliquat : 0,54 million UC	Montant Décaissé: 9 162 408,3 UC 730 456,93 UC <b>N.B.</b> Des paiements restant à honorer sont en cours	% Décaissé : 89,82 % 76,08 % <b>N.B.</b> Le pourcentage de décaissement est donné par rapport aux engagements réels

Emprunteur: Le Gouvernement de la République du Rwanda

Organe d'Exécution Ministère des Infrastructures / : Cellule de suivi et d'Exécution du Projet (CSEP)

Co financiers et Autres Partenaires Extérieurs : NA

### II. DATES CLES

Note de Concept du Projet Approuvé par Com.Ops.: NA	Rapport d'évaluation Approuvé par Com.Ops.: NA	Approbation par le Conseil d'Administration: 08 Septembre 2003
--	--	---

Restructuration(s) : N.A

	Date initiale	Date effective	Ecart en termes de mois date effective-date initiale
ENTREE EN VIGUEUR			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prêt</li> <li>▪ don</li> </ul>	Septembre 2003 06 novembre 2003	12 octobre 2004 06 novembre 2003	13 0
REVUE A MI-PAROURS	Non prévue	5-20 Décembre 2007	N.A.
CLÔTURE	31 décembre 2007	31 Décembre 2009	24

### III. RESUME DES NOTES

CRITERES	SOUS-CRITERES	NOTES
RENDEMENT DU PROJET	Réalisation des Résultats	3
	Réalisation des Rendements	4
	Respect du Calendrier	3
	<b>RENDEMENT GENERAL DU PROJET</b>	<b>3</b>
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Conception et état de Préparation	4
	Supervision	3
	<b>PERFORMANCE GENERALE DE LA BANQUE</b>	<b>4</b>
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Conception et état de préparation	4
	Exécution	3
	<b>PERFORMANCE GENERALE DE L'EMPRUNTEUR / DONATAIRE</b>	<b>4</b>

IV. RESPONSABLES DU PROJET AU SEIN DE LA BANQUE		
FONCTIONS	A L'APPROBATION	A L'ACHEVEMENT
Directeur Régional	N.A	Mme D. GAYE
Directeur Sectoriel	M. A.R. RAKOTOBE	M. G. MBESHERUBUSA
Chef de division sectorielle	M. B.M.L. ASKOFARE	M. J. RWAMABUGA
Chef de Projet	Mme N. SENOU	M. A. MOHAMED
Chef de l'équipe du RAP		M. A. MOHAMED
Membres de l'équipe du RAP		Mme N. SENOU; Economiste des Transports en Chef (consultante) ; MM R.BASHIRAHISHIZE, Ingénieur Civil (consultant) et J.B. SINDAYIRWANYA, Expert Spécialiste VIH/ Sida (consultant)

# RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

## B. CONTEXTE DU PROJET

Faire un résumé du bien-fondé de l'assistance de la Banque. Texte:

-sur quel défi du développement porte le projet,

-stratégie générale de l'emprunteur / Donataire pour relever ce défi,

-activités de la Banque dans ce(s) pays et dans ce secteur durant l'année dernière et performance, et

-activités en cours financées par la Banque et d'autres sources extérieures qui complètent, font doublon ou se rapportent à ce projet.

Veillez citer les sources concernées. Exprimez-vous sur la force et la cohérence de cette justification.

**[300 mots au plus.** Tout autre propos pertinent sur les origines et l'historique du projet doit être, si besoin, présenté à l'annexe 6 intitulé: Description du Projet]

Pays enclavé et loin des ports maritimes, le Rwanda a traversé une période d'instabilité politique avec pour conséquence la détérioration de ses infrastructures de transport et un déficit cumulé de leur entretien. Cette situation a constitué un handicap majeur au désenclavement du pays dont la densité de population (305 habitants/km<sup>2</sup>) est l'une des plus élevées du monde. Dans le cadre de la politique de reconstruction et de sauvegarde du réseau routier revêtu, et suite aux pluies torrentielles exceptionnelles de 1997 et 1998, le Gouvernement a initié en 2000 ce Projet Infrastructures Routières (PIR). Le défi principal auquel le pays était confronté, consistait à créer les conditions propices à une croissance économique durable et à la lutte contre la pauvreté.

Le Projet est en cohérence avec le Document de Stratégie par Pays (DSP) 2002-2004 pour le Rwanda approuvé par la Banque en juillet 2003, le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP) et la « Déclaration de politique Sectorielle de transport » adoptée en août 2002 par le Gouvernement. Les objectifs de cette politique sectorielle s'inscrivent dans le cadre global de la Vision 2020 qui définit les plans et programmes de développement du Rwanda à l'horizon 2020. La Zone d'Influence du Projet (ZIP) couvre les ex Provinces de Cyangugu, de Kibungo et de Kigali-Ngali. Cette ZIP couvre actuellement les provinces de l'Ouest et de l'Est selon le nouveau découpage administratif du pays. L'évaluation du projet a été effectuée en 2003 sur la base des résultats des études techniques, économiques, environnementales et sociales réalisées sur financement du Gouvernement. Le PIR est le premier projet routier de la Banque dans le secteur de transport après la guerre. En outre, la Banque a approuvé en décembre 2008 et mars 2009 le Projet de route multinationale (Burundi-Rwanda) Nyamitanga-Ruhwa-Ntendezi-Mwityazo et le Projet de route Butare-Kitabi-Ntendezi au Rwanda. Ces projets se situent dans le cadre de la poursuite de la mise en œuvre du programme d'amélioration du réseau routier prioritaire. Il est à noter que le Gouvernement accorde, dans son programme d'investissement à moyen terme (2008-2012), une place prioritaire à la réhabilitation/entretien de ses principaux axes routiers qui sert d'appui aux secteurs productifs notamment l'agriculture et l'agro-industrie. Ce programme d'investissement sert de cadre aux autres bailleurs de fonds intervenant dans le secteur des transports dont la Banque Mondiale, l'Union européenne, les Fonds arabes et le Fonds OPEP.

# RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

## C. OBJECTIF DU PROJET ET CADRE LOGIQUE

### 1. Enoncer le(s) Objectif(s) de Développement du Projet (ainsi qu'ils sont présentés dans le rapport d'évaluation)

Le PIR a pour objectif sectoriel : i) de contribuer à l'amélioration du niveau de service général du réseau routier prioritaire, au désenclavement du pays et à l'intégration sous-régionale, notamment avec la République Démocratique du Congo et la République du Burundi ainsi qu' à la relance économique et ii) d'appuyer le Gouvernement dans sa politique de formation post-universitaire et de lutte contre le VIH/SIDA. Sur le plan spécifiques, le PIR a pour objectifs spécifiques : i) la réduction des coûts de transport, ii) le désenclavement des zones de productions agricoles et industrielles localisées dans les ex provinces de Cyangugu, de Kibungo et de Kigali-Ngali, iii) l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines et de leur niveau de connaissance sur le VIH/SIDA, la sécurité routière et la protection de l'environnement et iv) le renforcement des capacités techniques et opérationnelles de la Direction des routes.

### 2. Décrire les principales composantes du projet en indiquant comment chacune contribuera à la réalisation des objectifs du projet

#### Composante 1 : Travaux et leur contrôle

Cette composante comprend :

*(i) Les travaux routiers* couvrant : a) la reconstruction de la route Cyangugu – Bugarama (39 km) et de sa bretelle Mutongo– Rusizi II (4,8 km) en une chaussée en béton bitumineux de 6 m de large et deux accotements revêtus de 1 à 1,5 m chacun. ; et b) les travaux d'aménagement d'environ 70 km de pistes rurales connexes ;

*(ii) Les travaux de pont* : il s'agit de la reconstruction du pont de Gashora (situé sur la route Kibungo – Ngenda) en structure mixte en profilés et béton d'une portée de 62 m.

*(iii) Le contrôle et la surveillance des travaux pour* assurer un suivi technique et financier des travaux.

La réalisation de ces travaux permet de desservir environ une population d'environ 630 000 personnes dans la zone d'influence du projet. Elle facilite l'accessibilité aux zones rurales fortement agricoles.

#### Composante 2: Etude de route

Il s'agit de l'étude de la réhabilitation de la route Butare-Cyangugu (153 km), couvrant une étude technique, économique, environnementale et sociale et l'élaboration du dossier d'appel d'offres des travaux (DAO). L'élaboration de ces documents ont permis au Gouvernement de disposer de dossier acceptable d'initier en connaissance de cause, le projet de renforcement de la route Butare-Kitabi-Ntendezi dont le financement est actuellement assuré par la Banque.

#### Composante 3: Renforcement de capacités et sensibilisation

Il s'agit de : *(i)* la formation de 10 ingénieurs routiers et de 20 techniciens supérieurs en passation de marchés, en techniques routières et d'ouvrages d'art, en sécurité routière et en organisation, planification et gestion des projets et *(ii)* l'organisation de quatre séminaires médiatiques de sensibilisation d'environ 30 000 personnes, à la sécurité routière, au respect des prescriptions en matière de charge à l'essieu, à la protection de l'environnement et à la lutte contre les IST dont le VIH/SIDA. Cette composante a permis d'améliorer les capacités institutionnelles et techniques du personnel en charge des routes du Ministère des Infrastructures.

#### Composante 4: Gestion du projet

Elle comprend : *(i)* l'appui à la Division réhabilitation et travaux neufs (DRTN), chargée de l'exécution du projet, par la fourniture de matériels informatiques (trois ordinateurs et des accessoires) et de transport (deux véhicules de chantier), et la prise en charge des coûts de fonctionnement de la DRTN ; *(ii)* l'audit du projet couvrant : - l'audit technique des travaux permettant de vérifier la conformité des travaux réalisés avec les prescriptions des cahiers de charge et - l'audit financier du projet qui vérifie la conformité des acquisitions avec les règles de la Banque et la régularité des dépenses effectuées.

3. Evaluer brièvement (deux phrases au plus) les objectifs du projet sous trois angles : noter l'évaluation, en utilisant l'échelle de notation fournie à l'appendice 1.

CARACTERISTIQUES DES OBJECTIFS DU PROJET		EVALUATION	NOTE
PERTINENTS	a) Pertinent au regard des priorités de développement du pays.	Les objectifs du projet sont pertinents au regard de la stratégie nationale visant à reconstruire le réseau routier prioritaire du pays qui sert d'appui aux secteurs productifs notamment l'agriculture et agro-industrie.	4
REALISABLES	b) Objectifs jugés réalisables au regard des contributions au projet et des délais envisagés.	L'objectif général de contribuer à l'amélioration du niveau de service général du réseau routier prioritaire, au désenclavement du pays et à l'intégration sous-régionale est réalisable à travers la reconstruction de l'axe routier Cyangugu-Bugarama et sa bretelle et l'aménagement de pistes rurales connexes permettant d'améliorer la mobilité de la population et leur accessibilité aux centres d'activités économiques, avec pour corollaire l'augmentation des échanges commerciaux.	3
COHERENTS	c) Conforme à la stratégie nationale ou régionale de la Banque.	Le projet est conforme aux priorités nationales dans une période où le pays était encore confronté aux conséquences de la guerre	4
	d) Conforme aux priorités générales de la Banque.	Le projet est conforme à la politique de la Banque en matière de transport.	4

4. Présenter le cadre logique. En l'absence de cadre logique, remplir le tableau ci-dessous, en indiquant l'objectif global du projet, les principales composantes du projet, les principales activités de chaque composante et les résultats et rendements attendus, ainsi que les indicateurs de mesure de la réalisation des rendements. Vous pouvez créer des rangées supplémentaires pour les composantes, activités, résultats ou rendements, si nécessaire

COMPOSANTES	ACTIVITES	RESULTATS	RENDEMENTS ATTENDUS	INDICATEURS A MESURER
Composante 1 : Travaux et leur contrôle	Préparation acquisition et exécution des travaux routiers et leur contrôle (route, bretelle et piste)	Route Cyangugu-Bugarama et sa bretelle Mutongo-Ruzizi II reconstruites, et pistes rurales aménagées	Travaux routiers réalisés dans le respect du calendrier établi	39 Km de route et 4,8 Km de bretelle reconstruits et 70 Km de pistes rurales aménagées ; rapports finaux des prestations de contrôle
	Préparation acquisition et Exécution des travaux de pont et leur contrôle	Pont de Gashora reconstruit	Travaux de pont réalisés dans le respect du calendrier établi	Pont de 62 m de portée ; rapports finaux des prestations de contrôle
Composante 2: Etude de route	Préparation acquisition et exécution des prestations d'étude requises	Dossiers d'études détaillées et dossiers d'appel d'offres élaborés pour les travaux de la route Butare-Cyangugu	Dossiers d'études et DAO établis en 2005	Rapport d'études et dossiers d'appel d'offres des travaux

Composante 3 : Renforcement de capacités et sensibilisation	Renforcement des capacités	Personnel technique de la Direction des Routes formé	Capacité de la Direction des Routes renforcées	10 ingénieurs et 20 techniciens supérieurs formés en techniques d'ingénierie routière et d'ouvrages d'art en 2006
	Sensibilisation de la population de la ZIP	Population de la ZIP sensibilisée à la protection de l'environnement, aux IST dont VIH/SIDA et à la sécurité routière	Prestations réalisées dans les délais	Environ 30 000 personnes sensibilisées à la sécurité routière, à la protection de l'environnement et la lutte contre le VIH/SIDA en 2006
Composante 4: Gestion du projet	Appui à la « Division réhabilitation et travaux neufs » (DRTN)	Appui à la DRTN fourni	DRTN renforcée en équipement	DRTN équipée en matériels de transport (2véhicules de chantier) et informatiques (trois ordinateurs)
	Audit technique des travaux et financier du projet	Audit technique des travaux et financier du projet	Prestations d'audit technique des travaux et financier du projet réalisés dans les délais	Rapports d'audit technique des travaux et financier du projet

5. Pour chaque dimension du cadre logique, indiquer brièvement (deux phrases au plus) à quel point le cadre logique a contribué à la réalisation des objectifs mentionnés ci-après. Noter l'évaluation en utilisant l'échelle de notation fournie à l'appendice 1. En l'absence de cadre logique, attribuer à cette section la note 1.

CARACTERISTIQUES DU CADRE LOGIQUE		EVALUATION	NOTE
LOGIQUE	a) Prévoit un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet.	Les activités, les résultats et les rendements sont liés par une relation causale pour la réalisation de l'objectif du projet	4
MESURABLE	b) Enonce les objectifs et les rendements de manière mesurable et quantifiable.	Le cadre logique donne des indicateurs mesurables et quantifiables pour les objectifs et résultats	4
DETAILLE	c) Mentionne les risques et les hypothèses clés.	Les hypothèses et risques ont été assez bien identifiés au moment de la conception et des mesures d'atténuation proposées	3

# RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

## D. RESULTATS ET RENDEMENTS

### I. RESULTATS OBTENUS

Dans le tableau ci-dessous, évaluer pour chaque principale activité, les réalisations par rapport aux résultats prévisionnels, en se fondant sur le cadre logique présenté à la Section C. Noter le degré de réalisation des résultats attendus. Calculer les notes pondérées en proportion approximative du coût des activités du projet. La somme des notes pondérées s'affichera automatiquement et correspondra à la somme des notes pondérées. Ignorer la note automatiquement calculée, si vous le souhaitez, et justifier.

PRINCIPALES ACTIVITES		Note de l'évaluation	Proportion des Coûts du Projet en pourcentage (ainsi que mentionné dans le rapport d'évaluation)	Note pondérée (générée automatiquement)
Résultats Attendus	Résultats Obtenus			
39 Km de route et 4,8 Km de bretelle reconstruits ainsi que et 70 Km de pistes rurales aménagées ;	39 Km de route, 4,8 Km de bretelle reconstruits et 51 Km de pistes rurales connexes aménagées	3	66	1.98
Pont de 62 m de portée reconstruit	2 ponts cadres de 6 x 4 m reconstruits	3	16,6	0.49
Dossiers d'étude détaillée et DAO pour les travaux de la route Butare-Kitabi-Cyangugu	Dossiers d'études détaillées (techniques, économiques, environnementales et sociales) réalisées - Dossier d'appel d'offres livré	4	5,8	0.23
10 ingénieurs et 20 techniciens supérieurs formés en techniques d'ingénierie routière et d'ouvrages d'art	Formation de 64 agents routiers (* 12 ingénieurs en organisation, planification, gestion et exécution des projets ; * 10 ingénieurs en passation des marchés, * 12 ingénieurs en sécurité routière, * 15 ingénieurs en ouvrage d'art et * 15 en techniques d'ingénierie routière	3	1,7	0.06
Population de la ZIP sensibilisée à la protection de l'environnement, aus IST dont le VIH/SIDA et à la sécurité routière	4 séminaires médiatiques réalisées pour sensibiliser environ 30 000 personnes dans la zone d'influence du projet à la sécurité routière (code de la route et respect des charges à l'essieu), à la protection de l'environnement, à la lutte contre les IST dont le VIH-SIDA,	4	2,8	0.11
Achat de 2 véhicules, trois ordinateurs et mobiliers divers	Matériel informatique (3 ordinateurs portables, 1 imprimante couleur, 1 scanner, 1 caméra digital et 1 caméra photo, 1 projecteur, 1 photocopieuse et divers) acquis et livré au service en charge des routes	4	0,6	0,02

Audits technique des travaux et financier du projet réalisés	4 interventions d'audit technique effectuées et rapports produits ; 3 rapports d'audit des comptes (2006, 2007 et 2008) livrés et approuvés par la Banque	4	0,4	0,01
<b>NOTE GENERALE DES RESULTATS</b> [correspond à la somme des notes pondérées]				3
<b>Cochez ici pour ignorer la note autocalculée</b>				
<b>Donner les raisons pour lesquelles la note autocalculée a été ignorée</b>				
<b>Inscrire la nouvelle note ou réinscrire la note auto-calculée</b>				3
<b>II. RENDEMENTS OBTENUS</b>				
<b>1. En utilisant les données disponibles sur le suivi, évaluer la réalisation des <u>rendements attendus</u>. Importer les rendements attendus du cadre logique présenté dans la Section C. Attribuer une note pour le degré de réalisation des rendements attendus. La note générale des rendements sera automatiquement calculée et correspondra à la moyenne des notes de l'évaluation. Ignorer la note automatiquement calculée, si vous le souhaitez, et justifier.</b>				
<b>RENDEMENTS</b>				<b>Note de l'évaluation</b>
<b>Prévisions</b>	<b>Réalisations</b>			<b>n</b>
Travaux routiers dans le respect du calendrier établi	Les travaux de reconstruction de la route Cyanguu – Bugarama (39 km) et de sa bretelle Mutongo– Rusizi II (4,8 km) ont été réalisés dans les délais. Toutefois, le démarrage des travaux a été retardé de 13 mois en raison du délai mis par le Gouvernement pour satisfaire aux conditions de mise en vigueur du prêt			3
Travaux de pont dans le respect du calendrier établi	Les travaux ont été réalisés dans les délais. Toutefois, les travaux qui devaient démarrer en mars 2004 n'ont pu commencer qu'en juin 2007. Ce retard est dû notamment à un 1 <sup>er</sup> appel d'offres infructueux, en raison du montant très élevé des offres financières, ce qui a nécessité un réexamen et une revue de la conception technique de l'ouvrage (construction de deux ponts cadres de 6X4m en remplacement du pont de 62 m de portée initialement prévu)			3
Dossier d'études et DAO établis en 2005.	Les études et le dossier d'appel d'offre ont été réalisés et livrés.			3
Capacité de la Direction des Routes renforcées	Suite à la réforme intervenue dans l'administration centrale qui a entraîné une compression du personnel routier l'acquisition du service formation a été retardée. La formation prévue a ainsi été réalisée tardivement (2009).			4
Prestations de sensibilisation réalisée dans les délais	Les prestations de sensibilisation de la population de la ZIP ont été réalisées dans les délais.			4
DRTN renforcée en équipement	Les équipements prévus ont été livrés excepté les véhicules dont l'acquisition a été annulée par le Gouvernement suite à sa décision de supprimer le charroi de l'Etat			4
Prestations d'audit réalisées dans les délais	L'audit technique des travaux et l'audit financier du projet ont été réalisés dans les délais			4
<b>NOTE GENERALE DES RENDEMENTS</b> [Correspond à la moyenne des notes de l'évaluation]				4
<b>Cocher ici pour ignorer la note calculée</b>				
<b>Donner les raisons pour lesquelles la note autocalculée a été ignorée</b>				
<b>Inscrire la nouvelle note ou réinscrire la note autocalculée</b>				3

**2. Autres rendements: Commenter les rendements additionnels non prévus dans le cadre logique, et qui portent notamment sur les questions transversales (genre, par exemple).**

Grâce à l'aménagement de 51 Km de pistes rurales connexes à la route Cyangugu-Bugarama, les infrastructures socio-économiques des secteurs de Mururu, Gashonga, Riwimbogo et Bugarama sont facilement accessibles. L'Hôpital de Mibilizi a été relié au centre de santé de Mashsha par la piste Mibilizi-Mashsha (13 km). Les écoles primaires, les hôpitaux, les centres de santé la Zone, les marchés ruraux et les rizières de Bugarama ont été reliés à la route principale bitumée.

**3. Menaces qui pèsent sur la viabilité des rendements obtenus. Souligner les facteurs qui affectent, ou pourraient affecter les rendements du projet à long terme ou leur viabilité. Mentionner toute nouvelle activité ou changement institutionnel éventuellement recommandé pour assurer la viabilité des rendements. L'analyse devra s'inspirer de l'analyse de sensibilité de l'annexe 3, si pertinent.**

L'insuffisance des moyens budgétaires d'entretien des infrastructures routières réalisées peut provoquer une dégradation prématurée de celles-ci. Pour assurer la durabilité des réalisations du projet, une sensibilisation des bénéficiaires à la bonne utilisation et à l'entretien des infrastructures est nécessaire. Il s'agit notamment de veiller au respect de la limite des charges à l'essieu. Une structure est mise en place et opérationnelle pour le contrôle de charge à l'essieu et des surcharges de poids lourds. En outre, dans le cadre de la restructuration du secteur des transports, la responsabilisation de ces tâches incombent à l'Agence nationale de transport dont la mise en place est en cours. Il est à noter que le financement de l'entretien est de la responsabilité du Fonds d'Entretien Routier (FER). En effet, le Gouvernement a fait augmenter en septembre 2009 les ressources du FER par l'amélioration des redevances sur les produits pétroliers qui sont directement reversées au FER.

# RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

## E. CONCEPTION ET ETAT DE PREPARATION A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

1. Indiquer dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur se sont assurés que le projet tienne compte de la capacité de l'emprunteur à le mettre en œuvre, en assurant sa bonne conception et en mettant en place le dispositif requis pour l'exécution. Analyser tous les aspects liés à la conception du projet. Les questions liées à la conception sont les suivantes: dans quelle mesure la conception du projet a-t-elle tenu compte des leçons tirées de précédents RAP dans le secteur ou dans le pays (citer quelques RAP clés); le projet repose-t-il sur de sérieuses études analytiques (citer quelques documents clés); dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur ont-ils convenablement évalué la capacité des organes d'exécution et de la cellule d'exécution du projet; degré de consultations et de partenariats, justification économique du projet et les dispositions prises en matière d'assistance technique.

**[250 mots au plus.** Tout autre propos concernant la mise en œuvre devra être présenté à l'annexe 6 intitulé : **Description du projet]**

Le projet a fait l'objet d'études technique, économique, environnementale et sociale, financées par le Gouvernement et approuvées par la Banque. Il a fait également l'objet, en novembre 2002, d'une mission de préparation de la Banque. Les documents requis pour l'exécution du projet étaient disponibles avant l'évaluation du projet. Les leçons tirées de précédents RAP (notamment le RAP de la route Gitarama-Ngororero), qui ont notamment relevé les besoins de l'organe d'exécution en formation, ont été pris en compte dans la conception du projet, à travers la composante « Renforcement des capacités » du projet. Par ailleurs, le système de passation des marchés était déjà en usage au Rwanda et conforme aux règles et procédure de la Banque

Il est à noter le poids économique de la zone d'influence du projet se mesure par sa production industrielle (cimenterie, centrale hydroélectrique), ses productions vivrière et agropastorale (banane, riz, manioc, haricot...). L'aménagement de la route et des pistes connexes permettra le désenclavement de cette zone. Le projet permettra également l'intégration sous régionale du pays, en raison du fait que l'axe routier du projet dessert également le Burundi et l'Est de la RDC.

2. Pour chaque dimension de la conception et de l'état de préparation à la mise en œuvre du projet, présenter une brève évaluation (deux phrases au plus). Attribuer une note d'évaluation en utilisant l'échelle de notation figurant à l'appendice 1.

ASPECTS LIES A LA CONCEPTION ET A L'ETAT DE PREPARATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET		EVALUATION	Note de l'évaluation
REALISME	a) Du fait de sa complexité, le projet est sous-tendu par une analyse de la capacité du pays et de son engagement politique.	Le projet n'est pas complexe dans sa conception. Mais des changements et les réformes intervenues dans le secteur des routes au cours de l'exécution ont quelque peu affecté sa mise en œuvre	3
EVALUATION DU RISQUE ET ATTENUATION	b) La conception du projet tient suffisamment compte de l'analyse des risques.	Elle tient compte des risques évidents au moment de la conception du projet	3
UTILISATION DES SYSTEMES DU PAYS	c) Les systèmes de passation des marchés, de gestion financière, de suivi et/ou autres sont fondés sur des systèmes qu'utilisent déjà le gouvernement et/ou d'autres partenaires	Les procédures de la Banque ont été utilisées pour les acquisitions avec l'utilisation du système national pour l'évaluation des offres et l'attribution des marchés.	4

Pour les dimensions ci-après, attribuer des notes d'évaluation distinctes pour la performance de la Banque et la performance de l'emprunteur :			Note de l'évaluation	
			Banque	Emprunteur
<b>CLARTE</b>	d) Les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du projet sont clairement définies.	Le rapport d'évaluation a présenté avec clarté les responsabilités de la Banque et des autres acteurs/ intervenants du projet	4	4
<b>PREPARATION A LA PASSATION DES MARCHES</b>	e) Les documents requis pour l'exécution (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation.	Les dispositions d'exécution du projet, de passation des marchés et de décaissements sont celles qui figurent dans le rapport d'évaluation, l'accord de prêt et le Protocole d'Accord.	4	4
<b>PREPARATION AU SUIVI</b>	f) Les indicateurs et le plan de suivi sont adoptés.	Les indicateurs de suivi de l'exécution du projet ont été clairement définis et sont suivis lors des missions. Par contre le calendrier indicatif des supervisions à réaliser par la Banque ne figurait pas dans le rapport d'évaluation.	3	3
<b>DONNEES DE REFERENCE</b>	h) La collecte des données de référence est achevée ou en cours.	Les données générales de référence requises pour l'évaluation du projet étaient disponibles.	3	3

## RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

### F. MISE EN ŒUVRE

1. Donner les principales caractéristiques de l'exécution du projet quant aux aspects suivants: respect des calendriers, qualité des constructions et autres travaux, performance des consultants, efficacité de la supervision par la Banque et efficacité de la surveillance par l'emprunteur. Déterminer dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur ont veillé au respect des mesures de sauvegarde.

- Les travaux qui devaient démarrer en mars 2004 pour être terminés en mars 2005, d'après les prévisions, ont finalement débuté en mai 2005 pour être achevés en septembre 2006, soit avec 13 mois de retard sur le calendrier prévisionnel. Ce retard est essentiellement dû au retard dans la satisfaction par l'Emprunteur des conditions préalables à la mise en vigueur du prêt. Le délai contractuel des travaux a été respecté après le démarrage des activités.

Après la réception provisoire, des glissements de terrain dus à la montée exceptionnelle de la nappe phréatique, sont intervenus au PK 28 de la route Cyangu-Bugarama. Des travaux additionnels indispensables pour la réparation des dégradations de cette partie de la route autorisés par la Banque sont en cours.

- Les travaux du pont Gashora étaient prévus pour un délai de 6 mois à partir du 05 novembre 2007. Ce délai a été respecté. Toutefois, les travaux qui devaient démarrer en mars 2004 n'ont pu commencer qu'en juin 2007. Ce retard dans le démarrage des travaux est dû notamment à un 1<sup>er</sup> appel d'offres infructueux (en raison du montant très élevé des offres financières); Cette situation a nécessité un réexamen et revue de la conception technique de l'ouvrage (construction de deux ponts cadres de 6x4m en remplacement du pont de 62 m de portée initialement prévu).

La qualité des travaux est conforme aux prescriptions du cahier des charges et leur exécution s'est faite suivant les règles de l'art. .

- Les missions de contrôle des travaux (route, bretelle, pistes rurales connexes et pont) ont régulièrement produit les rapports d'avancement des travaux. En outre, la mission de contrôle des travaux routiers a fourni le rapport final desdits travaux. Elle produira également à la fin des travaux additionnels du PK 28, le rapport d'exécution y relatif. La mission de contrôle des travaux de pont connaît de retard dans la fourniture du rapport final d'exécution du pont Gashora. Les prestations des deux missions de contrôle sont globalement satisfaisantes.

- Concernant la formation du personnel de la Direction des Routes et les séminaires de sensibilisation (ONG locale), les consultants en charge de ces missions ont régulièrement produit et remis les rapports d'activités y relatifs après chaque module de formation élaboré. Leurs prestations sont satisfaisantes.

Les rapports d'audit technique des travaux et financier du projet ont été faits et sont satisfaisants.

Les équipements prévus, sauf le matériel roulant, pour l'appui logistique de la cellule de suivi de l'exécution du projet (CSEP) ont été livrés et sont fonctionnels.

Grâce à la vigilance de la Banque, à travers ses missions de supervision et de l'Emprunteur/Donataire, via la CSEP, la qualité des travaux a été sauvegardée et les délais d'exécution globalement respectés. En outre, il n'y pas eu de dépassement de coûts du projet et tous les objectifs ont été atteints.

La Banque a effectué 7 missions de supervision soit une moyenne d'une mission et demie par an. L'intervention de la Banque notamment à travers ces missions a marqué l'exécution du projet. En effet la résolution des problèmes était concertée et effective dans des délais très courts. La Performance de l'Emprunteur/Donataire ainsi que celle de la CSEP a été également satisfaisante. La Performance de la Banque a été également satisfaisante.

**2. Commenter le rôle des autres partenaires (bailleurs de fonds, ONG, entreprises, etc.). Evaluer l'efficacité des modalités de cofinancement et de la coordination des bailleurs de fonds, le cas échéant.**

Le Projet a tenu compte des activités des autres partenaires afin de mener des actions complémentaires et d'éviter des duplications. Il y a eu une bonne coordination avec les interventions des autres partenaires au développement surtout dans le contexte de la mise en œuvre de la stratégie sectorielle transport du Gouvernement. Le cofinancement du projet était assuré par la République du Rwanda qui s'est bien acquittée de son rôle en mettant à disposition du projet et dans les délais requis sa contrepartie.

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

Comme indiqué ci-dessus la Banque a fait des efforts en vue de coordonner ses interventions avec celles des autres partenaires techniques et financiers du Rwanda dans le secteur des transports. Dans cette optique, les principaux bailleurs de fonds intervenant dans le secteur des transports (BAD, Banque mondiale et Union Européenne) ont signé en décembre 2008, un Mémoire d'entente avec le Gouvernement, pour définir une approche commune en vue d'accompagner efficacement le développement du secteur des transports ainsi que les programmes de réformes basées sur les stratégies de développement du Rwanda (Vision « 2020 » et EPRS).

**4. Pour chaque aspect de la mise en œuvre du projet, indiquer dans quelle mesure le projet a atteint les objectifs ci-après. Présenter une évaluation succincte (deux phrases au plus) et attribuer une note d'évaluation, en utilisant l'échelle de notation figurant à l'appendice 1.**

ASPECTS LIES A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET		EVALUATION		Note de l'évaluation
RESPECT DU CALENDRIER	a) degré de respect de la date prévue de clôture. Si l'écart à droite est: inférieur à 12, notation 4 entre 12.1 et 24, notation 3 entre 24.1 et 36, notation 2 Supérieur à 36.1, notation 1	Ecart en mois entre la date prévue de clôture et la date effective de clôture ou la date de réalisation de 98% de décaissement	Certaines composantes du projet tel que la formation du personnel ont connu un retard au démarrage du fait de la réforme intervenue dans le secteur. La date-limite du dernier décaissement a été prorogée une fois (durée totale de 24 mois)	3
		24		
PERFORMANCE DE LA BANQUE	b) Conformité de la Banque aux :			
	Mesures de protection environnementale	Projet de catégorie II. Le suivi des mesures d'atténuation des impacts contenu dans le Plan de Gestion Environnementale et Social (PGES) a été assuré efficacement par l'environnementaliste au sein de CSEP		4
	Dispositions fiduciaires	Les dispositions fiduciaires ont été respectées en général. Depuis 2006 les rapports d'audit des comptes ont été soumis régulièrement. Le rapport d'audit de l'exercice 2008 a été transmis et approuvé par la Banque. Le rapport de clôture des comptes du projet sera fourni d'ici à fin avril 2010		3

	Accords conclus dans le cadre du projet	Il n'y a pas de retard pour la signature de l'Accord de prêt et du Protocole d'accord. Mais l'entrée en vigueur du prêt a accusé un retard de 13 mois par rapport à la date initiale prévue.	3
	c) La supervision de la Banque a été satisfaisante en termes de dosage des compétences et de praticabilité des solutions.	La supervision de la Banque a été satisfaisante et a permis de résoudre des questions techniques intervenues pendant l'exécution du projet, notamment : la résolution des problèmes techniques et financiers liés : aux travaux de pistes rurales connexes, à la route principale, -aux travaux de pont de Gashora, - aux travaux du PK 28 de la route Cyangugu-Bugarama.	4
	d) La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisant.	Le taux de supervision est de 1,5 par an depuis le démarrage effectif du projet	3
<b>PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR / DONATAIRE</b>	e) L'Emprunteur s'est conformé aux:		
	Mesures de protection environnementale	Projet de catégorie II. Des dispositions ont été prévues dans le PGES pour les travaux. Toutes ces dispositions ont été respectées par l'Emprunteur	4
	Dispositions fiduciaires	La contrepartie du Gouvernement a été régulièrement payée. Les rapports d'audit ont été régulièrement produits et approuvés	4
	Accords conclus dans le cadre du projet	Il n'y a pas de retard pour la signature mais de l'entrée en vigueur du projet a accusé un retard de 13 mois par rapport à la date initiale prévue.	3
	f) L'emprunteur a été attentif aux conclusions et recommandations formulées de la Banque dans le cadre de sa supervision du projet	Le pays a toujours réalisé à temps les recommandations des missions de supervision.	3
	g) L'emprunteur a collecté et utilisé, pour les prises de décisions, les informations tirées du processus de suivi.	Les rapports d'avancement de travaux, les rapports d'audit des comptes et les recommandations des missions de supervisions ont servi de manière générale d'instruments de prise de décisions par l'Emprunteur/Donataire	3

# RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

## G. ACHEVEMENT

**1. Le PAR a-t-il été fourni à temps, conformément à la Politique de la Banque?**

Date de réalisation de 98% de décaissement (ou date de clôture, si applicable)	Date PAR été envoyé à pcr@afdb.org	Ecart en mois	NOTE DE L'EVALUATION (génééré automatiquement) Si l'écart est égale ou inférieur à 6 mois, la note est de 4. Si l'écart est supérieur à 6 mois, la note est de 1.
31/12/2009			

Décrire brièvement le processus RAP. Décrire la manière dont l'emprunteur et les co-bailleurs ont participé à l'établissement du document. Souligner toute incohérence dans les évaluations présentées dans le présent RAP. Donner la composition de l'équipe et confirmer si une visite approfondie a été effectuée. Mentionner toute collaboration substantielle avec d'autres partenaires au développement. Indiquer dans quelle mesure le bureau de la Banque dans le pays s'est impliqué dans l'établissement du présent rapport. Indiquer si les commentaires de la revue des pairs ont été fournis à temps (indiquer les noms et les titres des pairs de revue).

**[150 mots au plus]**

Le draft du RAP a été élaboré au niveau de la Cellule de suivi de l'exécution du projet. Les documents préparés par la CSEP ont fait l'objet de discussion en octobre 2009, avec la mission du rapport d'achèvement dont la composition est indiquée ci-dessus. Cette mission a séjourné au Rwanda du 03 au 21 octobre 2009. La mission a procédé à une visite de terrain et à des rencontres à Cyangugu et à Kigali avec toutes les parties prenantes, les bénéficiaires, l'équipe du projet et les responsables du Ministère des Infrastructures et les services décentralisés de la zone du projet. Les différents acteurs ont apprécié les acquis du projet et ont recommandé que les dispositions soient prises pour assurer la durabilité de ces acquis.

# RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

## H. LECONS TIREES DE L'EVALUATION

Résumer les principales leçons que la Banque et l'emprunteur peuvent éventuellement tirer des rendements du projet.

[300 mots au plus. Tout autre propos concernant la mise en œuvre devra être présenté à l'annexe 6 intitulé : Description du projet]

Les réalisations du projet sont dans l'ensemble satisfaisantes. Ainsi, l'objectif majeur du projet consistant à améliorer le niveau de service de l'axe routier Cyangugu-Bugarama, en vue de réduire les coûts de transport sur cet axe, est atteint. Les premiers effets socio-économiques de ces réalisations commencent à se manifester avec l'accroissement du trafic et des activités économiques induites. Il n'est pas prévu dans le rapport d'évaluation de définir les impacts socioéconomiques du projet. Toutefois, il ressort des enquêtes/interview pendant la mission, auprès des usagers de la route principale et des pistes rurales connexes, ainsi que de la population de la zone du projet (groupements féminins, professionnels de santé, transporteurs, commerçants, exploitants agricoles et industriels). Les données ci-après sont à noter : (i) le temps de transport est passé de 2 heures et demi à 40 mn ; (ii) il n'y a plus d'accouchement à domicile, du fait de la facilité de transport des femmes enceintes vers les hôpitaux ; (iii) les revenus de la production agricole a augmenté d'environ 30% ; (iv) le prix de transport de la tonne de ciment est passé de 1500 Francs rwandais (Frw) à 1000 Frw ; (vi) le nombre de rotation de minibus pour le transport de passagers dans la zone du projet est passé de 2 à 8. ; (ix) le projet a facilité la mise en place notamment de nouveaux centres éducatifs et hôteliers.

Toutefois, il ressort de la mise en œuvre du projet, quelques recommandations dont les plus importantes sont résumées ci-après.

- (i) Le projet a contribué à la formation de personnel qualifié pour la conception technique, la gestion et le suivi de projets routiers. Le Gouvernement devrait veiller à retenir ce personnel formé pour assurer la durabilité des acquis et apporter leurs connaissances aux projets futurs ;
- (ii) Il a été noté juste après l'inauguration de la route, un taux d'accident élevé, du fait de l'accélération de vitesse de roulement. Le Gouvernement a déjà effectué quelques séances de sensibilisation des usagers de la route ; il devra poursuivre sa stratégie de sensibilisation à la sécurité routière en vue d'une meilleure gestion du transport et afin de faire familiariser les usagers de la route aux nouvelles performances de cette route en termes de rapidité de déplacement ;
- (iii) Le projet n'a pas généré de données quantifiées de l'impact du projet sur le foncier et le développement des activités sociales, économiques et commerciales. Il est nécessaire que la Banque et le Gouvernement veillent à ce que le suivi évaluation des impacts socio économiques soit systématiquement inclus dans les prochains projets;
- (iv) Il a été relevé de nombreux camions en surcharge le long de l'axe routier du projet. Le Gouvernement devra prendre des mesures de sauvegarde du patrimoine routier et assurer le contrôle de la limite de la charge à l'essieu et des surcharges, en accélérant la mise en service des deux ponts-basculés déjà installés sur la route (l'un à Rusizi, l'autre à Bugarama)

# RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

## I. RESUME DES NOTES OBTENUES PAR LE PROJET

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

CRITERES	SOUS-CRITERES	Note de l'évaluation
<b>RENDEMENT DU PROJET</b>	Réalisation des résultats	3
	Réalisation des rendements	4
	Respect du calendrier	3
	<b>NOTE GENERALE DES RENDEMENTS DU PROJET</b>	<b>3</b>
<b>PERFORMANCE DE LA BANQUE</b>	<b>Conception et état de préparation</b>	
	Les objectifs du projet sont pertinents pour les priorités de développement du pays	4
	Les objectifs du projet sont réalisables au regard des contributions au projet et du calendrier prévisionnel	3
	Les objectifs du projet sont conformes à la stratégie nationale ou régionale de la Banque	4
	Les objectifs du projet sont conformes aux priorités générales de la Banque	4
	Le cadre logique prévoit un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet.	4
	Les objectifs et les rendements, ainsi qu'ils sont présentés dans le cadre logique, sont mesurables et quantifiables	4
	Le cadre logique présente les risques et les hypothèses clés	3
	La capacité et l'engagement politique du pays sont à la hauteur de la complexité du projet	3
	La conception du projet contient une analyse satisfaisante des risques	3
	Les systèmes de passation des marchés, de gestion financière, de suivi et/ou autres processus sont fondés sur les systèmes qu'utilisent déjà le gouvernement et/ou d'autres partenaires.	4
	Les responsabilités en ce qui concerne l'exécution du projet sont clairement définies	4
	Les documents requis pour la mise en œuvre (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation	4
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont adoptés	3
	La collecte des données de référence est achevée ou en cours	3
	<b>NOTE PARTIELLE DE LA CONCEPTION ET DE L'ETAT DE PREPARATION DU PROJET</b>	<b>4</b>
	<b>Supervision :</b>	
	Conformité de la Banque aux :	
	Mesures de protection environnementale	4

	Dispositions fiduciaires	3
	Accords conclus dans le cadre du projet	3
	La qualité de la supervision de la Banque a été satisfaisante en termes de dosage des compétences et de praticabilité des solutions	4
	La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisante	3
	Le PAR a été fourni à temps	4
	<b>NOTE PARTIELLE DE LA SUPERVISION</b>	<b>3</b>
	<b>NOTE GENERALE DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE</b>	<b>4</b>
<b>PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR</b>	<b>Conception et état de préparation</b>	
	Les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du projet sont clairement définies	4
	Les documents requis pour la mise en œuvre (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation	4
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont approuvés ; la collecte des données de base est achevée ou en cours	3
	<b>NOTE DE LA CONCEPTION DU PROJET ET DE SON ETAT DE PREPARATION</b>	<b>4</b>
	<b>Mise en œuvre</b>	
	L'emprunteur s'est conformé aux :	
	Mesures de protection environnementale	4
	Dispositions fiduciaires	4
	Accords conclus dans le cadre du projet	3
	L'emprunteur a été attentif aux conclusions et recommandations formulées par la Banque dans le cadre de sa supervision du projet	3
	L'emprunteur fonde ses décisions sur les informations tirées du suivi	3
	<b>NOTE PARTIELLE DE LA MISE EN ŒUVRE</b>	<b>3</b>
<b>NOTE GENERALE DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR</b>	<b>4</b>	

## RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

### J. TRAITEMENT

ETAPE	SIGNATURE ET OBSERVATIONS	DATE
Vérifié par le Chef de Division du Secteur	Juste RWAMABUGA Rapport approuvé pour soumission à l'équipe pays.	28/12/2009
Vérifié par le Directeur Régional	Mme Diariétou Gaye	05/02/2010
Approuvé par le Directeur Sectoriel	Mr Gilbert Mbeshherubusa	08/02/2010

COUT DU PROJET ET PLAN DE FINANCEMENTA. COUT DU PROJETa.1 Coût à l'évaluation

Catégorie des dépenses		En millions d'UC				
		Prêt FAD	Don FAD	Gouv.	Total	%prêt
<b>A</b>	<b>Travaux</b>					
	1 Routes et pistes	8,81	-	1,01	9,82	89,7
	2 Pont	2,22	-	0,25	2,47	89,88
<b>B.</b>	<b>Biens</b>	0,08	-	0,01	0,09	88,88
<b>C.</b>	<b>Services de Consultants</b>					
	1. Contrôle et surveillance des travaux routiers	0,62	-	0,07	0,69	89,85
		0,15	-	0,02	0,17	88,20
	2. Contrôle Et Surveillance des travaux de pont	-	0,79	0,04	0,83	
		-	0,25	0,01	0,26	
	3. Etude de route	-	0,40	0,02	0,42	
	4. Formation du personnel	0,04	-	-	0,04	100
	5. Séminaires de sensibilisation	0,02	-	-	0,02	100
	6. Audit technique					
	7 Audit des comptes					
	<b>Coût de base</b>	11,95	1,44	1,51	14,89	80,25
	Imprévus physiques	1,18	-	0,13	1,32	89,40
	Imprévus financiers	0,37	0,06	0,05	0,49	75,50
	<b>COUT TOTAL HTT</b>	<b>13,5</b>	<b>1,5</b>	<b>1,69</b>	<b>16,69</b>	<b>80,88</b>

Coût à l'achèvement

Catégorie des dépenses		En millions d'UC			
		Prêt FAD	Don FAD	Gouv.	Total
<b>A.</b>	<b>Travaux</b>	<b>9,5</b>	<b>-</b>	<b>1,03</b>	<b>10,53</b>
	Routes et pistes	8,70		0,96	9,66
	Pont	0,80		0,07	0,87
<b>B.</b>	<b>Biens</b>	<b>0,01</b>	<b>-</b>	<b>0,002</b>	<b>0,012</b>
<b>C.</b>	<b>Service de consultants</b>	<b>0,69</b>	<b>0,96</b>	<b>0,09</b>	<b>1,74</b>
	Contrôle et Surveillance. de routes	0,42	-	0,04	0,46
	Contrôle et surveillance Pont	0,15	-	0,02	0,17
	Etude de route	-	0,62	0,02	0,64
	Formation du personnel	-	0,17	-	0,17
	Sensibilisation	-	0,17	0,01	0,18
	Audit technique et financier	0,12			0,12
<b>D</b>	<b>FONCTIONNEMENT</b>			<b>0,13</b>	<b>0,13</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>10,20</b>	<b>0,96</b>	<b>1,25</b>	<b>12,41</b>

## B. PLAN DE FINANCEMENT

### b.1 A L'évaluation (en millions d'UC)

Sources	Devises	ML	Total	%
FAD (Prêt)	12,09	1,41	13,50	81%
FAD (Don)	0,87	0,63	1,50	9%
Gouvernement	-	1,69	1,69	10%
<b>Total</b>	<b>12,96</b>	<b>3,73</b>	<b>16,69</b>	<b>100%</b>

### b.1 Plan de financement à l'achèvement (en millions d'UC)

Sources	Devises	ML	Total	%
FAD (Prêt)	9,08	1,12	10,20	82%
FAD (Don)	0,56	0,40	0,96	8%
Gouvernement	-	1,25	1,25	10%
<b>Total</b>	<b>9,64</b>	<b>2,77</b>	<b>12,41</b>	<b>100%</b>

## ANNEXE 2

### Annexe Analyse économique

1. Les avantages économiques attendus de la réalisation du projet sont liés notamment aux effets de désenclavement d'une zone rurale fortement agricole, à l'accroissement de la mobilité sur la route nationale à caractère international, et au développement activités de commerce régional et dans la ZIP et à la relance économique. La réalisation du projet se traduit ainsi par une réduction du coût et temps de transport et par une contribution à l'accroissement de la production agricole générée par la facilité de leurs écoulements. Ces effets ont été mesurés par le taux de rentabilité économique (TRE) qui résulte de la comparaison, du point de vue de la collectivité, des coûts et avantages économiques dans les situations « sans projet » et « avec projet » sur une période de 20 ans après la mise en service des ouvrages. Un taux d'actualisation de 12% et une valeur résiduelle de 25% ont été utilisés pour le calcul économique. L'analyse économique a été menée grâce au modèle HDM 4. Les éléments qui ont permis de mener cette analyse économique concernent : les données sur l'état de la route et sur les véhicules (véhicules légers et véhicules lourds de plus de 3 tonnes), le trafic actuel compté et futur, les politiques et stratégies d'entretien et les différents coûts unitaires économiques et financiers correspondants collectés, pendant la mission (carburant, lubrifiant, prix des véhicules, tâches d'entretien, etc.). Les coûts d'investissements liés aux pistes rurales connexes et les avantages qui y sont relatifs, sont pris en compte comme coûts et avantages exogènes dans le modèle.

2 Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de la route en projet comprend le trafic national et international. Les comptages effectués ont établi des volumes du trafic normal variable de 315 en 2003 à 408 véhicules/j en 2008. Les véhicules poids lourds circulant sur la route du projet représentent environ 20% Il est à noter que l'accroissement des échanges entre le Rwanda, le Burundi et la RDC via la route du projet Cyangugu-Bugarama est de l'ordre de 5%-

	2003	2008
Véhicules particuliers	110	143
Camionnettes Passagers	16	20
Camionnettes marchandises	47	61
Autocar	32	41
Camions à plus de 2 essieux	63	82
Semi-remorque	47	61
TMJA	315	408

3 La prévision de trafic a pris en considération deux catégories de trafic : normal et induit. Pour le trafic normal, les taux annuels de croissance ci-après ont été retenus : (i) 6% pour les véhicules légers et ii) 5% pour les véhicules lourds. Ces taux modestes de prévision se justifient au regard des tendances historiques de trafic sur le réseau bitumé (d'en moyenne 6% de croissance de trafic, des indicateurs économiques tels que le taux moyen de croissance économique des cinq dernières années (2001-2005), de l'ordre de 5% et le taux de croissance économique prévisionnel des prochaines années, de l'ordre de 4,5%. La détermination du trafic induit tient compte de l'état de dégradation de la route. Ce trafic induit généré par l'amélioration des caractéristiques techniques de la route, qui intervient à partir de la mise en service des ouvrages est de l'ordre de 30%. Il augmentera au même rythme que le trafic normal.

4 Les avantages liés à la protection des infrastructures socioéconomiques, difficilement monétarisables, n'ont pas été intégrés dans le calcul économique ; toutefois, ils constituent des avantages qualitatifs qui renforcent les objectifs de viabilité du projet.

5. L'analyse économique a établi un taux de rentabilité économique (TRE) du projet de 22%. Ce TRE montre que l'investissement est économiquement viable.

6. Afin de tester la robustesse des résultats de base, le TRE obtenu a été soumis à un test de sensibilité portant sur la réduction de l'ordre de 10% des avantages économiques estimés. Ce qui ramène le taux de rentabilité à 19,8%. Ce résultat montre que le projet reste économiquement viable avec un TRE supérieur au taux d'opportunité du capital, qui est de 12%.

## PLAN DE PASSATION DES MARCHES

## i) A l'évaluation

Les dispositions relatives à l'acquisition des travaux, biens et services établies à l'évaluation sont détaillées dans le tableau ci-dessous. De ce tableau, il ressort que l'attribution des travaux financés par la Banque se fera conformément aux règles de procédure de la Banque en la matière.

Catégorie des dépenses (En millions d'UC)	AOI		Liste restreinte		AON	Autre	Total
<b>A. Travaux</b>							
A.1. de route							
A.2. de pont	11,13 (9,97) 2,80 (2,52)						11,13 (9,97) 2,80 (2,52)
<b>B. Biens</b>					0,09 (0,08)		0,09 (0,08)
<b>C. Services de Consultants</b>							
1. Contrôle et Surveillance de la route			0,78	(0,70)			0,78 (0,70)
2. Contrôle et Surveillance du pont			0,20	(0,18)			0,20 (0,18)
3. Etude de route			0,86	(0,82)			0,86 (0,82)
4. Formation du personnel			0,27	(0,26)			0,27 (0,26)
5. Séminaires sensibilisation			0,43	(0,41)			0,43 (0,41)
6. Audit (des comptes et technique)			0,06	(0,05)			0,06 (0,05)
<b>D. Fonctionnement</b>						0,08	0,08
<b>TOTAL</b>	13,93 (12,42)		2,59	(2,41)	0,09 (0,08)	0,08	16,69 (15,00)

( ) Montant représentant la part BAD

## ii) A l'achèvement

Le plan d'acquisition ci-dessus a été respecté. Ainsi : i) les travaux de routes et du pont ont été acquis par appel d'offres international : ii) les biens ont fait l'objet de consultation de fournisseurs à l'échelon national, vu le faible montant des acquisitions : iii) les acquisitions des services de consultants pour le contrôle et la surveillance des travaux routiers et du pont, pour la formation, pour la sensibilisation, pour l'audit des comptes et l'audit technique se sont faites chacune par consultation sur la base de listes restreintes. Le coût de fonctionnement pendant l'exécution du projet a été financée sur la contrepartie rwandaise comme prévue.

Catégorie de dépenses	Millions d'UC				
	AOI	Liste restreinte	AON	Autre	Total
<b>A. Travaux</b>					
A.1. de route	9,66 (8,70)				9,66 (8,70)
A.2. de pont	0,87 (0,8)				0,87 (0,8)
<b>B. Biens</b>			0,012(0,01)		0,012(0,01)
<b>C. Services de Consultants</b>					
1. Contrôle et Surveillance de la route		0,46 (0,42)			0,46 (0,42)
2. Contrôle et Surveillance du pont		0,17 (0,15)			0,17 (0,15)
3. Etude de route		0,64 (0,62)			0,64 (0,62)
4. Formation du personnel		0,17 (0,17)			0,17 (0,17)
5. Séminaires de sensibilisation		0,18 (0,17)			0,18 (0,17)
6. Audit (comptes et technique)		0,12 (0,12)			0,12 (0,12)
<b>D. Fonctionnement</b>				0,13	0,13
<b>Total</b>	10,53 (9,50)	1,74 (1,65)	0,012(0,01)	0,13	12,41 (11,16)

( ) Montant représentant la part de la BAD

**EXECUTION FINANCIERE**

La Banque a décaissé 9.154 843,17 UC sur 13.500.000 UC du prêt FAD et 730 456,93 UC sur 1.500.000 UC du Don FAD. Le solde à réaffecter s'élève respectivement à 3.345.901,67 UC et 531.379.68 UC pour le Prêt et le Don. Les tableaux 1 et 2 ci-dessous présentent respectivement la répartition des coûts du projet par catégorie de dépenses et par sources de financement à l'évaluation et la situation des décaissements du FAD par catégories de dépenses.

En ce qui concerne la contrepartie, le montant total prévu s'élève à 1, 690,000.00 UC et le montant total décaissé à 1 342 857.36 UC.

**Audit et gestion comptable**

Depuis 2005, les audits sont régulièrement élaborés et transmis à la Banque. La Banque a donné chaque fois que les non objections aux rapports au fur et à mesure qu'ils ont été soumis.

**Paiements en instance**

Des paiements restant à honorer sont en cours.

**Tableau 1**  
**REPARTITION DES FINANCEMENTS**  
**PAR CATEGORIES A L'EVALUATION (EN UC)**

	<b>Catégories</b>	<b>FAD</b>	<b>Gvt</b>	<b>Total</b>	<b>% coût projet</b>
A	Biens	80 000	10 000	90 000	0.54
B	Travaux	11 030 000	1 260 000	12 290 000	73.68
C	Services	2 270 000	160 000	2 430 000	14.57
D	Fonctionnement	0	80 000	80 000	0.48
E	Imprévus	1 620 000	180 000	1 790 000	10.73
	<b>Total</b>	<b>15 000 000</b>	<b>1 690 000</b>	<b>16 690 000</b>	<b>100,00%</b>

**Tableau 2**  
**DECAISSEMENTS FAD**  
**PAR CATEGORIE DE DEPENSES SUR LE PRET et DON (EN UC)**

<b>Catégorie de dépenses</b>	<b>Montant Décaissé prêt FAD</b>	<b>Montant Décaissé Don FAD</b>
BIENS	12523,79	0
TRAVAUX	8 595 546,46	0
SERVICES	554 337,78	730 456,93
FONCTIONNEMENT	0	0
IMPREVUS	0	0
<b>Total</b>	<b>9 162 408,03</b>	<b>730 456,93</b>

MISSIONS REALISEES PAR LA BAD

N°	Mission	Date	Nb de jours	Nb de pers.	Composition
1.	Identification				
2.	Préparation	Nov. 2002	10	2	Economiste et Ingénieur des Transports
3.	Evaluation	Juin 2003	15	3	1 Economiste des Transports 1 Environnementaliste 1 Ingénieur des Transports
4.	Supervision	26/11/05 10/12/05	5	2	1 Economiste et 1 Ingénieur des Transports
5.	Supervision	06/02/06 12/02/06	3	1	1 Ingénieur des Transports et 1 Economiste des Transports
6.	Supervision	03/12/06 22/12/06	4	2	Economiste et Ingénieur des Transports
7.	Supervision (revue à mi -parcours)	05/12/07 20/12/07	3	3	Economiste et Ingénieur des Transports Spécialiste en Infrastructures
8.	Supervision	22/03 au 07/04/08 17au26/04/08	4	4	2 Economistes des Transports 1 Socio économiste 1 Spécialiste en Infrastructures
9.	Supervision	07 au 10 et 20 au 23/12/08	5	3	2 Economistes de Transports 1 Spécialiste en Infrastructure
10.	Supervision	20 au 28/04 et 06 au 09/05/09	4	2	1 Economiste des Transports 1 Ingénieur des Transports
11.	Rapport Achèvement	04 au 21/10/09	12	4	2 Economistes des Transports 1expert Spécialiste IST dont VIH Sida 1 Ingénieur des Transports

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

- ❖ Rapport d'Evaluation du Projet
- ❖ Rapports des Missions de Supervision, accord de prêt et protocole d'accord
- ❖ Rapports trimestriels des Missions de Contrôle (GIBB Africa et SABA Engineering plc)
- ❖ Rapports trimestriels de la Cellule de Suivi et de l'Exécution du Projet
- ❖ Rapports d'Audit des Comptes
- ❖ Rapports d'Audits Techniques des travaux
- ❖ Rapport final de la MDC pour la route Cyangugu-Bugarama (GIBB Africa)
- ❖ Rapport final complémentaire de la MDC pour la route Cyangugu-Bugarama
- ❖ Rapport de Mission d'identification du Centre de Recherches Routières (CRR) pour la formation
- ❖ Rapports des modules de formation du Centre de Recherches Routières
- ❖ Rapports de Missions de sensibilisation sur la sécurité routière, la protection de l'environnement et la lutte contre les IST et le VIH/SIDA
- ❖ Contrat de SABA Engineering pour le contrôle des travaux de pont
- ❖ Contrat de GIBB Africa
- ❖ Contrat de la SNCTPC pour les travaux de route
- ❖ Contrat de l'ONG ATEDEC
- ❖ Contrat de CRR
- ❖ Contrat de l'entreprise LAMBERT FRERE s.a.
- ❖ Ledger de la Banque

## NOTES ATTRIBUEES A LA DERNIERE SUPERVISION ( 2009)

INDICATORS	Note de mars 2009
<b>A. PROJECT IMPLEMENTATION</b>	
Compliance with loan conditions precedent to entry into force	2
Compliance with General Conditions	2
Compliance with Other Conditions	2
<b>B. PROCUREMENT PERFORMANCE</b>	
Procurement of Consultancy Services	3
Procurement of Goods and Works	3
<b>C. FINANCIAL PERFORMANCE</b>	
Availability of Foreign Exchange	3
Availability of Local Currency	3
Disbursement Flows	3
Cost Management	3
Performance of Co-Financiers	3
<b>D. ACTIVITIES AND WORKS</b>	
Adherence to implementation schedule	2
Performance of Consultants or Technical Assistance	2
Performance of Contractors	2
Performance of Project Management	2
<b>E. IMPACT ON DEVELOPMENT</b>	
Likelihood of achieving development Objectives	2
Likelihood that benefits will be realized and sustained beyo	2
Likely contribution of the project towards an increase in	2
Current Rate of Return	
<b>F. OVERALL PROJECT ASSESSMENT</b>	
Current Supervision Average	2,22
Current Trend over time	2,22

**RATINGS:** 3 = Highly Satisfactory, 2 = Satisfactory, 1 = Unsatisfactory, 0 = Highly Unsatisfactory, ' ' = Non applicable

STATUS
<p>Implementation Progress (IP) = 2,29  Development Objectives (DO) = 2.00</p> <p><b>OVERALL STATUS : NON PROBLEMATIC PROJECT / POTENTIALY PROBLEMATIC PROJECT /</b></p> <p>..</p>

## APPENDICE 1

### Echelle de notation et correspondances

NOTE	EXPLICATION
4	<b>Très satisfaisant</b> - Réalisation parfaite, aucune faille
3	<b>Satisfaisant</b> - La majorité des objectifs sont atteints en dépit de quelques lacunes
2	<b>Moyen</b> - Projet partiellement abouti. Presqu'autant de résultats que de lacunes
1	<b>Médiocre</b> . Très peu de réalisations et de graves lacunes
NA	Sans objet

N.B.: Les formules sont arrondies à la décimale supérieure ou inférieure. Pour les calculs, seuls des nombres entiers sont retenus