

# RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

## A. INFORMATIONS SUR LE PROJET ET DATES CLÉS

### I. INFORMATIONS DE BASE

Référence du projet P-TZ-DB0-011 (F/TAN/ROD/9 7/25)	Titre du projet : Projet d'amélioration de la route Mutukula-Muhutwe	Pays : Tanzanie	Mois et année de réalisation de 100 % de décaissement : Taux de décais. Juillet 2006	Date RAP a été envoyé à PCR@afdb.org
Instrument(s) de prêt : Prêt du Fonds africain de développement (FAD)		Secteur : Transport routier/voirie	Catégorie environnementale : Catégorie 2	
Engagement initial : 20 millions d'UC	Montant annulé : 5,09 millions d'UC	Montant décaissé : 14,91 millions d'UC	Pourcentage décaissé : 74,55 %	
<b>Ministère des Finances, Gouvernement de la République unie de Tanzanie</b>				
<b>Organe(s) d'exécution</b> [Citer les principaux ministères, cellules d'exécution du projet, agences et organisations de la société civile chargés de la mise en œuvre du projet.] : Le Ministère des Travaux était l'organe d'exécution jusqu'en l'an 2001 et, par après, avec la mise en place de la Tanzania National Road Agency (TANROADS), la responsabilité de l'exécution du projet a été transférée à TANROADS. Un Coordinateur de projet a été désigné pour assurer le suivi des activités au cours de l'exécution.				
<b>Cofinanciers et autres partenaires extérieurs</b> [Citer toutes les autres sources de financement et les montants, l'assistance technique ou autres sources utilisées dans le cadre du projet] : Gouvernement de Tanzanie : 4,25 millions d'UC				

### II. DATES CLÉS

Note de concept du projet approuvée par Com.Ops. Sans objet	Rapport d'évaluation approuvé par Com.Ops. : Sans objet	Approbation par le Conseil d'administration : Juin 1997	
<b>Restructuration(s)</b> : Dans le cadre des réformes du secteur routier, la Tanzania National Roads Agency (TANROADS) a été créée par l'Executive Agency Act de 1997 en tant qu'entité semi-autonome, et elle est entrée en activité en juillet 2000. TANROADS a été chargée de la gestion du réseau des grands axes et des routes régionales par le Ministère alors connu sous le nom de Ministère des Travaux, et aujourd'hui appelé Ministère du Développement de l'Infrastructure (MOID).			
	Date initiale	Date effective	Écart en termes de mois [date effective-date initiale]
ENTRÉE EN VIGUEUR	01-mai-98	27-janv-99	8
REVUE À MI- PARCOURS	Sans objet		
CLÔTURE	30-juin-02	10-juil-06	45

### III. RÉSUMÉ DES NOTES

CRITÈRES	SOUS-CRITÈRES	NOTES
RENDEMENT DU PROJET	Réalisation des résultats	3
	Réalisation des rendements	4

	Respect du calendrier	2
	<b>RENDEMENT GÉNÉRAL DU PROJET</b>	<b>3</b>
	PERFORMANCE GÉNÉRALE DE LA BANQUE	3
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Conception et état de préparation	3
	Supervision	3
	<b>PERFORMANCE GÉNÉRALE DE LA BANQUE</b>	<b>3</b>
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Conception et état de préparation	3
	Exécution	3
	<b>PERFORMANCE GÉNÉRALE DE L'EMPRUNTEUR</b>	<b>3</b>

#### IV. RESPONSABLES DU PROJET AU SEIN DE LA BANQUE

FONCTIONS	À L'APPROBATION	À L'ACHÈVEMENT
Directeur régional		D. Gaye
Directeur sectoriel	K. Bedoumra	G. Mbesherubusa
Chef de projet	H. Nyame-Mensah	L. Kiggundu
Chef de l'équipe du RAP		T. Opiyo
Membres de l'équipe du RAP		K.S.H.Rao

## 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 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.

**Veuillez 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 5 intitulée : Description du projet]**

- Construire une route bitumée tous temps entre Mutukula et Muhutwe ; un lien important du Corridor 4 du Réseau routier de l'Afrique de l'Est reliant l'Ouganda et la Tanzanie aux pays de la partie australe de l'Afrique et qui constitue un

important corridor de transit vers l'Ouganda pour le renforcement du commerce international et intrarégional, ainsi que de l'intégration régionale.

• Le Gouvernement de la Tanzanie (GOT) a identifié le développement des infrastructures de transport, surtout l'infrastructure routière, comme une composante essentielle dans le développement socioéconomique du pays. Au milieu des années 1980, environ deux tiers du réseau routier tanzanien étaient impraticables ou impossibles à entretenir, et ils imposaient des charges importantes à l'économie nationale en termes de coûts de l'exploitation des véhicules élevés, d'allongement du temps de voyage et de difficultés dans l'évacuation des produits agricoles. Pour redresser cette situation, le GOT, avec l'aide active des partenaires au développement, sous l'égide de la Banque mondiale, a formulé un Projet routier intégré (IRP) polyvalent décennal pour la réhabilitation des infrastructures de transport et celui-ci était conçu de manière à être exécuté en deux phases. L'amélioration de la route du projet, c.-à-d. la route Mutukula-Muhutwe était prioritaire dans l'IRP II. L'amélioration de la route Mutukula-Muhutwe contribuera de façon appréciable aux activités du transport routier dans le pays en renforçant l'intégration régionale grâce au développement du Corridor central qui fait partie de l'engagement de la Tanzanie en faveur du protocole de la CAO. Outre la mise à disposition d'une infrastructure améliorée, le GOT a aussi créé les organisations nécessaires, ainsi que l'environnement favorable à une gestion efficiente de l'infrastructure routière. Deux agences semi-autonomes, à savoir, la Tanzania National Roads Agency (TANROADS) et le Road Fund Board (RFB) ont été mises en place par des lois pertinentes du Parlement. TANROADS a été créée le 1<sup>er</sup> juillet 2000 avec, pour mission de gérer, développer et entretenir le réseau des axes principaux et des routes régionales d'environ 29.500 Km. Le RFB est responsable du financement des activités d'entretien des routes et ses sources de recettes sont la tarification des usagers de la route qui comprend la taxe sur le carburant, le droit de transit et la pénalité de surcharge. Les recettes du RFB sont isolées et sont allouées à l'entretien routier et aux travaux d'urgence sur les routes classées (au moins 90 %), ainsi qu'aux travaux d'infrastructure (pas plus de 10 %). Pour le moment, les activités d'entretien des routes, y compris l'entretien courant et l'entretien périodique, de même que les travaux d'urgence, sont financées par le RFB et les donateurs. En outre, le RFB est à même de financer seulement environ 40 % des besoins en matière d'entretien. Même avec ces ressources limitées, la TANROADS et le RFB ont eu de bonnes performances dans la mesure où l'état du réseau des grands axes et des routes régionales s'est amélioré. Le pourcentage de routes régionales et des grands axes en bonne état s'est accru de 14 % en 2002 à 38 % en 2008. Les chiffres correspondants pour la proportion de routes régionales et de grands axes dans un état acceptables sont de 37 % en 2002 et 48 % en 2008.

• Depuis le début des opérations en Tanzanie en 1971, la Banque a démontré un avantage comparatif dans le sous-secteur du transport routier. La stratégie à moyen terme du Groupe de la Banque (1996-1998) pour la Tanzanie consistait à réduire la pauvreté par l'entremise d'interventions ciblées dans trois secteurs, à savoir l'infrastructure, le secteur social et le processus d'ajustement structurel. Depuis qu'elle a commencé ses opérations en 1971, la Banque a, jusqu'à présent, financé quinze (15) projets, y compris deux prêts supplémentaires et trois (3) études pour un montant total d'environ 317 millions d'UC, dont 10,85 millions d'UC sous forme de dons. Onze projets et trois études ont été achevés de façon satisfaisante. Il y a quatre projets de routes en cours : Réhabilitation de routes et Projet d'amélioration (532 km de graveleux et 154 km d'amélioration), Projet d'amélioration des routes de Zanzibar (87km), Multinational : Projet de route Arusha-Namanga (104km) et projet d'amélioration de la route Singida-Babati-Minjingu (224 km). L'assistance de la Banque à la Tanzanie a abouti à la construction et à la réhabilitation de 3500 km de route en graveleux, à la transformation de 320 km en routes bitumées et 383 km sont en cours de transformation en routes bitumées. Les interventions ont amélioré la qualité des services de transport qui, à leur tour, ont facilité l'accès aux intrants, aux marchés, aux services de santé, d'éducation et à d'autres services sociaux et accru l'activité économique, ainsi que les niveaux de vie des collectivités dans les zones respectives d'influence des projets. Les interventions ont aussi favorisé l'intégration régionale, ainsi que le commerce entre la Tanzanie et ses voisins.

## C. OBJECTIFS DU PROJET ET CADRE LOGIQUE

### 1. Énoncer le(s) objectif(s) de développement du projet (ainsi qu'ils sont présentés dans le rapport d'évaluation)

Le projet avait pour objectif sectoriel de soutenir les programmes de reprise économique et sociale en cours en Tanzanie par la suppression des goulets d'étranglement du transport et il avait pour objectif spécifique d'améliorer les services de transport routier dans la zone du projet en réduisant les dépenses d'entretien des routes et les coûts de l'exploitation des véhicules, ainsi qu'en favorisant l'intégration régionale, en particulier entre la Tanzanie et l'Ouganda.

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

### des objectifs du projet.

Le projet comportait trois composantes ; (i) **Les travaux de génie civil comprenant** La transformation de la route en graveleux existante en une route bitumée avec une chaussée de 6,5 m de large, et des accotements d'une largeur de 1,5 m de chaque côté sur une distance totale de 112 Km entre Mutukula and Muhutwe, (ii) **Les services de consultants pour la supervision des travaux de génie civil**, dont le recrutement d'un bureau d'études expérimenté pour la fourniture de services de supervision des travaux de génie civil. On trouvait, parmi les responsabilités du consultant : aider l'organe d'exécution dans la revue de la conception, le processus d'appel d'offres et d'évaluation des offres, le processus d'attribution du marché des travaux de génie civil, administrer le marché de construction, inspecter les travaux, superviser les épreuves de contrôle de la qualité conduites par l'entrepreneur, suivre l'état d'avancement, ainsi que les coûts, la préparation et la soumission de rapports d'achèvement mensuels, trimestriels et final, et maintenir des relations étroites avec l'organe d'exécution et les ministères compétents, et (iii) **Les services d'audit du projet** comprenant la désignation, par la Cour des comptes, d'un cabinet de vérificateurs externes qui a fourni des services d'audit pour l'ensemble du projet. L'objectif des services d'audit est d'assurer que les fonds du prêt ont été utilisés uniquement aux fins prévues. Le vérificateur retenu a été notamment chargé de la vérification périodique des comptes du projet par rapport aux travaux exécutés et de faire rapport à la direction du projet.

### 3. Évaluer 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.

<b>PERTINENTS</b>	a) Pertinents au regard des priorités de développement du pays	Le projet était pertinent au regard de l'objectif sectoriel du pays qui était de soutenir le programme de reprise économique et sociale par la mise à disposition d'un système de transport efficient et rentable pour le trafic aussi bien national qu'international dans le pays et l'amélioration de la qualité des services de transport routier avec la réduction des coûts de l'exploitation des véhicules et des dépenses d'entretien des routes.	4
<b>RÉALISABLES</b>	b) Objectifs jugés réalisables au regard des contributions au projet et des délais envisagés.	Le projet, tel qu'exécuté, a contribué à la réalisation des objectifs prévus à l'évaluation. Il aurait, néanmoins, été préférable que le projet fût exécuté sans retard. L'achèvement du projet a connu un retard de 45 mois à cause, principalement, de difficultés pour respecter les conditions du prêt, de retard dans le recrutement de l'entrepreneur pour les travaux de génie civil, et la prorogation de la durée du contrat à cause de la perte des points d'établissement de levés, de la fixation de données, et de travaux additionnels. En dépit de ces retards, le coût total du projet à l'achèvement représentait 69 % de l'estimation faite à l'évaluation.	3
<b>COHÉRENTS</b>	c) Conformes à la stratégie nationale ou régionale de la Banque.	Le projet était conforme au programme de prêt de la Banque et aux priorités sectorielles du Document de stratégie par pays (DSP) pour la Tanzanie pour la période 1996-98.	4
	d) Conformes aux priorités générales de la Banque.	Le projet était conforme aux priorités générales de la Banque en matière de développement du transport, d'intégration générale, et de croissance économique durable.	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 (deux au minimum) du projet, les **principales** activités (deux au minimum) de chaque composante et les résultats et rendements attendus, ainsi que les indicateurs de mesure de la réalisation des rendements. Vous êtes prié de créer des rangées supplémentaires pour les composantes, activités, résultats ou rendements, si nécessaire.

COMPOSANTES	ACTIVITÉS	RÉSULTATS	RENDEMENTS ATTENDUS	INDICATEURS À MESURER
-------------	-----------	-----------	---------------------	-----------------------

<b>Composante (i) : Travaux de génie civil</b>	Activité 1. Passation des marchés pour les travaux de génie civil (APAO, PQ, évaluation et attribution)	Liste des entrepreneurs présélectionnés, Rapport d'évaluation des offres, Contrat pour l'exécution des travaux	Appel d'offres	Nbre d'offres recevables et comparables soumissionnées
	Activité 2. Amélioration/ construction des 112 km de la route Mutukula – Muhutwe, y compris le pont de Ngono et les buses ARMCO d'Akibimbiri.	Une route bitumée d'une longueur de 112 km, avec une chaussée de 6,5 m de large et des accotements d'une largeur de 1,5 m de chaque côté, entre Mutukula et Muhutwe, y compris la construction du pont de Ngono et de dalots au niveau du fleuve Akibimbiri	Réduction de 45 % des coûts de l'exploitation des véhicules lorsque la route est ouverte au trafic, rugosité moyenne d'environ 3000 mm/km tout au long de la durée de vie utile de la route, réduction de 60 % du temps de voyage, réduction du nombre d'accidents de la route.	Économies au niveau des dépenses d'entretien, au niveau des coûts de l'exploitation des véhicules et gains de temps de voyage, rugosité de la route, comptages de la circulation. Nombre d'accidents de la route.

<b>Composante (ii) : Services de consultants pour la supervision des travaux</b>	Entreprandre des services pré-contractuels pour la présélection et l'appel d'offres	Rapports actualisés sur le dossier technique, Dossier d'appel d'offres complet et rapport d'évaluation des offres	Des dossiers techniques de qualité, une administration harmonieuse des marchés et un entrepreneur qualifié et expérimenté.	Nbre de révisions de la conception au cours et après la construction ; Nbre de réclamations ; dépassements de coûts et retards par rapport au calendrier ; Gestion et surveillance du site par l'entrepreneur.
	Supervision de la route Mutukula - Bukoba - Muhutwe	Rapports mensuels et trimestriels	Bonne qualité des travaux en conformité avec les conceptions et les prescriptions techniques du projet, en respectant le délai d'exécution et le prix (coût).	Qualité des travaux achevés. (Activités du projet entreprises conformément au calendrier et dans les limites du prix convenus en conformité avec la conception du projet).
<b>Composante (iii) : Services de consultants pour les services d'audit</b>	Assurer les services d'audit.	Rapport d'audit	Les fonds du prêt sont utilisés uniquement aux fins prévues et conformément à l'Accord de prêt.	Bonne gestion financière

**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.**

<b>CARACTÉRISTIQUES DU CADRE LOGIQUE</b>		<b>ÉVALUATION</b>	<b>NOTE</b>
<b>LOGIQUE</b>	a) Prévoit un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet.	Le Rapport d'évaluation présente une matrice du projet dans une approche de cadre logique qui aurait pu être plus exhaustive. Les objectifs de développement auraient dû être mieux énoncés.	NA
<b>MESURABLE</b>	b) Énonce les objectifs et les rendements de manière mesurable et quantifiable.	La matrice du projet énonce les objectifs et les rendements de manière mesurable et quantifiable.	NA
<b>DÉTAILLÉ</b>	c) Mentionne les risques et les hypothèses clés.	Partiellement. Certains risques en rapport avec l'exécution du projet (réinstallation) n'ont pas été mentionnés.	NA

## D. RÉSULTATS ET RENDEMENTS

### I. RÉSULTATS 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 ACTIVITÉS		Note de l'évaluation	Proportion des coûts du projet en pourcentage (ainsi que mentionné dans le rapport d'évaluation)	Note pondérée
Résultats attendus	Résultats obtenus			
1. Une route bitumée d'une longueur de 112 km, avec une chaussée de 6,5 m de large et des accotements d'une largeur de 1,5 m de chaque côté, entre Mutukula et Muhutwe.	Une route bitumée d'une longueur de 112 km, avec une chaussée de 6,5 m de large et des accotements d'une largeur de 1,5 m de chaque côté, entre Mutukula et Muhutwe a été achevée	3	94,10 %	2,823
2. Entreprendre la revue de la conception, aider dans l'administration de l'appel d'offres et la supervision de la qualité dans l'amélioration d'une route existante de 112 km conformément aux conceptions et aux prescriptions techniques.	Rapports sur la revue de la conception, Supervision de qualité de la route du projet, y compris la supervision des travaux de génie civil.	3	5,69 %	0,171
3. Établir et soumettre les rapports d'audit requis	Les rapports d'audit ont été soumis comme requis.	3	0,21 %	0,006
<b>NOTE GÉNÉRALE DES RÉSULTATS</b> [correspond à la somme des notes pondérées]				3

Cochez ici pour ignorer la note autocalculée

**Donner les raisons pour lesquelles la note autocalculée a été ignorée**

	Inscrire la nouvelle note ou réinscrire la note autocalculée	3
--	--	---



## II. RENDEMENTS OBTENUS

1. En utilisant les données disponibles sur le suivi, évaluer la réalisation des rendements attendus. 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.

RENDEMENTS		Note de l'évaluation
Prévisions	Réalisations	
1. Réduction des coûts de l'exploitation des véhicules, du temps de voyage, du nombre d'accidents impliquant des piétons, et des dépenses d'entretien. Le TRE attendu à l'évaluation était de 16,3 %.	Des avantages totaux nets de 61,84 millions d'UC sont prévus au cours des 20 ans de durée de vie utile du projet, actualisés à 12 %, comprenant : 79,4 % découlant des économies sur les coûts de l'exploitation des véhicules ; 7,29 % découlant des gains de temps ; et 13,22 % découlant des économies sur les dépenses d'entretien. En conséquence de ce qui précède, le TRE réel est estimé à 33,4 %.	4
2. Bonne qualité des travaux conformément aux conceptions et aux prescriptions techniques du projet, en respectant le délai d'exécution et le prix contractuel (coût).	De façon générale, les travaux ont été bien supervisés mais le rendement aurait pu être meilleur si les dossiers techniques de la route dans les zones marécageuses avaient été meilleurs, et le tracé, ainsi que les élévations du carrefour de Rwamishenye ajustés en vue d'assurer la sécurité des usagers, ainsi qu'une capacité élevée.	3
3 Les fonds du prêt sont utilisés uniquement aux fins prévues et conformément à l'accord de prêt.	Les fonds du prêt ont été utilisés uniquement aux fins prévues et conformément à l'Accord de prêt. Néanmoins, les rapports d'audit qui ont été soumis ne l'étaient pas à temps.	4
<b>NOTE GÉNÉRALE DES RENDEMENTS</b> [Correspond à la moyenne des notes de l'évaluation]		4

Cocher ici pour ignorer la note calculée

**Donner les raisons pour lesquelles la note autocalculée a été ignorée**

Inscrire la nouvelle note ou réinscrire la note autocalculée	4
--	---

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'amélioration de la route, certains développements, tels que l'implantation d'une unité de transformation du poisson, de nouveaux hôtels et de nouvelles entreprises, se sont produits dans la zone d'influence de la route du projet, surtout dans les environs des villes de Bukoba et Mutukula. En plus, la transformation d'un certain nombre de grands axes dans la zone en routes bitumées, à savoir i) Geta-Buzirayombo -Kyamulorya ( 220 km), ii) Kagoma-Muhutwe (24 km) and iii) Geita-Usagowa (100 km – travaux d'amélioration en cours) a sensiblement renforcé les effets positifs de la route Mutukula-Muhutwe en termes de développement socioéconomique dans la zone, ainsi que de renforcement du commerce régional.

**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.**

L'exécution du projet a été achevée avec succès en septembre 2004. Néanmoins, la viabilité de ce dernier (projet) dépend de la mise en place d'un entretien et d'un contrôle de la charge par essieu appropriés. Le Road Fund Board finance les activités de l'agence chargée de l'entretien des routes et ses recettes proviennent de la taxe sur le carburant, du droit de transit et de la pénalité de surcharge. Jusqu'en l'an 2006/07, le RFB n'était capable de financer que 40 % des besoins nationaux d'entretien des routes. Même si cette situation mettait le GOT face à un défi, à savoir celui de maintenir le réseau routier en bon état, les résultats des efforts aussi bien de la TANROADS que du RFB ont été positifs. En conséquence, la proportion des routes du réseau des grands axes et des routes régionales qui sont en bon état s'est accrue de 51 % en 2002 à 86 % en 2008. Pour trouver une solution à la question du déficit de financement, le GOT a majoré la taxe sur le carburant en 2007/08, de 100 à 200 Tsh par litre. Des propositions sont à l'étude pour élargir la base du revenu du RFB. La taxe sur le carburant révisée a accru les recettes du RFB qui seront disponibles pour les besoins d'entretien à 224,18 milliards de Tsh, soit 166 millions de \$ EU en 2008/09. Selon l'évaluation effectuée récemment par le RFB, ses recettes sont susceptibles de grimper à 213 millions d'UC en 2012/13 et, ensuite, à 256 millions d'UC d'ici 2015/16. Avec cette augmentation des recettes du RFB, le déficit de financement de l'entretien des routes baissera à 23 % en 2008/09 et tombera par après à 9 % en 2015/16. En supposant la poursuite de cette tendance dans les recettes du RFB, le déficit de financement sera résorbé d'ici environ 2019/20. En conséquence, avec les recettes attendues par le RF de l'augmentation de la taxe sur le carburant, le GOT sera à même d'assurer la viabilité de la route du projet. Le contrôle de la charge par essieu demeure un défi majeur pour la durabilité des investissements dans les infrastructures routières en Tanzanie. Par exemple, le long de la route du projet, il existe une unité de contrôle de la charge par essieu mobile à Kyaka qui n'est opérationnelle que durant la journée ; mais elle ne peut pas non plus être utilisée quand il pleut. La construction d'un pont bascule permanent à Mutukula, qui devrait s'attaquer à ce problème, n'avance pas.

## **E. CONCEPTION ET ÉTAT DE PRÉPARATION À LA MISE EN OEUVRE 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 aussi bien les aspects liés à la conception (contributions) que les réalisations projet. Les questions liées à la conception comprennent celles qui suivent : 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 ; et les dispositions prises en matière d'assistance technique. Les rendements du projet comprennent celles-ci : dans quelle mesure le projet a-t-il été achevé à temps et ses activités exécutées conformément à la conception.**

**[250 mots au plus. Tout autre propos concernant la mise en œuvre devra être présenté à l'annexe 5 intitulée : Description du projet]**

• Au moment de l'évaluation du projet, le Ministère des Travaux était l'organe d'exécution. Néanmoins, avec la création de TANROADS en juillet 2000, la responsabilité de l'exécution du projet a été transférée à cette dernière structure en 2001. M/s BCEOM, une firme française d'experts-conseils en génie, était le consultant chargé de la supervision et M/s China Henan International Cooperation Group Co. Ltd. était l'entrepreneur. Le Consultant chargé de la supervision a

assuré la supervision des travaux de construction routière. Un ingénieur qualifié et expérimenté a été désigné par le MOW/TANROADS comme coordinateur du projet pour la durée de son exécution.

- Dans le cadre du processus de réforme destiné à renforcer l'efficacité et la capacité de mise en œuvre du GOT, et aussi pour respecter l'une des conditions du prêt de la Banque, TANROADS a été mise sur pied en juillet 2000. La responsabilité de l'exécution du projet a été transférée à TANROADS en 2001. TANROADS est dirigée par un Président-directeur général (PDG) et comporte quatre directions opérationnelles, à savoir, i) Direction des finances et de l'administration, ii) Direction d'entretien, iii) Direction du développement et iv) Direction technique. Chaque direction est dirigée par un Directeur qui est placé sous la responsabilité directe du PDG. La Direction du développement était responsable de l'exécution du projet, tandis que le coordinateur du projet était responsable de la coordination générale et servait de point de contact entre la Banque, TANROADS, le Consultant chargé de la supervision et l'entrepreneur. Le Consultant chargé de la supervision était responsable de l'administration/traitement de l'appel d'offres, ainsi que de la supervision des activités quotidiennes sur le site, ce qui est courant avec les marchés des travaux routiers.

- Les rendements du projet sont satisfaisants, bien que l'achèvement ait connu un retard d'environ 45 mois à cause de modifications mineures apportées à la conception initiale. Les modifications ci-après ont été introduites : (1) le tracé a été modifié sur certains tronçons afin de réduire les coûts de l'acquisition des terres et relever les niveaux de la route dans les zones marécageuses afin d'atténuer les risques de voir la route inondée ou dominée ; (2) un accotement non stabilisé d'une largeur de 0,5 m a été ajouté à la coupe transversale ; (3) la couche de fondation de la chaussée a été changée ; le gravier traité au ciment a été remplacé par le gravier pur ; (4) une longueur additionnelle de buses a été mise en place pour améliorer le drainage ; (5) le pont de Ngono a été déplacé en amont pour lui donner une meilleure assise ; (6) la buse ARMCO d'Akibimbiri a été remplacée par un dalot ; et (7) des travaux supplémentaires (intersections, accès autoroutiers et quais de bus). Le marché a été revalorisé de 2.156.281.022 TSH du fait de ces révisions. Malgré les révisions de la conception pour le tracé, ainsi que la structure de la chaussée, des défaillances de cette dernière ont été identifiées au niveau de deux tronçons marécageux de la route (Kyetema et Kabobwa), et elles sont en train d'être réparées. En outre, le carrefour giratoire de Rwamishenye a été jugé dangereux pour les usagers de la route et des interventions correctives (dos d'âne allongés, panneaux de signalisation, barres de sécurité, et réparation du revêtement) étaient en cours.

**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 LIÉS A LA CONCEPTION ET A L'ÉTAT DE PRÉPARATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET		ÉVALUATION	NOTE DE L'ÉVALUATION
<b>RÉALISME</b>	a) Du fait de sa complexité, le projet est sous-tendu par une analyse de la capacité du pays et de son engagement politique.	Du fait de la complexité du projet, un Coordinateur de projet a été désigné. Le gouvernement était totalement engagé en faveur du projet et il a financé les addenda en rapport avec les services de supervision et les travaux de génie civil supplémentaires.	3
<b>ÉVALUATION DU RISQUE ET ATTÉNUATION</b>	b) La conception du projet tient suffisamment compte des risques.	La conception du projet a inclus les leçons tirées de projets antérieurs, ainsi que des mesures d'atténuation.	3
<b>UTILISATION DES SYSTÈMES DU PAYS</b>	c) Les systèmes de passation des marchés, de gestion financière, de suivi et/ou autres sont fondés sur des systèmes qu'utilisent déjà le	Tous les systèmes de passation des marchés, de gestion financière et de suivi utilisés par le projet étaient conformes aux procédures du gouvernement, ainsi qu'avec les règles et procédures de la Banque. Aucune CEP n'a été mise sur pied, l'exécution s'est faite sous l'égide d'une structure du GOT, en utilisant une agence semi-autonome, TANROADS.	3

	gouvernement et/ou d'autres partenaires			
<b>Pour les dimensions ci-après, attribuer des notes d'évaluation distinctes pour la performance de la Banque et la performance de l'emprunteur :</b>			<b>NOTE DE L'ÉVALUATION</b>	
			<b>Banque</b>	<b>Emprunteur</b>
<b>CLARTÉ</b>	d) Les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du projet sont clairement définies.	Les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du projet sont clairement définies à l'évaluation.	3	3
<b>PRÉPARATION À LA PASSATION DES MARCHÉS</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 documents requis pour l'exécution en ce qui concerne les conceptions de la route et les mesures d'atténuation environnementale étaient prêts au moment de l'évaluation. Les règles et procédures concernant la passation des marchés étaient prêtes en temps utile.	3	3
<b>PRÉPARATION AU SUIVI</b>	f) Les indicateurs et le plan de suivi sont adoptés.	Les indicateurs et le plan de suivi étaient adoptés. Néanmoins, ils ont entravé le calendrier et, par la suite, l'exécution du projet.	3	3
<b>DONNÉES DE RÉFÉRENCE</b>	h) La collecte des données de référence est achevée ou en cours.	Les données de référence sur les indicateurs sociaux n'étaient pas disponibles.	2	2

## 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. Citer brièvement ce qui a été accompli au moment de la clôture du projet.**

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

Conformément à ce qui a été arrêté au moment de l'évaluation, le programme des travaux de génie civil devait commencer en septembre 1998 et être achevé en mars 2001. L'acquisition du marché des travaux de génie civil a été retardée à cause, principalement, du temps prolongé qu'il a fallu pour satisfaire les conditions de prêt. Le marché des travaux de génie civil a été signé le 20 février 2001 pour une durée de 30 mois, c.-à-d. que la date d'achèvement a été fixée au 17 décembre 2003. Cependant, les travaux n'ont pas pu commencer comme prévu à cause de la non-disponibilité de repères d'arpentage ; et le travail a effectivement commencé le 16 août 2001 lorsque les repères d'arpentage ont été rétablis. Cette situation a fait que la date d'achèvement du marché initial a été prorogée de 69 jours, c.-à-d. que la date d'achèvement a été fixée au 24 février 2004. Cette date a été encore une fois reculée jusqu'au 30 septembre 2004 pour permettre i) des quantités supplémentaires pour le second sceau, ii) le remplissage de la zone d'emprunt 2 iii) la construction de quais de bus, d'intersections et d'accès autoroutiers. Ainsi, par rapport au calendrier

d'exécution de l'évaluation, l'achèvement des travaux d'amélioration de la route était en retard de 45 mois. La qualité de la construction de la route est conforme à la conception. Néanmoins, cette conception n'a pas tenu compte, de façon appropriée, des tronçons marécageux de la route et des mesures de sécurité routière. Le consultant chargé de la supervision aurait dû aborder ces questions au cours de l'exécution du projet. La performance globale du Consultant est jugée satisfaisante.

Pour tenir compte des retards d'exécution et assurer le paiement de l'entrepreneur et des consultants, la date initiale du dernier décaissement, c.-à-d. le 30 juin 2002, a été révisée à deux reprises ; d'abord, elle a été reculée au 31 mars 2005 et, ensuite, au 31 juillet 2006. La Banque a conduit douze (12) missions sur le terrain pour la supervision du projet. Les équipes des missions, le gouvernement, le consultant et l'entrepreneur ont travaillé en coordination les uns avec les autres. Les missions sur le terrain étaient efficaces dans la préparation de rapports de qualité. Cependant, l'achèvement du projet a connu un retard de 45 mois à cause de divers facteurs tels que le temps prolongé qu'il a fallu pour remplir les conditions du prêt, le rétablissement des repères d'arpentage, les travaux supplémentaires, le retard dans les paiements, etc. En dépit de tous ces retards, le coût du projet à l'achèvement était inférieur d'environ 31 % à l'estimation faite à l'évaluation. À l'achèvement, le projet a débouché sur une route de bonne qualité d'une longueur de 112-km entre Mutukula et Muhutwe.

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

D'autres donateurs ou ONG n'ont pas participé au projet.

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

La conformité avec les règles de la Banque a été assurée pour l'identification du projet, l'acquisition des services du consultant chargé de la supervision, de l'entrepreneur pour les travaux de génie civil, ainsi que pour l'exécution du projet.

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 LIÉS A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET	ÉVALUATION		NOTE DE L'ÉVALUATION	
RESPECT DU CALENDRIER	a) Le projet a été achevé à temps. Importer directement de la Section A concernant les informations sur le projet et les dates clés. Calculer la proportion du temps prévu de l'approbation à la clôture. Si la proportion est de 1.0, notation 4,	Écart en mois entre la date prévue de clôture et la date effective de clôture ou la date de réalisation de 98 % de décaissement.	Il était prévu que la période d'exécution commence en septembre 1998 et s'achève en mars 2001, sur 30 mois. Cependant, le projet a commencé en mars 2001 et s'est achevé en décembre 2004, avec un retard d'exécution de 45 mois.	2
	Si la proportion est 2.0, notation 1, Si la proportion est supérieure à 2.0, notation 0 (c.-à-d. que le projet a duré deux fois plus que prévu)].	45		
PERFORMANCE DE LA BANQUE	b) Conformité de la Banque aux :			
	Mesures de protection environnementale	La Banque a préparé le projet d'infrastructure routière en tenant compte des mesures de protection environnementale. La Tanzanian National Environmental Agency (Agence nationale de l'environnement de Tanzanie) a participé activement au processus d'exécution du projet.		4
	Dispositions fiduciaires	La Banque a fait en sorte que ses règles et procédures soient respectées tout au long de l'exécution du projet en accordant ses avis de «non-objection» aux requêtes du gouvernement.		4
	Accords conclus dans le cadre du projet	Tous les accords conclus dans le cadre du projet ont été respectés, mais avec un retard important.		3
c) La supervision de la Banque a été satisfaisante en termes de dosage des compétences et de praticabilité des solutions.	La Banque a conduit douze (12) missions de supervision au cours de la période d'exécution du projet. Le dosage des compétences n'était pas toujours approprié. Les missions étaient composées d'experts du secteur du transport, ainsi que de socioéconomistes. Les missions auraient pu tirer profit de l'inclusion d'experts en environnement et en genre. Il y a eu des retards dans le paiement des certificats au cours de la période de prorogation de la date limite du dernier décaissement et le GOT a été obligé d'accroître sa contribution pour payer des intérêts sur les paiements retardés. Néanmoins, le coût total du projet à l'achèvement représentait environ 70 % du coût estimatif au		3	

		moment de l'évaluation.	
	d) La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisante.	La Banque a procédé aux décaissements conformément aux demandes du gouvernement. La Banque a aussi assuré une supervision opportune.	3
<b>PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR</b>	e) L'emprunteur s'est conformé aux :		
	Mesures de protection environnementale	La Tanzanie dispose d'une Agence nationale de l'environnement pour protéger l'environnement dans le pays. Celle-ci a suivi de près l'exécution du projet. De façon générale, elle est contente du projet.	4
	Dispositions fiduciaires	Le gouvernement s'est généralement conformé aux dispositions fiduciaires de la Banque, ainsi qu'à ses propres règlements et procédures tout au long de l'exécution du projet.	3
	Accords conclus dans le cadre du projet	Tous les accords conclus dans le cadre du projet ont été respectés bien qu'avec des retards importants.	3
	f) L'emprunteur a été attentif aux conclusions et recommandations formulées de la Banque dans le cadre de sa supervision du projet	Le gouvernement a généralement accepté les conclusions et les recommandations des missions de supervision de la Banque. Cependant, il n'a pas été d'accord avec certaines décisions de la Banque, telles que celle concernant les paiements supplémentaires à octroyer au consultant du fait de la prorogation des services de supervision.	3
	g) L'emprunteur a collecté et utilisé, pour les prises de décisions, les informations tirées du processus de suivi.	D'une façon générale, l'emprunteur a utilisé, pour les prises de décisions, les informations tirées du processus de suivi.	3

## G. ACHÈVEMENT

**2. Décrire brièvement le processus RAP. Décrire la manière dont l'emprunteur et les cobailleurs 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.**

**[150 mots au plus]**

Le RAP a été préparé en collaboration avec les organismes gouvernementaux compétents. Ces dernières étaient informées du fait que le RAP serait préparé conjointement avec le gouvernement et la Banque. Le Coordinateur du projet a travaillé avec la mission au cours de la visite.

L'équipe du RAP de la Banque était composée de MM. T. Opiyo, Spécialiste des infrastructures (KEFO), K.S.H.Rao, Économiste des transports / Consultant. La mission a, avant tout, contacté les organismes gouvernementaux ; le Ministère du Développement de l'infrastructure et TANROADS. La mission a visité la route du projet et les zones de réinstallations, ainsi que les routes d'accès. Pour l'étalonnage HDM-IV, les données actuelles sur les prix des véhicules, les prix du carburant et les caractéristiques des véhicules qui sont disponibles auprès de TANROADS ont été collectées et utilisées.

## H. LEÇONS TIRÉES DE L'ÉVALUATION

**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 les leçons tirées de l'évaluation devra, le cas échéant, être présenté à l'annexe 5 intitulée : Description du projet]**

- (i) Tout projet d'exécution ou dossier d'appel d'offres ayant un retard de plus d'un an doit être soumis à une revue et à une révision complètes. Toute documentation révisée doit être soumise à la Banque avant l'évaluation.
- (ii) Pour garantir une exécution efficiente et en temps voulu des futurs projets, a) l'organe d'exécution, à savoir TANROADS, doit être réorganisée de manière à disposer d'un département séparé chargé de l'exécution des projets. b) le niveau de compétence du personnel actuel de TANROADS doit être amélioré par l'entremise d'une formation appropriée, et c) recrutement de membres du personnel professionnel supplémentaires dans des secteurs spécialisés de la passation des marchés, de l'évaluation socioéconomique et environnementale, etc.
- (iii) Le consultant chargé de la supervision doit passer en revue la conception et rétablir les repères d'arpentage, en cas de besoin, avant que l'entrepreneur chargé des travaux de génie civil ne mobilise son équipe sur le site.
- (iv) Les services d'un consultant chargé de la collecte des données de référence (juste avant le début du projet) et du suivi du projet jusqu'à sa remise à l'emprunteur (immédiatement après l'expiration de la période de garantie) sont nécessaires. L'emprunteur devrait, par la suite, prendre le relais et se charger de toutes ces responsabilités.
- (v) Les conditions qui nécessitent un processus législatif et des réformes institutionnelles ne doivent faire partie des conditions à remplir avant le premier décaissement. Elles doivent faire partie des **autres conditions**.
- (vi) Les conditions de prêt préalables au premier décaissement doivent avoir un lien direct avec l'exécution du projet et il devrait être possible de les remplir bien avant le commencement des contrats relatifs aux services de consultants pour la supervision et aux travaux de génie civil.
- (vii) Il faudrait prévoir, dans les contrats relatifs, respectivement, aux services de supervision et à l'exécution de divers travaux, des provisions suffisantes pour faire face aux frais découlant de la prorogation des services de supervision et aux fluctuations des prix.

## I. RÉSUMÉ 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.

CRITÈRES	SOUS-CRITÈRES	NOTE DE L'ÉVALUATION
RENDEMENT DU PROJET	Réalisation des résultats	3
	Réalisation des rendements	4
	Respect du calendrier	2
	<b>NOTE GENERALE DES RENDEMENTS DU PROJET</b>	<b>3</b>
PERFORMANCE DE LA BANQUE	<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.	NA
	Les objectifs et les rendements, ainsi qu'ils sont présentés dans le cadre logique, sont mesurables et quantifiables.	NA
	Le cadre logique présente les risques et les hypothèses clés.	NA
	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.	3
	Les responsabilités en ce qui concerne l'exécution du projet sont clairement définies.	3
	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.	3
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont adoptés.	3
	La collecte des données de référence est achevée ou en cours.	2
	<b>NOTE PARTIELLE DE LA CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE PRÉPARATION DU PROJET</b>	<b>3</b>
	<b>Supervision :</b>	
	Conformité de la Banque aux :	
	Mesures de protection environnementale	4
	Dispositions fiduciaires	4
	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.	3
	La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisante.	3
	<b>NOTE PARTIELLE DE LA SUPERVISION</b>	<b>3</b>
	<b>NOTE GÉNÉRALE DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE</b>	<b>3</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.	3
	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.	3
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont approuvés ; la collecte des données de base est achevée ou en cours	2,5
	<b>NOTE DE LA CONCEPTION DU PROJET ET DE SON ÉTAT DE PRÉPARATION</b>	
	<b>Mise en œuvre</b>	
	L'emprunteur s'est conformé aux :	
	Mesures de protection environnementale	4
	Dispositions fiduciaires	3
	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>NOTE GÉNÉRALE DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR</b>	

## J. TRAITEMENT

ÉTAPE	SIGNATURE ET OBSERVATIONS	DATE
Vérifié par le Chef de division du secteur		
Vérifié par le Directeur régional		
Approuvé par le Directeur sectoriel		

## APPENDICE 1

### Échelle de notation et correspondance

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.

## **ANNEXES – TANZANIE-ROUTE MUTUKULA-MUHUTWE-RAP**

### **LISTE DES ANNEXES**

	<b>Page</b>
<b>Annexe 1 – Coûts du projet et financement</b>	
<b>Annexe 2 – Contributions de la Banque</b>	
<b>Annexe 3 – Avantages économiques et coûts</b>	
<b>Annexe 4 – Carte d’emplacement du projet</b>	
<b>Annexe 5 – Description du projet</b>	
<b>Annexe 6 – Documents justificatifs</b>	
<b>Annexe 7 – Liste des personnes rencontrées</b>	
<b>Annexe 8 – Contexte socioéconomique</b>	

## **Annexe 1 – Coûts du projet et financement**

### **Coûts du projet**

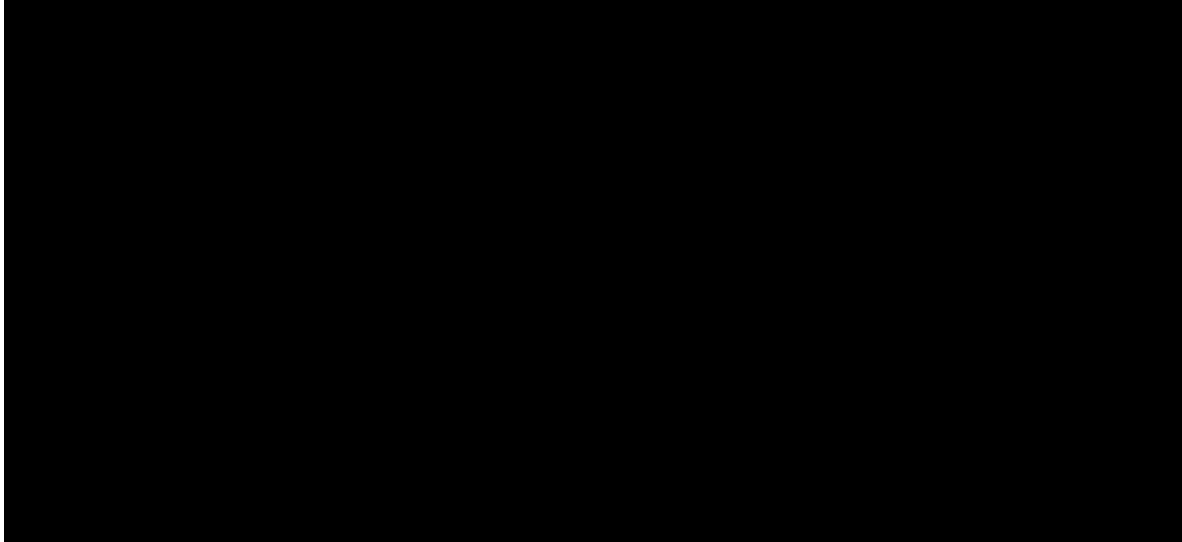
Le projet comportait i) Les travaux de construction pour la transformation de la route en graveleux en une route bitumée à deux voies d'une longueur totale de 112 km entre Mutukula et Muhutwe, avec une chaussée de 6,5 m de large et des accotements d'une largeur de 1,5 m sur chaque côté ; et ii) Les services de consultants pour la supervision des travaux de construction du point (i) ci-dessus et (iii) Les services d'audit du projet. Le coût total du projet à l'évaluation était de 24,25 millions d'UC, dont une contribution du FAD de 20,0 millions d'UC, tandis que 4,25 millions d'UC constituaient les fonds de contrepartie du Gouvernement de Tanzanie (GOT). Le coût estimatif des travaux de génie civil, dont la provision pour aléas d'exécution et la provision pour aléas financiers, était de 22,86 millions d'UC, tandis que des montants de 1,38 millions d'UC, soit 6 % du coût de base, et de 0,01million d'UC ont aussi été fournis respectivement pour les services de consultants pour la supervision et les services d'audit, comme le montre le Tableau ci-dessous.

Le marché des travaux de génie civil pour l'amélioration de la route a été signé le 20 février 2001 et la date de démarrage de la construction est le 15 mars 2001. Néanmoins, étant donné que de nombreux repères d'arpentage avaient été soit endommagés, soit déterrés, ils ont du être reconstruits et cette phase s'est poursuivie jusqu'au 21 juin 2001. La construction a finalement commencé le 16 août 2004. En conséquence des retards au démarrage des travaux de construction, les travaux de génie civil ont été achevés le 24 février 2004, après une période de prorogation approuvée de 69 jours.

Les services de consultants pour la supervision des travaux de génie civil ont été attribués le 18 janvier 2000 pour un montant contractuel de 7.405.665 FF et 198.247.200 TSHS, mais le coût final à l'achèvement a été de 10.462.260 FF et 259.532.721 TSHS lors de l'achèvement du projet le 30 avril 2005.

Le coût réel total à l'achèvement du projet (net d'impôts) de l'ensemble des travaux de génie civil et des services de consultants, au 31 mars 2005, était de 16,76 millions d'UC. Ce montant est inférieur de 30,89 % (7,49millions d'UC) au coût estimatif au moment de l'évaluation qui était de 24,25 millions d'UC. Le FAD a décaissé cumulativement la somme de 14,88 millions d'UC, soit 88,78 % du coût total du projet à l'achèvement et 74,4 % du prêt de 20,00 millions d'UC. La contribution de contrepartie du Gouvernement s'élevait à 1,88 million d'UC pour l'exécution.

### Résumé des coûts du projet à l'évaluation et réels (millions d'UC, nets d'impôts)



#### Plan de financement du projet

Le coût estimatif du projet à l'évaluation était de 24,25 millions d'UC (y compris les imprévus pour aléas d'exécution et aléas financiers). Le prêt FAD de 20,00 millions d'UC était destiné à couvrir 82,5 % du coût total et le GOT devait apporter les 17,5 % restants, soit 4,25 millions d'UC, au titre de fonds de contrepartie. Le financement du FAD devait couvrir la totalité des dépenses en devises et 24,8 % des coûts en monnaie locale, tandis que le GOT devait financer 75,2 % des coûts en monnaie locale s'élevant à 4,25 millions d'UC. À l'achèvement du projet, la contribution effective du FAD s'est élevée à 14,88 millions d'UC (88,78 %), tandis que le GOT avait apporté 1,88 million d'UC, soit 11,22 %, au titre de contribution de contrepartie. La contribution du GOT est tombée de 4,25 à 1,88 millions d'UC. Le coût total global du projet s'est élevé à 16,76 millions d'UC, ce qui est de 30,89 % inférieur à l'estimation faite à l'évaluation et qui était de 24,25 millions d'UC.

**Plan de financement – évaluation c. réel (millions d'UC)**

Source de financement	Évaluation				Réel				Écart		
	DEV.	ML	Total	%	DEV.	ML	Total	%	DEV.	ML	Total
FAD	18.60	1.40	20.00	82.50	14.88	0.00	14.88	88.80	-3.72	-1.40	-5.12
GOT	0.00	4.25	4.25	17.50	0.17	1.71	1.88	11.20	+0.17	-2.54	-2.37
Total	18.60	5.65	24.25	100.00	15.05	1.71	16.76	100.00	-3.65	-3.84	7.49

Le prêt a été décaissé pour deux catégories de dépenses, à savoir : les travaux de génie civil et les services de consultants par la méthode de paiement direct sur la base de la documentation standard. La date limite initiale pour le décaissement du prêt était fixée au 30 juin 2002. Néanmoins, du fait de la prorogation des dates initiales prévues pour l'achèvement des travaux de génie civil, la date limite de décaissement du prêt a été prorogée au 31 mars 2005.

## **Annexe 2 – Contributions de la Banque**

Citer les principaux membres de l'équipe ainsi que leurs attributions durant la préparation et la supervision. Fournir une liste consolidée des missions de préparation, de supervision et d'achèvement en ordre chronologique. Fournir la date et les notes attribuées par le dernier rapport de supervision.

<b>Liste des membres des missions de la Banque et de leurs attributions</b>				
	<b>Type de mission</b>	<b>Date</b>	<b>Composition</b>	<b>Observations</b>
1	Identification		Équipe de la BAD	
2	Évaluation du projet	1997	Ingénieur des transports, Économistes des transports, Expert en environnement et social	
3	Lancement	Non disponible	-	
4	Supervision	27/11/99	Emmanuel Yamoah, Ingénieur des transports	
4	Supervision	16/08/00	Emmanuel Yamoah, Ingénieur des transports	
5	Supervision	08/06/01	Emmanuel Yamoah, Ingénieur des transports	
6	Supervision	18/11/01	Emmanuel Yamoah, Ingénieur des transports	
7	Supervision	11/03/02	Emmanuel Yamoah, Ingénieur des transports	
8	Supervision	13/10/02	Emmanuel Yamoah, Ingénieur des	

			transports	
9	Supervision		Emmanuel Yamoah, Ingénieur des transports	
10	Supervision	28/11/03	Emmanuel Yamoah, Ingénieur des transports et un Spécialiste en infrastructures, TZFO	
11	Supervision	01/08/04	Emmanuel Yamoah, Ingénieur des transports et un Spécialiste en infrastructures, TZFO	
12	Supervision	12/01/05	Emmanuel Yamoah, Ingénieur des transports et Evans Ntagwabira, Spécialiste en infrastructures, TZFO.	
13	Rapport d'achèvement de projet	07/09/2009	KSH Rao, Économiste des transports, W Opiyo, Spécialiste en infrastructures, KEFO	A combiné le RAP avec l'évaluation du RSSP I

La dernière date à laquelle a eu lieu une mission de supervision était le 06 décembre 2005 et la note moyenne attribuée à la supervision était de 2,15, comme indiqué ci-dessous.

## PERFORMANCE DU PROJET

INDICATEURS	NOTES				
	Rapports antérieurs				Le présent rapport 07.12.05
	11.04.03	20.11.03	01.08.04	12.06.05	
<b>A. EXÉCUTION DU PROJET</b>					
Respect des conditions du prêt préalables à l'entrée en vigueur	1	1	1	1	-
Respect des conditions générales	2	2	2	2	-
Respect des autres conditions					-
<b>B. PERFORMANCE EN MATIÈRE DE PASSATION DES MARCHÉS</b>					
Acquisition des services de consultants	2	2	2	2	-
Acquisition des biens et travaux	2	2	2	2	-
<b>C. PERFORMANCE FINANCIÈRE</b>					
Disponibilité de devises	3	3	3	3	-
Disponibilité de monnaie locale	3	3	3	3	-
Flux de décaissement	3	3	3	3	-
Gestion des coûts					-
Performance des cofinanciers					-
<b>D. ACTIVITÉS ET TRAVAUX</b>					
Respect du calendrier d'exécution	2	1	2	2	-
Performance des consultants ou assistants techniques	2	2	2	2	-
Performance des entrepreneurs	2	2	2	2	-
Performance de la direction du projet	2	2	2	2	-
<b>E. IMPACT SUR LE DÉVELOPPEMENT</b>					
Probabilité de réalisation des objectifs de développement	3	3	3	3	-
Probabilité de réalisation des avantages du projet et de leur maintien au-delà de la phase d'investissement	3	3	3	3	-

Contribution probable du projet au renforcement	2	3	3	3	-
Taux de rentabilité courant	2	2	2	3	-
<b>F. ÉVALUATION GLOBALE DU PROJET</b>					
Note moyenne actuelle de la supervision	2.27	2.27	2.33	2.40	-
Tendance actuelle au fil du temps					2.32

**NOTES :** 3 = Très satisfaisant, 2 = Satisfaisant, 1 = Insuffisant, 0 = Très insatisfaisant, ' ' = Sans objet

## ÉTAT

État d'avancement de l'exécution (EE) = 99,00

Objectifs de développement (OD) = 99,00

ÉTAT GLOBAL : PROJET NON PROBLÉMATIQUE / PROJET NON POTENTIELLEMENT PROBLÉMATIQUE /

### **Annexe 3 – Avantages et coûts économiques**

#### **Niveaux du trafic**

La circulation quotidienne moyenne (CQM) a connu un accroissement impressionnant après l'amélioration de la route. Le trafic qui n'était que de 332 véhicules/jour (DJMA) en 2002, c'est-à-dire avant l'amélioration de la route, est passé à 706 véhicules/jour (DJMA) en 2004, c'est-à-dire juste après l'amélioration ; cela représentait un accroissement de plus de 100 % du trafic au cours de cette période. Le changement significatif de la composition du trafic constitue un autre facteur important. En 2002, le trafic comprenait 59 % de camionnettes, 19 % de voitures, 9 % de camions légers, 10 % de poids lourds et 3 % de bus. En 2004, la composition du trafic observé se présentait comme suit : 20 % de camionnettes, 28 % de voitures, 8 % de camions légers, 18 % de poids lourds et 26 % de bus. Le changement dans la composition du trafic était principalement dû à l'augmentation de la fréquence des bus du fait de la présence de la bonne route. En outre, il y a eu une augmentation sensible du trafic des véhicules lourds parce que le trafic en transit vers l'Ouganda, qui traversait Isaka et Rusumo, s'est détourné vers la route Mutukula-Muhutwe après l'amélioration. Le niveau du trafic en 2008, à en croire le comptage de la circulation récent effectué par TANROADS, était de 810 véhicules/ jour. En tenant compte de la tendance récente en matière de circulation, un taux de croissance du trafic de 3,5 % par an a été retenu pour l'analyse économique du RAP.

Les niveaux de trafic sur la route du projet avant et après l'amélioration sont présentés dans le tableau ci-dessous.

#### **Trafic sur la route Mutukula-Muhutwe – Avant et après l'amélioration**

S.#	Type de véhicule	DJMA (Véhicules/jour)		
		2002	2004	2008
1	Voitures	62	196	305
2	Camionnettes	198	142	150
3	Véhicules légers de marchandises	29	54	82
4	Camions, poids moyen	25	100	37
5	Poids lourds	4	25	18
6	Remorques	3	8	7

7	Autobus à petit gabarit	7	146	186
8	Autobus à grand gabarit	7	35	25
9	Total	332	706	810

Source : TANROADS et Mission du RAP du FAD, Septembre 2009

### **Performance économique**

À l'évaluation, la méthodologie utilisée pour l'évaluation économique de la route du projet s'est reposée sur une approche basée sur les avantages supplémentaires nets en comparant les scénarios « avec le projet » et « sans le projet ». Le modèle HDM-III de la Banque mondiale a été utilisé pour calculer les dépenses d'entretien, ainsi que les coûts de l'exploitation des véhicules prévus au cours du cycle de vie de la route du projet pour les scénarios « avec le projet » et « sans le projet ». La relation entre la détérioration de la chaussée et les coûts de l'exploitation des véhicules dans le cadre du modèles HDM-III prévoit la performance, ainsi que la consommation de ressources à venir pour les alternatives «avec le projet» et «sans le projet». Les stratégies d'entretien physiquement applicables pour les alternatives ont aussi été incluses dans l'analyse comparative.

Le TRE constituait le principal indicateur économique utilisé pour l'Amélioration de la route Mutukula-Muhutwe à un taux d'actualisation de 12%. La durée de vie utilisée pour la route du projet était de 20 ans et une valeur résiduelle de 10 % de l'investissement initial.

Au cours du RAP, les mêmes hypothèses ont été retenues. Le coût en capital du projet a été estimé à 16,76 millions d'UC pour les travaux d'amélioration et la supervision du projet. La viabilité du projet a été évaluée en utilisant le Modèle HDM-IV et le résultat de la comparaison des avantages quantifiables du projet et des coûts a dégagé un TRE de 33,4 %, plus élevé que l'estimation faite de à l'évaluation et qui était de 16,3 %, ce qui est supérieur au coût d'opportunité du capital en Tanzanie. Les principales raisons de cette augmentation sont : 30,89 % de diminution de la dépense en capital du coût de construction et l'augmentation plus importante que prévue du trafic après l'amélioration, lorsque celle-ci est comparée avec les estimations faites à l'évaluation. La comparaison du TRE de l'évaluation et celui du RAP est résumée dans le tableau qui suit.

Évaluation	RAP
TRE (%)	TRE (%)
16,3 %	33,4 %

Source : TANROADS et Mission du RAP du FAD, Septembre 2009

L'investissement dans les travaux d'amélioration de la route a produit un rendement supérieur au coût d'opportunité du capital en Tanzanie qui est de 12 % et, par conséquent, l'investissement sur la route était intéressant. Il s'en suit donc que la Valeur actualisée nette (VAN) est positive, avec un résultat positif à un taux d'actualisation de 12 %, qui est considéré comme le coût d'opportunité du capital. On en conclut que l'investissement dans la route du projet était viable et approprié.

Grâce à l'amélioration de la route, le temps de voyage entre Mutukula et Muhutwe a été réduit de 5 heures à 1,5 heure. Les exploitants d'entreprises de camionnage sont maintenant à même de s'engager dans davantage d'affaires avec le même nombre de véhicules. En outre, les tarifs du transport des marchandises n'ont pas augmenté en termes réels grâce principalement à la réduction des dépenses d'entretien des véhicules, de la consommation du carburant, etc. L'économie de la ville de Bukoba s'est sensiblement améliorée ; de vieux hôtels ont été rénovés, de nouveaux hôtels construits, une unité de transformation du poisson a été mise en place. Mais, avant tout et par-dessus tout, le commerce et le trafic de passagers entre la Tanzanie et l'Ouganda se sont accrus.

Au total, des avantages nets s'élevant à 61,84 millions d'UC sont prévus au cours des 20 ans de la durée de vie utile du projet, actualisés à 12 % et comprenant : 79,4 % provenant des économies sur les coûts de l'exploitation des véhicules ; 7,29 % provenant des gains de temps ; et 13,22 % provenant des économies sur les dépenses d'entretien.

L'exécution du Modèle HDM-4 pour l'Amélioration de la route Mutukula-Mututwe apparaît ci-dessous.

**Annexe 4 – Carte d'emplacement du projet**

**PROJECT COMPLETION REPORT  
MUTUKULA - MUMUTWE ROAD UPGRADING PROJECT**



The staff of the ADB Group have provided the map for the exclusive use of needs of this report to which is appended the applications and demarcations on this map do not imply any judgement on the part of the ADB Group and its members concerning either the legal status of a territory or the approved or acceptance of its boundaries.

## **Annexe 5 – Description du projet**

### **Caractéristiques de l'exécution**

#### **1. Modifications**

La route a été transformée, conformément à la conception initiale, en une chaussée revêtue de 6,5 m de large, avec des accotements revêtus d'une largeur de 1,5 m sur chaque côté. La chaussée était constituée d'une couche de base en pierre concassée sur une couche de fondation en gravier naturel, et la couche de surface était constituée d'un double enduit superficiel. La qualité des matériaux de la chaussée qui ont été utilisés serait bonne et certaines économies ont été réalisées sur la couche de fondation étant donné que le gravier trouvé dans les zones d'emprunt a été jugé approprié à l'état naturel pour être utilisé comme couche de fondation sans qu'il ne soit nécessaire de le stabiliser avec 2 % de ciment.

Les modifications ci-après ont été apportées au cours de l'exécution :

1. La conception du tracé a été révisée à 48 endroits (30 % de la longueur totale) en vue de réduire le coût d'acquisition des terres, tenir compte des normes géométriques du manuel de conception de 1999, et élever les niveaux afin de résoudre les problèmes d'inondation et de domination de la route.
2. Le nombre de buses a été accru pour corriger les lacunes de la conception initiale.
3. Le pont de Ngono a été relocalisé en amont afin de tirer avantage d'une portée plus courte et d'une profondeur réduite pour une fondation stable.
4. Les buses ARMCO d'Akibimbiri ont été remplacées par des dalots en béton armé à 4 cellules en vue de s'adapter aux conditions hydrauliques.

#### **2. Qualité et performance d'exploitation matérielle**

L'état de la route lors de la mission était bon. Néanmoins, les défaillances prématurées de la chaussée suivantes ont été constatées :

1. Le tronçon marécageux de Kabobwa : la chaussée avait été réparée sur un tronçon de 50 m à cause de problèmes de drainage. D'autres nids de poule isolés ont aussi été observés dans les environs de ce tronçon.
2. Le tronçon marécageux de 1,2 km à Kyetema s'est détérioré 1,5 an après la fin de la période de garantie à cause, probablement, de l'infiltration de l'eau à partir des couches de fondation vers les la chaussée. Le tronçon était en train d'être reconstruit afin de d'élever les niveaux de la route, y compris l'installation de buses d'écoulement supplémentaires. La même intervention est proposée sur la route d'accès au port de Kemondo.
3. Un ressuage isolé a été constaté sur les déclivités escarpées.

D'autres préoccupations ont été enregistrées au sujet de la sécurité routière. L'emplacement et le tracé du Carrefour giratoire de Rwamishenye (à Bukoba) auraient contribué à la survenue d'accidents. Le GOT a

réalisé une nouvelle conception du carrefour et mis en place des dos d'âne, ainsi que des bandes rugueuses pour le contrôle de la vitesse sur la voie d'accès à Muhutwe. En outre, des glissières de sécurité seront mises en place d'un côté du carrefour, et le drainage des eaux de pluie amélioré. Des dos d'âne et des bandes rugueuses de contrôle de la vitesse étaient aussi en train d'être mis en place au niveau d'autres tronçons. Des projets sont en cours d'exécution en vue de fournir des parcs de stationnement hors route au niveau de Rwamishenye centre pour assurer la sécurité du trafic de passage, ainsi que la capacité routière.

Le GOT alloue des fonds pour l'entretien courant et l'entretien périodique depuis la remise de la route en 2005. Jusqu'à présent, quelques 440.953.816 TSh. ont été alloués jusqu'à l'exercice 2008/09. En outre, 1.545.087.500 TSh. ont été alloués pour la reconstruction et la réhabilitation des tronçons qui se sont détériorés de façon prématurée. Le GOT fait face à un certain nombre de défis dont le vol et le saccage des panneaux de signalisation, la dégradation des glissières de sécurité, et le vol des buses ARMCO. Du côté positif, les matériaux nécessaires à l'entretien des routes sont abondants et le long de la route du projet, et il existe de bons entrepreneurs dans la région que TANROADS a déjà utilisés pour l'entretien des routes.

Le GOT contrôle les charges par essieu à Kyaka avec un pont bascule portable étant donné que le pont bascule fixe de Mutukula n'est pas encore opérationnel, bien que l'équipement soit déjà sur place. Le pont bascule portable n'est opérationnel qu'au cours de la journée. Le GOT devrait prendre des mesures pour que le pont bascule fixe de Mutukula devienne opérationnel le plus vite possible.

Un retard total de 45 mois a été enregistré au cours de l'exécution du projet du fait de la lenteur de l'entrepreneur dans la passation des marchés, des retards dans le respect des conditions du prêt, ainsi que de la prorogation de la durée du contact à cause de l'introduction de modifications de données et de conception.

Les coûts du projet à l'achèvement étaient inférieurs aux coûts au moment de l'évaluation parce que les offres ont fini par être plus basses. Néanmoins, les honoraires du contrat ont augmenté pour l'entrepreneur à cause de l'accroissement de la quantité du travail du fait des révisions de la conception et de la sous-estimation des quantités, de nouveaux travaux supplémentaires, et du fait de l'indexation des prix qui était permise aux termes du contrat, mais pour laquelle aucun montant n'avait été prévu dans la somme de soumission.

Globalement, les objectifs du projet ont été totalement atteints à des prix rentables comme le prouve la qualité des travaux achevés. Cette situation est la conséquence des mesures prises en rapport avec la gestion efficace des projets.

### **3. Performance des consultants et des entrepreneurs**

Compte tenu de la Section 2 (Qualité et performance d'exploitation matérielle) ci-dessus, la performance du consultant et de l'entrepreneur peut être considérée comme satisfaisante en termes de résultat et de qualité des travaux. La performance globale de l'entrepreneur a été satisfaisante comme le prouve la

qualité des travaux achevés. L'entrepreneur a pris toutes les mesures nécessaires pour surmonter le retard initial causé par la mobilisation insuffisante des équipements, l'absence d'une gestion et d'une planification appropriées.

La performance du consultant chargé de la supervision a été satisfaisante comme le prouve la qualité des travaux achevés sur toutes les routes du projet. Il convient aussi de noter que le projet n'a enregistré aucun dépassement de coûts injustifié.

#### **4. Efficacité de la supervision de la Banque**

La Banque a fait preuve d'efficacité en accélérant le décaissement des fonds du prêt, bien que des retards aient été enregistrés dans les paiements du fait de la relocalisation temporaire de son siège d'Abidjan à Tunis. La Banque a conduit les supervisions requises de façon organisée. Le professionnalisme de l'équipe de supervision de la Banque et le respect strict des directives de l'institution ont contribué à la bonne gestion et à assurer la continuité du projet.

#### **5. Efficacité de la supervision de l'emprunteur**

Le gouvernement a rempli toutes les conditions préalables à l'entrée en vigueur de l'accord de prêt. Bien qu'un retard ait été enregistré, toutes les conditions préalables au premier décaissement du prêt, exigées par la Banque pour le financement de la route du projet, ont été remplies. Pour le respect des « autres » conditions, de l'accord de prêt pour le projet, TANROADS est en train de collecter des données sur le comptage de la circulation sur la route du projet, ainsi qu'à d'autres endroits du réseau routier.

Les étapes initiales de l'exécution du projet, y compris la signature des contrats pour l'exécution de travaux et la supervision et le démarrage des travaux de génie civil ont été engagées par le Ministère des Travaux (MOW). Suite à la création de TANROADS, cette structure a récupéré les responsabilités de l'organe d'exécution. Celles-ci comprenaient la surveillance de l'exécution matérielle des travaux, le suivi des finances du projet et la demande des décaissements de fonds pour le projet, ainsi que l'établissement de rapports à l'intention du Ministère des Finances et de la BAD. La performance de l'emprunteur en ce qui concerne le respect des conditions du prêt a été satisfaisante, comme le prouvent la promulgation du Road Fund (RF) Act pour élargir la base actuelle du revenu du RF et assurer un cash-flow opportun, la réorganisation du MOW et la mise en place de la TANROADS, ainsi que le décaissement, dans les délais, des fonds de contrepartie. L'efficacité de la supervision de l'emprunteur est jugée satisfaisante.

## **6. Stratégie d'assurance de la conformité adoptée par la Banque.**

L'assurance de la conformité a été satisfaite par le biais de missions de supervision, du décaissement et des audits annuels. Les conformités techniques ont dûment été observées par les consultants par le biais de rapports d'activité trimestriels conformément aux exigences de la Banque. Les rapports d'audit annuels, y compris le rapport d'audit final du projet pour l'année se terminant en juin 2005, ont été soumis à la Banque.

## **7. Réalisations au moment de la clôture du projet**

Le projet avait, dans une large mesure, achevé l'ensemble des travaux le 29 septembre 2004, avec un décalage de 45 mois par rapport au temps d'exécution, comparativement au calendrier de l'évaluation, à cause de retards importants dans le respect des conditions, et d'une mobilisation lente et insuffisante.

Dans l'ensemble, les objectifs du projet ont été totalement atteints à des prix rentables comme le prouve la qualité des travaux achevés. C'est là le résultat des mesures efficaces prises dans le domaine de la gestion du projet.

## **Annexe 6 – Documents justificatifs**

- 1 – Rapport d'achèvement de projet, Projet d'amélioration de la route Mutukula-Muhutwe, Tanzania National Roads Agency (TANROADS), Tanzanie, Février 2006.
  
- 2 – Divers rapports/documents collectés auprès de TANROADS et du Road Fund Board (RFB).
  
- 3 – Divers Rapports d'activité trimestriels et Rapports d'audit sur le projet
  
- 4 – Rapport d'évaluation du projet -----?
  
- 5 – Divers aide-mémoire des missions de supervision et correspondance du projet.



Annexe 8 – Contexte socioéconomique

<b>Indicateurs socioéconomiques courants pour la Tanzanie</b>	
Population (Projections officielles, 2009)- millions	42
Croissance démographique	2,9 %
Superficie – Kilomètres carrés (Milliers)	945
Espérance de vie à la naissance (ans)	55
Taux de fécondité, total (naissances par femme)	5,6
PIB – Milliards de \$ EU (2007)	16,2
PIB par habitant - \$ EU (2007)	400
PIB – Milliards de \$ EU PPA	48,8
Prévalence du VIH (% de la population âgée de 15 à 49 ans)	5,7
Mortalité maternelle (par 100.000 naissances vivantes)	578
Mortalité des moins de cinq ans (par 1000 naissances vivantes)	112
Mortalité infantile (par 1000 naissances vivantes)	68
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié (%)	63
Taux net de scolarisation-école primaire	97,2
Sources : Rapport sur le développement humain, PNUD, 2009 ; Rapport sur l'état d'avancement de la réalisation des ODM, 2009	

La Tanzanie est située dans la partie est de l'Afrique entre la longitude 290 et 410 Est et entre la latitude

Bureau national de la statistique

10 et 120 Sud. C'est le pays le plus étendu de l'Afrique de l'Est, avec une superficie totale de 945.000 kilomètres d'eau. La Tanzanie est issue de l'union entre le Tanganyika (Tanzanie continentale) et Zanzibar. Du point de vue politique, le pays applique un système de démocratie multipartite ; les principales élections sont organisées tous les cinq ans et la constitution limite le nombre de mandats présidentiels à deux. L'autorité d'État en République unie de Tanzanie est exercée et contrôlée par le Gouvernement de la République unie de Tanzanie et du Gouvernement révolutionnaire de Zanzibar. Chaque gouvernement central est constitué de trois organes : L'Exécutif ; le Judiciaire et le Législatif qui ont des pouvoirs dans la conduite des affaires publiques. En outre, les Autorités des gouvernements locaux aident chaque gouvernement central. Le Gouvernement de la République unie de Tanzanie est habilité à traiter de toutes les questions relatives à l'Union dans la République unie, ainsi que de toutes les autres questions concernant la Tanzanie continentale. Le Gouvernement révolutionnaire de Zanzibar est habilité, à Zanzibar-Tanzanie, à traiter de toutes les questions ne se rapportant pas à l'Union. La Tanzanie reste l'un des pays les plus pacifiques et les plus politiquement stables dans la Région des Grands lacs.

Selon le recensement de la population et de l'habitation de 2002 de la Tanzanie, la population du pays était de 34,5 millions d'habitants dont environ 50,6 % d'enfants. D'après les projections démographiques du Bureau national de la statistique, la population de la Tanzanie était estimée à environ 42 millions d'habitants en 2009, avec 51 % de femmes. Les projections sont basées sur le taux de croissance démographique d'environ 2,9 % par an, avec un taux de fécondité estimatif total (naissances par femme) d'environ 5,6 %. La population de la Tanzanie est essentiellement rurale (74 %) avec une très légère variation entre les sexes où 36 % de la population rurale et 13 % de la population urbaine sont des hommes, tandis que 38 % de la population rurale et 18 % de la population urbaine sont des femmes.

La Tanzanie connaît une croissance économique stable depuis l'an 2000, mais il demeure encore l'un des pays les plus pauvres du monde, avec un revenu par habitant annuel d'approximativement 400 \$ EU. Le taux annuel de croissance économique a connu une forte progression au cours de la dernière décennie en passant de 4,1 % en 1998 à 7,4 % en 2008, ce qui, du point de vue historique, est élevé pour la Tanzanie et est comparable à ce que réalisent les économies ayant la plus forte croissance en Afrique subsaharienne. Entre 2001 et 2009, l'économie tanzanienne a crû à un taux moyen annuel d'environ 6,9 %, bien que le taux de croissance en 2009 se soit légèrement tassé à 6 % à cause des effets préjudiciables de la crise financière mondiale.

Les données disponibles sur les comptes de revenu national indiquent un changement structurel continu mais modeste pour l'économie tanzanienne. Le secteur des services est devenu une composante dynamique de l'économie nationale, avec des taux de croissance annuels de 7,5 % depuis 2000. Les communications constituent le sous-secteur des services qui croît le plus rapidement, avec des taux de croissance moyen de 14 % par an au cours de cette période. Le secteur des services représente maintenant environ 48 % du PIB total. Le secteur manufacturier a aussi connu une forte croissance- au taux annuel d'environ 8 % depuis 2003 – et il a représenté 9,2 % du PIB total en 2009. L'agriculture, qui, jusqu'au début des années 1990, représentait habituellement environ la moitié du PIB de la Tanzanie et

environ trois quarts des exportations, ne représente actuellement qu'un quart du PIB, et depuis 2000, le secteur a connu une croissance annuelle moyenne de seulement environ 4,4 %. Néanmoins, selon la récente Enquête intégrée sur la population active, le secteur agricole constitue encore le plus grand employeur en Tanzanie, avec plus de 70 % de la population active totale engagés dans le secteur.

La position des paiements extérieurs de l'économie tanzanienne est demeurée solide en dépit des défis de la crise financière mondiale. Le niveau des réserves au début de 2010 était suffisant pour couvrir environ 5,6 mois d'importation de biens et services. L'inflation a progressé dans ce pays d'une moyenne annuelle de 7 % en 2007 pour atteindre les deux chiffres en 2008 avec 10,3 %, et continuer sa progression pour atteindre la moyenne annuelle de 12,1 % en 2009. L'inflation relativement élevée enregistrée en 2009 s'explique avant tout par l'inflation alimentaire associée à la faiblesse de la production vivrière du fait de précipitations irrégulières. On devrait à nouveau avoir une inflation à un chiffre en 2010.

En dépit de la croissance économique soutenue au cours de la dernière décennie, le niveau de la pauvreté en Tanzanie est demeuré obstinément élevé. Selon la récente Enquête sur le budget des ménages de 2006/07, le ratio de pauvreté en besoins fondamentaux était de 33 %, ce qui ne représente qu'une modeste diminution par rapport aux 36 % de 2000/01. La pauvreté reste un phénomène rural, et, à en croire les résultats des deux enquêtes sur le budget des ménages, la pauvreté a baissé beaucoup plus lentement en milieu rural (de 1,2 % points) comparativement à la baisse (de 1,6% points) en milieu urbain, entre 2001 et 2007.

En termes d'environnement des affaires, le classement de la Tanzanie est relativement modeste ; elle occupe le 134<sup>e</sup> rang sur 183 économies dans l'édition 2010 du rapport Doing Business de la Banque mondiale (un recul de la 127<sup>e</sup> place sur 181 occupée au cours de l'année précédente). Le classement est décevant, en particulier si l'on tient compte du fait que la Tanzanie est classée, par la Banque mondiale, parmi les pays qui entreprennent le plus de réformes dans le monde. L'Index des perceptions de la corruption publié par Transparency International en 2009 montre que l'index est resté de 3,0 en 2009. En 2008, un certain nombre de cas très médiatisés de corruption ont été mis à jour, y compris les détournements de fonds à la Bank of Tanzania (BOT), la corruption dans la gestion des ressources naturelles, notamment la forêt, et la mauvaise gestion de contrats majeurs d'infrastructure, tels que le marché du générateur de secours de Richmond

Selon le Rapport sur la compétitivité mondiale 2009 (RCM), la Tanzanie a amélioré sa performance, progressant de 13 places au 100<sup>e</sup> rang, reflétant ainsi les efforts fournis ces dernières années pour améliorer le potentiel de production du pays. La Tanzanie dispose de certaines forces sur lesquelles elle peut s'appuyer, notamment des institutions qui fonctionnent bien et une situation sécuritaire qui est bonne, si on la juge par rapport aux normes en la matière au niveau de la région. Le RCM montre que la Tanzanie a des faiblesses dans un certain nombre de domaines qui nécessitent l'attention de manière à porter le pays à un niveau supérieur de compétitivité. C'est notamment le cas de l'infrastructure qui est sous-développée, des faibles taux de scolarisation aux niveaux secondaire et universitaire et du peu d'intérêt que suscite l'adoption technologique.