

Langue : Français  
Original : Anglais



**PROJET : PROJET D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER I**

**PAYS : TANZANIE**

**RAPPORT D'ÉVALUATION DE PROJET**

*Date : Septembre 2009*

Équipe d'évaluation	Chef d'équipe	: L Kiggundu, Spécialiste, Infrastructure,	TZFO
	Membres de l'équipe	: N Kulemeka, Socioéconomiste,	OINF.2
		R Aron, Socioéconomiste,	OINF.2
		K S H Rao, Économiste Transport/	Consultant
		E Ndinya, Environnementaliste/	Consultant
Chef de division pays	: S. Moyo		
Chef de division sectoriel	: J. Rwamabuga		
Directeur sectoriel	: G. Mbesherubusa		
Directeur régional	: D. Gaye		
Revue par les pairs	Patrick Karani, OWAS ; Johannes Mtchera Chirwa, ONRI ; Rogers Lubunga, OSAN		

---

## TABLE DES MATIÈRES

Équivalences monétaires	iii
Exercice financier	iii
Poids et mesures	iii
Sigles et abréviations	iii
Fiche d'information sur le prêt	v
Résumé du projet	vi
Cadre logique axé sur les résultats	viii
Calendrier du projet	x
<b>PARTIE I : AXE STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION</b>	<b>1</b>
1.1 Contexte du projet	1
1.2 Liens entre le projet et la stratégie et les objectifs du pays	2
1.3 Justification de la participation de la Banque	3
1.4 Coordination des donateurs	4
<b>PARTIE II : DESCRIPTION DU PROJET</b>	<b>5</b>
2.1 Objectifs du projet	5
2.2 Composantes du projet	6
2.3 Solution technique retenue et autres options explorées	6
2.4 Type de projet	7
2.5 Coût du projet et arrangements en matière de financement	7
2.6 Zone et populations cibles du projet	9
2.7 Processus participatif d'identification, de conception et d'exécution du projet, y compris la participation active du secteur privé et de la société civile	10
2.8 Prise en compte, dans la conception du projet, de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons apprises	11
2.9 Indicateurs de performance clés	12
<b>PARTIE III : FAISABILITÉ DU PROJET</b>	<b>12</b>
3.1 Performance économique	12
3.2 Effets environnementaux et sociaux	13
<b>PARTIE IV : EXÉCUTION</b>	<b>17</b>
4.1 Arrangements en matière d'exécution	17
4.2 Suivi	20
4.3 Gouvernance	22
4.4 Viabilité	22
4.5 Gestion des risques	24
4.6 Renforcement du savoir	25
<b>PARTIE V : INSTRUMENTS ET AUTORITÉ JURIDIQUES</b>	<b>25</b>
5.1 Instruments juridiques	25
5.2 Conditions liées à l'intervention de la Banque	25
5.3 Conformité avec les politiques de la Banque	27
<b>PARTIE VI : RECOMMANDATION</b>	<b>27</b>
<b>Appendices</b>	
I. Tanzanie : Indicateurs macroéconomiques sélectionnés	28
II. Tableau récapitulatif du portefeuille du FAD en Tanzanie	29
III. Principaux projets connexes financés par les autres partenaires au développement en Tanzanie	30
IV. Carte de la zone du projet	31

## Équivalences monétaires

Août 2009

1UC	=	2047,2000 TZS
1USD	=	1318,8767 TZS
1UC	=	1,55223 USD

Exercice financier  
Tanzanie : du 1<sup>er</sup> juillet au 30 juin

## Poids et mesures

1 tonne métrique (t)	=	2 205 livres
1 kilogramme (kg)	=	2,205 livres
1 mètre (m)	=	3,281 pieds
1 pied (ft)	=	0,305 mètre
1 hectare (ha) = 0,01 km <sup>2</sup>	=	2,471 acres

## Sigles et abréviations

---

ACFA	Facilité de cofinancement accéléré pour l'Afrique
BAD	Banque africaine de développement
BM	Banque mondiale
CDMT	Cadre de dépenses à moyen terme
COMESA	Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
DANIDA	Agence suédoise de développement international
DFID	Département du Développement international (Royaume-Uni)
DP	Demande de propositions
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
EIES	Étude d'impact environnemental et social
EPIP	Évaluation des politiques et institutions des pays
FAD	Fonds africain de développement
GoT	Gouvernement de la Tanzanie
IST	Infection sexuellement transmissible
JAST	Stratégie d'aide conjointe à la Tanzanie
JICA	Agence japonaise de coopération internationale
KfW	<i>Kreditanstalt für Wiederaufbau</i>
MCC	Société du défi du Millénaire
MKUKUTA	<i>Mkakati wa Kukuza Uchumi na Kupunguza Umasikini Tanzania</i>
MKUZA	<i>Mkakati wa Kukuza Uchumi na Kupunguza Umasikini Zanzibar</i>
MoCT	Ministère des Communications et des Transports (Zanzibar)
NEMC	Conseil national de la gestion environnementale
NORAD	Agence norvégienne de coopération au développement
NSGRP	Stratégie nationale pour la croissance et la réduction de la pauvreté
OBC	Organisation à base communautaire
OBR	Organisation à base religieuse

ONG	Organisation non gouvernementale
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
PAR	Plan d'action pour la réinstallation
PD	Partenaire au développement
PGES	Plan de gestion environnementale et sociale
PTP	Personne touchée par le projet
RE	Édition révisée
RFB	Conseil du Fonds routier
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SNWC	Corridor à faune de Selous-Niassa
SWAp	Programme sectoriel global
TANROADS	Agence nationale des routes de Tanzanie
TB	Tuberculose
TQMA	Trafic quotidien moyen annuel
TRE	Taux de rentabilité économique
TSIP	Programme d'investissement dans le secteur du transport
TZFO	Bureau de la Banque en Tanzanie
UC	Unité de compte
UE	Union européenne
VOC	Coût d'exploitation des véhicules
WWF	Fonds mondial pour la nature
ZGF	Zone de gestion de la faune

## Fiche d'information sur le prêt

### Informations sur le client

**EMPRUNTEUR** : **GOUVERNEMENT DE LA TANZANIE**

**AGENCE D'EXÉCUTION** : **AGENCE NATIONALE DES ROUTES DE TANZANIE**

### Plan de financement

Source	Montant (UC)	Instrument
FAD	152 millions	Prêt
JICA	49,04 millions	Prêt
GoT	29,57 millions	Fonds de contrepartie
<b>COÛT TOTAL</b>	<b>230,61 millions</b>	

### Principales informations sur le financement de la BAD

Monnaie du prêt FAD	UC
Type d'intérêt*	Sans objet
Écart de taux d'intérêt*	Sans objet
Frais de gestion*	0,75 % par an du montant décaissé et non encore remboursé
Commission d'engagement*	0,50 % par an du montant Non encore décaissé
Échéance	50 ans
Différé d'amortissement	10 ans
TRE de la route Iringa-Dodoma (hypothèse de base)	13,97 %
VAN (hypothèse de base)	22,61 millions d'USD
TRE de la route Namtumbo-Tunduru (hypothèse de base)	15,79 %
VAN (hypothèse de base)	32,58 millions d'USD

### Calendrier – Principaux repères (attendus)

Approbation de la note conceptuelle	Août 2009
Approbation du projet	Novembre 2009
Entrée en vigueur	Avril 2010
Lancement	Mai 2010
Dernier décaissement	Décembre 2015
Achèvement	Juin 2016

## Résumé du projet

*Aperçu général du projet* : Le projet d'appui au secteur routier I est constitué des composantes suivantes : i) les ouvrages de génie civil pour le bitumage des routes gravillonnées Iringa – Dodoma (260 km) et Namtumbo – Tunduru (193 km) ; ii) la revue de la conception, la préparation de la passation de marchés et les services de supervision des ouvrages de génie civil ; iii) la sécurité routière ; iv) la lutte contre le VIH/sida, les IST et la tuberculose ; v) le suivi de la mise en œuvre du PGES et la collecte des données de référence ; vi) la restructuration du Ministère des Communications et des Transport (MoCT) de Zanzibar ; vii) le renforcement des capacités institutionnelles de l'Agence nationale des routes de Tanzanie (TANROADS) ; viii) l'indemnisation et la réinstallation ; et ix) l'audit. Les ressources nécessaires pour financer le projet s'élèvent à 230,61 millions d'UC. Les composantes du projet seront financées par un prêt FAD de 152 millions d'UC, soit 65,9 % du coût total du projet, servant de catalyseur pour mobiliser un montant de 49,04 millions d'UC, soit 21,3 % du coût total du projet, auprès de la JICA au titre du financement conjoint du projet. Le Gouvernement couvrira le solde de 29,57 millions d'UC, soit 12,8 % du coût total du projet, au titre du financement de contrepartie. Le projet sera exécuté sur une période de cinq ans.

*Bénéficiaires du projet et participation* : Les principaux bénéficiaires du projet sont notamment l'industrie du transport, les opérateurs intervenant dans l'export-import, les transporteurs de marchandises, la communauté des opérateurs économiques, et les communautés des zones d'influence des deux routes. Les effets du projet seront, entre autres, la réduction des délais de route, les économies réalisées sur le coût du transport, la protection de la chaussée contre une dégradation prématurée, l'amélioration de la sécurité routière, et l'amélioration de l'accès des communautés aux services sociaux et aux marchés. Au cours de la phase de construction, les bénéficiaires apporteront leur concours en fournissant de la main-d'œuvre, des biens et des services pour l'aménagement des deux routes et les travaux connexes. La TANROADS et le MoCT de Zanzibar bénéficieront respectivement des composantes relatives au renforcement des capacités institutionnelles et à la restructuration.

*Justification et nécessité du projet* : Le projet appuiera les programmes de développement économique et social de la Tanzanie par l'accroissement de l'efficacité et de la rentabilité de la circulation des passagers et du transport des marchandises, et par l'amélioration de l'accès des communautés des zones d'influence des deux routes aux marchés et aux services sociaux, contribuant ainsi à la réduction de la pauvreté. Les deux routes dont l'aménagement est proposé sont situées dans des corridors régionaux et permettront par conséquent d'améliorer le commerce transfrontalier avec les pays voisins de la Tanzanie, tout en favorisant le tourisme et l'intégration régionale. Toutes les deux routes sont inscrites dans le Programme décennal d'investissement dans le secteur du transport (TSIP), lancé par le Gouvernement et couvrant la période de 2002-2003 à 2012-2013, qui est mis en œuvre en deux phases. Les objectifs du TSIP sont conformes à ceux de la Politique nationale du transport (NTP), de la Vision 2025 de la Tanzanie en matière de développement, de la Stratégie nationale pour la croissance et la réduction de la pauvreté (NSGRP) pour la période 2005-2006 à 2009-2010 ou MKUKUTA/MKUZA, au titre du Groupe I, ainsi que de la Stratégie d'aide conjointe à la Tanzanie (JAST). Les objectifs du TSIP sont également conformes à la Stratégie à moyen terme de la Banque pour la période 2008-2012.

Deux composantes du projet sont consacrées au renforcement des capacités, à savoir : i) le renforcement des capacités institutionnelles de la TANROADS en vue d'accroître ses capacités de gestion, au regard du volume important des opérations du secteur routier en cours et futures, par le déploiement de cinq experts (dont un expert en passation de marchés, trois experts en gestion des marchés, et un expert en questions environnementales et/ou socioéconomiques), le recrutement d'experts sur contrats de courte durée, la formation du personnel, et la fourniture de matériels et de logiciels ; et ii) la restructuration du MoCT pour établir une distinction entre les opérations et les politiques et la réglementation, et pour améliorer la gestion du secteur du transport à Zanzibar par le développement institutionnel et la formation, afin de préparer le personnel à un environnement commercial.

*Valeur ajoutée qu'apporte la Banque* : La Banque dispose d'une vaste expérience dans l'exécution de projets ciblant le secteur routier en Tanzanie depuis 1971. La conception du projet a été guidée par les leçons apprises dans l'exécution des projets antérieurs et en cours financés par la Banque, ainsi que par l'expérience des autres partenaires au développement qui a été partagée dans le cadre des consultations avec le Groupe des partenaires au développement intervenant dans le secteur du transport (TSDPG), dont la Banque est un membre actif.

*Gestion du savoir* : Le projet produira du savoir pour pas moins de dix jeunes ingénieurs qui travailleront aux côtés des experts financés au titre du projet, essentiellement dans la passation de marchés, la gestion des marchés et les questions environnementales/socioéconomiques. La composante du projet relative à la formation exposera le personnel de l'organe d'exécution aux meilleures pratiques internationales dans l'évaluation technique, économique, environnementale et sociale des projets, renforçant ainsi les capacités en matière de gestion. Au titre des activités de suivi du PGES, le projet prévoit le renforcement des capacités des autorités des districts et des villages dans la conservation des ressources et la gestion de l'utilisation des terres. À cet égard, il faudra notamment compiler le savoir sur la gestion de l'utilisation des terres pour parvenir à un équilibre entre les besoins des communautés et les considérations de protection de la faune et de promotion de l'écotourisme, afin d'éviter des conflits entre l'activité humaine et les initiatives de protection de la faune et de promotion du développement.

**RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE**

**MATRICE DU CADRE LOGIQUE AXÉ SUR LES RÉSULTATS DU PROJET D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER I**


<b>Hiérarchie des objectifs</b>	<b>Résultats attendus</b>	<b>Portée (populations cibles)</b>	<b>Indicateurs de performance Sources/méthodes</b>	<b>Cibles indicatives Calendrier (Existence de références)</b>	<b>Hypothèses / risques</b>
<p><b>1 - But sectoriel</b> 1.1 Contribuer au développement socioéconomique, à la réduction de la pauvreté et à l'intégration régionale, par l'amélioration du système de transport permettant de relier les centres d'activité économique.</p>	<p><b>Impact – Résultats à long terme</b> 1.1 Amélioration de l'accès à l'infrastructure économique et sociale 1.2 Amélioration du niveau de vie ; 1.3 Participation accrue au commerce régional et international</p>	<p><b>Bénéficiaires</b> 1.1 Populations rurales et urbaines ; 1.2 Commerce et industrie dans les zones d'influence des deux routes,</p>	<p><b>Indicateurs</b> 1.1 Densité routière 1.2 Pourcentage de routes revêtues dans le réseau routier national 1.3 Proportion des zones d'habitation se trouvant dans un rayon de 5 km d'une route praticable en toutes saisons, et degré de bien-être ; 1.4 Pourcentage de l'accroissement de la participation au commerce régional et international</p> <p><b>Sources / méthodes :</b> Données du Bureau statistique national, Direction de la circulation, TANROADS, rapports sur le développement humain, OSC et PNUD</p>	<p><b>Cible</b> 1.1 Augmentation de la densité des routes revêtues pour passer de 6,86 km/1 000 km<sup>2</sup> en 2009 à 9,98 km/1 000 km<sup>2</sup> en 2015. 1.2 Augmentation du pourcentage des routes nationales revêtues de 39 % en 2009 à 45 % en 2015. 1.3 Amélioration de l'indice de développement humain pour passer de 0,503 en 2009 à 0,611 en 2015. 1.4 Augmentation du commerce régional de 10 % d'ici 2015.</p>	<p><b>Risques</b> 1.1 Défaillance dans la mise en œuvre de la Stratégie nationale pour la croissance et la réduction de la pauvreté (NSGRP ou MKUKUTA) 1.2 Défaillance dans la mise en œuvre du Programme d'investissement dans le secteur du transport (TSIP) <b>Mesures d'atténuation</b> 1.3 Maintien de l'appui financier du GoT et des partenaires au développement en faveur de la mise en œuvre du NSGRP/MKUKUTA et du TSIP</p>
<p><b>2. Objet du projet (objectifs) :</b> 2.1 i) Améliorer les services de transport entre Iringa et Dodoma et entre Namtumbo et Tunduru ; ii) Renforcer les capacités de gestion de la TANROADS et du MoCT à Zanzibar.</p>	<p><b>Résultats – Résultats à moyen terme</b> 2.1 Réduction du coût du transport et des délais de route sur les deux routes, ainsi que du coût d'entretien ; 2.2 Accroissement de la circulation des personnes, des biens et des services ; 2.3 Prolongation de la durée de vie de la chaussée ; 2.4 Amélioration de la sécurité routière 2.5 Augmentation du revenu tiré de la production agricole ; 2.6 Augmentation du revenu tiré du tourisme 2.7 Renforcement des capacités de gestion de la TANROADS et du MoCT</p>	<p><b>Bénéficiaires</b> 2.1 Population en général, entreprises agro-industrielles et industrie de la fabrication dans les régions d'Iringa, de Dodoma, de Mtwara et de Ruvuma 2.2 Communautés locales, commerçants et transporteurs locaux et régionaux ; 2.3 Automobilistes 2.4 GoT 2.5 Agriculteurs 2.6 GoT et voyageurs ; 2.7 TANROADS et MoCT de Zanzibar ;</p>	<p><b>Indicateurs</b> 2.1 Coût d'exploitation des véhicules (VOC), délais de route et état des routes ; 2.2 Niveaux du trafic (TQMA) ; 2.3 Ampleur du phénomène de surcharge 2.4 Victimes des accidents de la circulation ; 2.5 Revenu tiré des activités agricoles de la circulation ; 2.6 Capacités de gestion des opérations routières par la TANROADS et du secteur du transport à Zanzibar ;</p> <p><b>Sources/méthodes :</b> Statistiques de district et nationales, rapports et données de la TANROADS et du PNUD, rapports d'étape, rapports des revues</p>	<p><b>Cible</b> 2.1. Réduction des VOC composites par véhicule/km de 45 % pour la route Iringa-Dodoma pour tomber de 0,48 USD en 2010 à 0,29 USD en 2015, et de 40 % pour la route Namtumbo-Tunduru pour tomber de 0,61 USD en 2010 à 0,36 USD en 2015 ; réduction des délais de route moyens de 40 % pour tomber de 6 heures en 2009 à 3,7 heures en 2014 pour la route Iringa-Dodoma, et de 40 % pour tomber de 5 heures en 2010 à 3 heures en 2014 pour la route Namtumbo-Tunduru ; et augmentation du pourcentage du réseau routier national en assez bon et bon état dans les quatre régions pour passer de 78,4 % en 2009 à 81 % en 2015. 2.2 Comptages routiers : augmentation du trafic de 5 % par an. 2.3 Réduction de la surcharge de 5 % d'ici 2015. 2.4 Réduction des taux de létalité de 2 % par an au cours des dix prochaines années, par rapport à la moyenne actuelle de 69 pour 10 000 véhicules. (Les données de référence pour chaque route seront collectées pendant la phase d'exécution du projet). 2.5 Augmentation des prix du maïs de 25 % par sac de 100 kg pour passer de 21 591 TZS en 2009 à 26 989 TZS à Namtumbo-Tunduru, et de 6 % pour passer de 30 545 TZS à 32 378 TZS à Iringa d'ici 2015. 2.6 Augmentation du tourisme de 10 % d'ici 2015. 2.7 5 Déploiement de cinq experts à la TANROADS et démarrage de la formation à court terme d'ici décembre 2010, et création d'une agence des routes à Zanzibar d'ici 2015.</p>	<p><b>Risques</b> 2.1 Financement insuffisant de l'entretien 2.2 Dégradation de la chaussée, sous l'effet de la surcharge <b>Mesures d'atténuation</b> 2.3 Ajustement des frais payables par les usagers de la route pour couvrir les besoins en entretien. 2.4 Intégration des ponts-basculés dans le projet</p>

<p><b>3. Ressources et activités :</b></p> <p>3.1 Ouvrages de génie civil pour l'aménagement d'une route de 260 km entre Iringa et Dodoma, et d'une route de 193 km entre Namtumbo et Tunduru.</p> <p>3.2 Revue de la conception, préparation de la passation de marchés et services de supervision</p> <p>3.3 Sécurité routière</p> <p>3.4 Lutte contre le VIH/sida, les IST et la tuberculose</p> <p>3.5 Suivi de la mise en œuvre du PGES et collecte de données de référence</p> <p>3.6 Restructuration du MoCT de Zanzibar</p> <p>3.7 Renforcement des capacités de la TANROADS</p> <p>3.8 Indemnisation et réinstallation</p> <p>3.9 Services d'audit</p> <p style="text-align: center;"><b>Intrants :</b></p> <p style="text-align: center;"><u>Intrants (en millions d'UC) :</u></p> <table border="0"> <tr><td>Ouvrages de génie civil :</td><td>178,25 millions</td></tr> <tr><td>Supervision :</td><td>8,92 millions</td></tr> <tr><td>Sécurité routière :</td><td>0,22 million</td></tr> <tr><td>VIH/sida, IST, TB, etc.</td><td>0,42 million</td></tr> <tr><td>PGES et référence</td><td>0,37 million</td></tr> <tr><td>Renforcement capacités :</td><td>1,79 million</td></tr> <tr><td>Restructuration du MoCT</td><td>3,50 millions</td></tr> <tr><td>Indemnisation, etc.</td><td>0,87 million</td></tr> <tr><td>Services d'audit :</td><td>0,24 million</td></tr> <tr><td><b>Coût de base</b></td><td><b>194,58 millions</b></td></tr> <tr><td>Aléas techniques</td><td>19,46 millions</td></tr> <tr><td>Aléas financiers :</td><td>16,57 millions</td></tr> <tr><td><b>Coût total du projet</b></td><td><b>230,61 millions</b></td></tr> </table> <hr/> <table border="0"> <tr><td colspan="2">Sources de financement (en millions d'UC)</td></tr> <tr><td>Prêt FAD :</td><td>152,00 millions</td></tr> <tr><td>Prêt JICA :</td><td>49,04 millions</td></tr> <tr><td>Contrepartie du GoT :</td><td>29,57 millions</td></tr> <tr><td><b>Total</b></td><td><b>230,61 millions</b></td></tr> </table>	Ouvrages de génie civil :	178,25 millions	Supervision :	8,92 millions	Sécurité routière :	0,22 million	VIH/sida, IST, TB, etc.	0,42 million	PGES et référence	0,37 million	Renforcement capacités :	1,79 million	Restructuration du MoCT	3,50 millions	Indemnisation, etc.	0,87 million	Services d'audit :	0,24 million	<b>Coût de base</b>	<b>194,58 millions</b>	Aléas techniques	19,46 millions	Aléas financiers :	16,57 millions	<b>Coût total du projet</b>	<b>230,61 millions</b>	Sources de financement (en millions d'UC)		Prêt FAD :	152,00 millions	Prêt JICA :	49,04 millions	Contrepartie du GoT :	29,57 millions	<b>Total</b>	<b>230,61 millions</b>	<p><b>Produits à court terme :</b></p> <p>3.1 Bitumage de la route entre Dodoma et Iringa, et de la route entre Namtumbo et Tunduru, avec une chaussée de 6,5 m et des accotements de 1,5 m de chaque côté.</p> <p>3.2 Rapports d'étape mensuels et trimestriels.</p> <p>3.3 Sensibilisation des communautés sur la sécurité routière.</p> <p>3.4 Mise en œuvre du PGES et relocalisation et indemnisation en temps voulu de toutes les personnes touchées par le projet (PTP), conformément aux PAR. Sensibilisation et pleine information des ouvriers des chantiers de construction des deux routes et des communautés locales sur le VIH/sida, les IST et la tuberculose.</p> <p>3.5 Renforcement des capacités des autorités locales et des comités en charge des questions environnementales dans les villages.</p> <p>3.6 Rapports des études sur le MoCT et déploiement de cinq experts à la TANROADS.</p>	<p><b>Bénéficiaires</b></p> <p>3.1 Entrepreneurs et consultants locaux, régionaux et internationaux.</p> <p>3.2 Communautés locales.</p> <p>3.3 Commerçants et producteurs locaux.</p> <p>3.4 Ouvriers des chantiers de construction et usagers des routes.</p> <p>3.5 Communautés de la zone d'influence du projet.</p> <p>3.6 Communautés et autorités locales de la zone d'influence du projet.</p> <p>3.7 MoCT et TANROADS.</p> <p>3.8 Consultants et entrepreneurs.</p>	<p><b>Indicateurs</b></p> <p>3.1 Pourcentage d'achèvement des ouvrages de génie civil et des services-conseils.</p> <p>3.2 Longueur de la route bitumée dans les régions d'Iringa, de Dodoma, de Mtwara et de Ruvuma.</p> <p>3.3 Identification d'emplacements stratégiques pour les ponts-bascules.</p> <p>3.4 Achèvement de l'indemnisation et de la réinstallation.</p> <p>3.5 Nombre de communautés et d'établissements scolaires couverts par les campagnes de sensibilisation sur le VIH/sida, les IST et la tuberculose, et sur la sécurité routière.</p> <p>3.6 Nombre de conseils de district et de comités environnementaux de village formés et sensibilisés sur la gestion de l'environnement, de la faune et de l'utilisation des terres.</p> <p>3.7 Emplois créés pour les populations locales.</p> <p>3.8 Attribution des marchés, démarrage et achèvement des services-conseils pour la restructuration du MoCT.</p> <p>3.9 Recrutement d'experts, formation et acquisition de matériels pour le renforcement des capacités.</p> <p><u>Sources / méthodes :</u> Rapports financiers et techniques trimestriels, rapports d'audit, dossiers des décaissements, missions de supervision de la Banque, revue à mi-parcours, et rapports d'étape trimestriels et rapports d'activités des consultants.</p>	<p><b>Cible</b></p> <p>3.1 Achèvement et ouverture à la circulation de 250 km de route à mi-parcours en 2013.</p> <p>3.2 Bitumage de 453 km de route d'ici 2014.</p> <p>3.3 Installation de deux ponts-bascules d'ici 2015.</p> <p>3.4 Achèvement de l'indemnisation et de la réinstallation d'ici 2012.</p> <p>3.5 Couverture de tous les ouvriers des chantiers de construction des deux routes, de 29 villages et de 35 villes par les campagnes de sensibilisation sur le VIH/sida et sur la sécurité routière le long des routes Iringa - Dodoma et Namtumbo-Tunduru, respectivement ; couverture par ces campagnes de 57 établissements scolaires du primaire et du secondaire le long de la route Iringa - Dodoma, et de 44 établissements scolaires du primaire et du secondaire le long de la route Namtumbo-Tunduru, d'ici 2014 ; et identification et formation des pairs éducateurs pour chaque marché et chaque camp d'ouvriers immédiatement après la création d'un tel camp.</p> <p>3.6 Formation à la gestion de l'environnement, de la faune et de l'utilisation des terres à l'intention des comités des villages et des responsables de cinq conseils de district.</p> <p>3.7 Création directe et indirecte d'emplois pour au moins 3 200 membres des communautés locales (dont 10 % de femmes) pendant la phase de construction.</p> <p>3.8 Soumission du rapport final sur la restructuration du MoCT.</p> <p>3.9 Déploiement des cinq experts et des matériels d'ici décembre 2010, et formation de 20 membres du personnel d'ici 2014.</p>	<p><b>Risques</b></p> <p>3.1 Retards dans le déblocage des fonds par le GoT.</p> <p>3.2 Retards dans l'exécution du projet.</p> <p>3.3 Augmentation du coût du projet.</p> <p><b>Mesures d'atténuation</b></p> <p>3.4 Provisions faites par le GoT dans le CDMT.</p> <p>3.5 Recours à la passation de marchés par anticipation et suivi par le TZFO.</p> <p>3.6 Revue critique des documents et prise en compte des provisions pour aléas financiers dans le calcul du coût du projet.</p>
Ouvrages de génie civil :	178,25 millions																																								
Supervision :	8,92 millions																																								
Sécurité routière :	0,22 million																																								
VIH/sida, IST, TB, etc.	0,42 million																																								
PGES et référence	0,37 million																																								
Renforcement capacités :	1,79 million																																								
Restructuration du MoCT	3,50 millions																																								
Indemnisation, etc.	0,87 million																																								
Services d'audit :	0,24 million																																								
<b>Coût de base</b>	<b>194,58 millions</b>																																								
Aléas techniques	19,46 millions																																								
Aléas financiers :	16,57 millions																																								
<b>Coût total du projet</b>	<b>230,61 millions</b>																																								
Sources de financement (en millions d'UC)																																									
Prêt FAD :	152,00 millions																																								
Prêt JICA :	49,04 millions																																								
Contrepartie du GoT :	29,57 millions																																								
<b>Total</b>	<b>230,61 millions</b>																																								

\*\*\* Des cibles seront fixées pour certains indicateurs après l'enquête de référence qui sera conduite pendant la phase d'exécution du projet.

**Calendrier du projet : Projet d'appui au secteur routier I (RSSP I)**

Activité	2010				2011				2012				2013				2014				2015			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
<b>I. Ouvrages de génie civil</b>																								
1. Indemnisation, réinstallatio																								
2. Appels offres/attr. marchés																								
3. <b>Exécution des travaux</b>																								
a) Route Iringa-Dodoma																								
b) Route Namtumbo-Tunduru																								
<b>II. Supervision marchés ; lutte contre le VIH/sida, les IST et la tuberculose ; suivi PGES et collecte de données de référence</b>																								
1. Liste restreinte/DP																								
2. Attribution des marchés																								
3. Mobilisation																								
4. Prép. passation marchés																								
5. Supervision des travaux																								
a) Route Iringa-Dodoma																								
b) Route Namtumbo-Tunduru																								
<b>III. Services-conseils pour la restructuration du MoCT de Zanzibar et le renforcement de la TANROADS</b>																								
1. Liste restreinte/DP																								
2. Attribution des marchés																								
3. Mobilisation																								
4. Services-conseils																								
<b>IV. Services d'audit</b>																								
1. Liste restreinte/DP																								
2. Attribution des marchés																								
3. Mobilisation																								
4. Services-conseils																								

 Période de garantie.

## **PROJET D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER I**

### **RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BAD AU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LA PROPOSITION D'OCTROYER UN PRÊT À LA TANZANIE**

La Direction soumet le rapport et la recommandation ci-après sur la proposition d'octroyer à la République-Unie de Tanzanie un prêt de 152 millions d'UC pour le financement du Projet d'appui au secteur routier I, conjointement avec la JICA.

#### **I. AXE STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION**

##### **1.1 *Contexte du projet***

1.1.1 Le Projet d'appui au secteur routier I porte sur la réalisation d'ouvrages de génie civil pour le bitumage de la route Iringa-Dodoma (260 km) et de la route Namtumbo-Tunduru (193 km), le renforcement des capacités de gestion de la TANROADS, et la restructuration du Ministère des Communications et des Transports (MoCT) de Zanzibar. Le projet est constitué de composantes distinctes portant respectivement sur la revue de la conception, la préparation de la passation de marchés et les services de supervision ; la sécurité routière ; la lutte contre le VIH/sida, les IST et la tuberculose ; le suivi de la mise en œuvre du PGES et de la collecte de données de référence ; les services d'audit ; et l'indemnisation et la réinstallation.

1.1.2 La route Iringa-Dodoma est une importante liaison desservant trois corridors routiers, à savoir le Corridor nord-sud, le Réseau routier régional de la SADC (RTRN-Route 25) et l'Axe routier transafricain allant du Cap au Caire, corridors permettant tous de relier les pays d'Afrique australe à ceux d'Afrique orientale et d'Afrique du Nord. Le Corridor nord-sud a été entériné en avril 2009 comme priorité de développement par la SADC, l'EAC et le COMESA, afin de développer le commerce intra-régional et de promouvoir l'intégration de ces trois communautés économiques régionales (CER). La route Namtumbo-Tunduru constitue la route 122 du RTRN et constitue une liaison du Corridor de transport de Mtwara. Ce dernier corridor a été identifié dans le cadre de l'Initiative de développement spatial (IDS) au sein de la région de la SADC, dont l'objectif est d'attirer l'investissement du secteur privé, notamment par la mise en place d'un système de transport suffisamment fiable, d'un bon rapport coût/efficacité, efficient et homogène. Dans cette optique, les deux routes ont été identifiées par le Gouvernement de la Tanzanie (GoT) comme des domaines d'intervention prioritaires au titre de la première phase du Programme d'investissement dans le secteur routier (TSIP) en Tanzanie, en vue de promouvoir le développement économique et la réduction de la pauvreté, et de contribuer à la réalisation des objectifs de la Stratégie nationale pour la croissance et la réduction de la pauvreté (NSGRP). Par ailleurs, ces routes permettront de développer le commerce transfrontalier et le tourisme, d'accroître la compétitivité dans le commerce international, et de promouvoir l'intégration régionale.

1.1.3 La gestion du grand nombre d'opérations en cours dans le sous-secteur routier, dont 61 marchés relatifs à la réalisation d'ouvrages de génie civil, d'une valeur totale de 1,3 milliard d'USD, et la conduite de 17 études de faisabilité et de conception technique détaillée, d'une valeur de 17,7 millions d'USD, sans compter les opérations envisagées au titre de la prochaine phase du TSIP,

constituent un énorme défi pour l'effectif actuel de la TANROADS. C'est la raison pour laquelle le présent projet est doté d'une composante relative au renforcement des capacités de gestion de la TANROADS, qui prévoit le déploiement de cinq experts (dont un expert en passation de marchés, trois experts en gestion des marchés, et un expert en questions environnementales et/ou socioéconomiques). Cette composante prévoit également le recrutement d'experts sur contrats de courte durée, ainsi que la formation et la fourniture de matériels et logiciels et d'autres équipements.

1.1.4 Le Plan directeur du secteur du transport, financé par la Banque mondiale (BM), a identifié les faiblesses dans la gestion du secteur du transport à Zanzibar, tout en faisant des recommandations sur les réformes à mettre en œuvre pour établir une distinction entre les opérations et les fonctions liées aux politiques et à la réglementation. Les recommandations du Plan directeur ont été approuvées en Conseil des ministres au début de septembre 2009 en vue de leur mise en œuvre. L'objectif visé est que le MoCT maintienne ses fonctions liées aux politiques et à la réglementation, et délègue la responsabilité des opérations à des entités autonomes. Au titre du projet envisagé, le MoCT de Zanzibar devrait bénéficier de financements pour appuyer un programme de restructuration. L'appui portera sur l'élaboration de lois et de nouvelles structures, et sur la formation des membres du personnel pour leur fournir des orientations dans la transition vers un environnement commercial qui permettra de placer la gestion des sous-secteurs du secteur du transport sur une voie durable.

## **1.2 Liens entre le projet et la stratégie et les objectifs du pays**

1.2.1 La Stratégie nationale pour la croissance et la réduction de la pauvreté (NSGRP) ou MKUKUTA pour la période de 2005-2006 à 2009-2010 et la Stratégie de Zanzibar pour la croissance et la réduction de la pauvreté (ZSGRP) ou MKUZA pour la période de 2005-2006 à 2009-2010, qui sont les deuxièmes documents de stratégie pour la réduction de la pauvreté, reconnaissent que la faible qualité et les niveaux inadéquats du transport constituent des obstacles à la croissance. Les stratégies du Groupe I sur la croissance de l'économie et la réduction de la pauvreté liée au revenu identifient l'intervention dans l'infrastructure routière comme une des 11 principales cibles opérationnelles pour la promotion d'une croissance durable et élargie. La Politique nationale du transport (NTP) tient également compte de l'objectif de la NSGRP d'appuyer le développement socioéconomique par la mise en place d'un système de transport efficient et d'un bon rapport coût/efficacité, qui intègre les centres économiques régionaux et nationaux et contribue à la réduction de la pauvreté par l'amélioration de l'accès des produits agricoles aux marchés.

1.2.2 La Stratégie d'aide conjointe à la Tanzanie (JAST) pour la période 2006-2010 est un cadre de dépenses à moyen terme (CDMT) élaboré au niveau national sous la conduite du Gouvernement, afin de gérer la coopération pour le développement et de réaliser les objectifs nationaux de développement et de réduction de la pauvreté. La JAST a été élaborée au terme des consultations menées avec un large éventail d'acteurs, y compris des partenaires au développement. Elle met l'accent sur l'appropriation des programmes de développement par le pays et leur alignement sur les priorités nationales, et a retenu les deux routes parmi les opérations devant bénéficier de l'intervention de la Banque. La JAST répond aux objectifs des stratégies MKUKUTA et MKUZA et constitue un instrument de canalisation des ressources destinées à appuyer la croissance et la réduction de la pauvreté pour améliorer la qualité de vie et

accroître le bien-être social. Les stratégies MKUKUTA et MKUZA font de l'infrastructure routière un impératif pour réaliser les objectifs de développement social et économique, ce qui est conforme à la Stratégie à moyen terme de la Banque pour la période 2008-2012, qui considère également l'infrastructure comme l'un des principaux domaines prioritaires pour les nouveaux engagements.

1.2.3 Le transport routier est le mode de transport dominant en Tanzanie et joue un rôle central dans l'appui aux programmes de développement économique et social du pays, par l'accroissement de l'efficience et de la rentabilité de la circulation des passagers et du transport des marchandises. Le réseau routier tanzanien est également utilisé aux fins de transit entre les pays sans littoral de la région tels que le Rwanda, le Burundi, l'Ouganda, la Zambie et le Malawi, et l'Océan Indien. Une fois achevée, la route Iringa-Dodoma facilitera le trafic dans le Corridor central qui relie le port de Dar-es-Salaam au Rwanda, au Burundi et à l'est de la République démocratique du Congo (RDC). Elle sera complémentaire à la future voie ferrée Isaka-Kigali qui se trouve actuellement au stade des études. Reconnaisant le rôle du transport routier, lorsque celui-ci est efficace, dans le développement socioéconomique du pays, le Gouvernement de la Tanzanie a élaboré le Programme décennal d'investissement dans le secteur du transport (TSIP), qui sera mis en œuvre en deux phases en tenant dûment compte des objectifs de la Vision 2025 pour le développement de la Tanzanie, de la Stratégie nationale pour la croissance et la réduction de la pauvreté (NSGRP) ou MKUKUTA/MKUZA, et de la Stratégie d'aide conjointe à la Tanzanie (JAST).

1.2.4 Étant donné que le port de Mtwara desservira l'intérieur de la Tanzanie, le Malawi et la Zambie, au-delà du Lac Malawi/Nyasa, une fois achevé le Corridor de Mtwara, le volume des marchandises transitant par ce port va augmenter. L'achèvement de la route Namtumbo-Tunduru et des autres tronçons financés par les autres partenaires au développement, permettra de disposer d'une nouvelle route pour l'export-import. Les capacités limitées du port constituent un obstacle à éliminer, et l'IPPF du NEPAD a été sollicité pour financer la conduite d'une étude sur les opérations actuelles et l'identification des améliorations nécessaires à court, moyen et long termes pour renforcer la capacité du port à assurer la manutention du volume attendu des marchandises.

### ***1.3 Justification de la participation de la Banque***

1.3.1 La première phase du TSIP est en cours de mise en œuvre, avec le concours des partenaires au développement, et notamment de la Banque. Dans le cadre de son appui au TSIP, la Banque finance déjà la route Singida-Babati-Minjingu (224 km), dont un des tronçons (Babati-Minjingu) fait partie du Corridor nord-sud, ce qui renforce l'engagement de la Banque aux efforts de développement permettant de promouvoir l'intégration régionale. La route Namtumbo-Mbamba Bay relie le Corridor de Mtwara au Lac Nyasa/Malawi et devrait relier le port de Mtwara en Tanzanie au Malawi et ensuite à la Zambie. La Société du défi du Millénaire (MCC) s'est engagée à financer l'extension de cette liaison routière jusqu'au Lac Nyasa/Malawi, en appuyant l'aménagement de la route Namtumbo-Mbinga (139 km). L'appui de la Banque pour l'aménagement des deux routes (Iringa-Dodoma et Namtumbo-Tunduru) est donc logique et est conforme à la participation des autres partenaires au développement (PD) dans le sous-secteur, ainsi qu'aux aspirations non seulement de la Tanzanie, mais aussi des communautés de la SADC, de l'EAC et du COMESA.

1.3.2 Avec une expérience opérationnelle de près de quatre décennies en Tanzanie, la Banque jouit d'un avantage comparatif dans le secteur du transport dans ce pays. Depuis le démarrage de ses opérations en 1971, la Banque a financé jusqu'à présent quinze (15) projets, dont deux prêts d'appoint et trois études, à hauteur d'un montant total d'environ 317 millions d'UC, dont 10,85 millions d'UC à titre de dons. Onze de ces projets et les trois études ont été achevés avec satisfaction. Quatre projets routiers sont actuellement en cours. La conception du projet proposé a tenu compte des leçons apprises dans l'exécution des projets antérieurs et en cours, financés par le FAD.

1.3.3 L'aide de la Banque à la Tanzanie a permis la construction et la réhabilitation de 3 500 km de routes gravillonnées, l'aménagement et le bitumage de 320 km de routes, et l'exécution en cours des travaux d'aménagement et de bitumage de 383 km de routes. Les interventions de la Banque ont contribué à améliorer la qualité des services de transport, facilitant ainsi l'accès aux intrants, aux marchés, aux services de santé et d'éducation et à d'autres services sociaux, tout en accroissant l'activité économique et en améliorant le niveau de vie des communautés des zones respectives d'influence. Elles ont également contribué à la promotion de l'intégration régionale et du commerce entre la Tanzanie et ses voisins. Étant donné que les deux routes font partie du Corridor nord-sud et du Corridor de Mtwara, leur aménagement est conforme à la stratégie du NEPAD et de la Banque pour les projets d'infrastructure des communautés économiques régionales (CER) visant à éliminer les barrières et obstacles à la circulation des personnes et des biens, et à appuyer la coopération et l'intégration régionales. L'aménagement des deux routes est également conforme à la Stratégie à moyen terme de la Banque pour la période 2008-2012 et à la JAST pour la période 2006-2010.

#### **1.4 *Coordination des donateurs***

1.4.1 La Banque est l'un des principaux partenaires au développement intervenant dans le secteur du transport. Les autres principaux acteurs sont notamment la Banque mondiale (BM), l'Agence danoise de développement international (DANIDA), l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), le Fonds nordique de développement (FND), l'Agence norvégienne de coopération au développement (NORAD), l'Union européenne (UE), la Société du défi du Millénaire (MCC), l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) et le Fonds koweïtien. La Banque mondiale intervient dans la réhabilitation du réseau existant de routes revêtues pour mener à bien les travaux d'entretien, et dans l'aménagement des pénétrantes de la voirie urbaine à Zanzibar et la réhabilitation de quatre aéroports, dont l'aéroport de Zanzibar. L'UE oriente ses interventions vers l'aménagement, la réhabilitation et l'entretien des routes, au titre de l'appui budgétaire sectoriel. La JICA accorde la priorité à l'aménagement, essentiellement en finançant à titre de dons les tronçons du Corridor de Mtwara. Le FND a financé un certain nombre d'études, dont l'étude relative à la route Iringa-Dodoma, sur laquelle s'est appuyée l'intervention proposée.

	Secteur ou sous-secteur*	Taille		
		PIB	Exportations	Main-d'œuvre
	Transport	[4,2 %]	[S.O.]	[%]
<b>Acteurs – Dépenses publiques annuelles (2008-2009)</b>				
	<b>Gouvernement</b>	<b>Donateurs</b>	BM	7,8 %
Mil.	163,78	102,66	DANIDA	4,9 %
%	61,5	38,5	JICA	4,3 %
			NORAD	3,4 %
			UE	3 %
			FAD	2,8 %
<b>Niveau de coordination des donateurs</b>				
	Existence de groupes de travail thématiques			[Oui]
	Existence de SWAp ou approches sectorielles intégrées			[Oui]
	Participation de la BAD à la coordination générale des donateurs			[Leader]
	Participation BAD à la coordination des donateurs intervenant dans le secteur du transport			[Membre]

1.4.2 En général, le Groupe des partenaires au développement (DPG) est l'organe de coordination des partenaires au développement bilatéraux et multilatéraux dans le pays, et la Banque est actuellement le chef de file du Groupe des donateurs pour la réduction de la pauvreté et l'appui budgétaire (PRBS). Le Groupe des partenaires au développement intervenant dans le secteur du transport (TSDPG), dont le chef de file est l'UE, est un sous-groupe du DPG intervenant pour le secteur et fournit une plateforme permettant de discuter des questions relatives au financement et à l'exécution des projets ciblant le secteur du transport. Il y a un dialogue permanent entre le Gouvernement et les partenaires au développement (PD) pour garantir la réalisation des résultats, conformément aux cibles convenues. L'intervention de la Banque est conforme à la participation des autres PD au sous-secteur routier.

1.4.3 À la faveur de la coordination efficace des donateurs, la JICA a accepté de financer conjointement le projet, au titre de l'accord sur la Facilité de cofinancement accéléré pour l'Afrique (ACFA). La JICA a participé aux missions de préparation et d'évaluation du projet, et a engagé le processus d'approbation conditionnelle du financement conjoint. Des réunions ont été tenues avec les principaux donateurs du secteur du transport, et notamment avec la BM, l'UE, la DANIDA et la MCC. Ces réunions ont discuté de la présente opération et des interventions des autres donateurs, dans la perspective de la mise en œuvre du TSIP. L'importance de l'alignement de l'appui sur les recommandations du TSIP a été reconnue.

## **II. DESCRIPTION DU PROJET**

### ***2.1 Objectifs du projet***

2.1.1 Le but sectoriel est de contribuer au développement socioéconomique, à la réduction de la pauvreté et à l'intégration régionale, par l'amélioration du système de transport permettant de relier les centres d'activité économique. L'objectif du projet est d'améliorer les services de transport entre Iringa et Dodoma, et entre Tunduru et Namtumbo, et d'appuyer la restructuration du MoCT de Zanzibar et le renforcement des capacités institutionnelles de la TANROADS.

## 2.2 Composantes du projet

2.2.1 Le projet est constitué des composantes suivantes :

### I. Ouvrages de génie civil : 210,99 millions d'UC

**Route Dodoma-Iringa (260 km) et route Namtumbo-Tunduru (193 km) :**  
Cette composante porte sur l'aménagement des routes gravillonnées existantes pour en faire des routes bitumées, avec une chaussée de 6,5 m et des accotements de 1,5 m de chaque côté. Les ouvrages de génie civil seront réalisés au titre des six marchés suivants : lot 1 : Iringa-Migori (95,2 km) ; lot 2 : Migori-Fufu Escarpment (93,2 km), et lot 3 : Fufu Escarpment-Dodoma (70,9 km), pour ce qui est de la route Dodoma-Iringa ; et lot A : Namtumbo-Kilimesera (60 km) ; lot B : Kilimesera-Matemanga (67 km) ; lot C : Matemanga-Tunduru (59 km), pour ce qui est de la route Namtumbo-Tunduru.

### II. Services-conseils : 12,23 millions d'UC

Des cabinets d'études fourniront des services-conseils pour la revue de la conception, la préparation de la passation de marchés et la supervision de la réalisation des ouvrages de génie civil ; la sécurité routière ; la lutte contre le VIH/sida, les IST et la tuberculose ; le suivi de la mise en œuvre du PGES et la collecte de données de référence ; et l'audit financier.

### III. Renforcement des capacités de la TANROADS et restructuration du MoCT : 6,36 millions d'UC

Cette composante porte sur la fourniture d'un appui pour renforcer les capacités de gestion de la TANROADS et procéder à la restructuration du MoCT de Zanzibar.

### IV. Indemnisation et réinstallation : 1,03 million d'UC

Cette composante couvre l'indemnisation et la réinstallation des personnes touchées par le projet (PTP), conformément aux plans d'action pour la réinstallation (PAR).

## 2.3 Solution technique retenue et autres options explorées

2.3.1 Au titre de la conception du projet, trois options ont été envisagées, à savoir : i) le traitement de surface à double couche de bitume (DBST) ; ii) le revêtement en béton bitumineux (BB) ; et iii) l'aménagement d'une route en terre moderne, avec une couche de roulement gravillonnée de 150 mm d'épaisseur et une couche de forme compactée. Les structures retenues pour la chaussée ont été le traitement de surface à double couche de bitume (DBST) sur une couche de base stabilisée au béton, d'une épaisseur de 150 mm, avec une fondation constituée de

deux couches gravillonnées, d'une épaisseur de 150 mm chacune, pour la route Iringa-Dodoma, et le DBST sur une couche de forme en pierre concassée, d'une épaisseur de 150 mm, avec une couche de fondation gravillonnée, d'une épaisseur variant entre 150 à 300 mm, pour la route Namtumbo-Tunduru. Deux options ont été rejetées, à savoir : i) le revêtement en béton bitumineux d'une épaisseur de 50 mm, sur une couche de forme en béton d'une épaisseur de 150 mm et une couche de fondation en béton d'une épaisseur de 150 mm, pour la route Iringa-Dodoma, et le revêtement en béton bitumineux sur une couche de forme en pierre concassée d'une épaisseur de 150 mm et une couche de fondation avec des gravillons naturels d'une épaisseur de 150 mm, pour la route Namtumbo-Tunduru, en raison du coût élevé des travaux de construction et du faible TRE dans ce cas, par rapport à l'option du DBST ; et ii) l'aménagement d'une couche de roulement gravillonnée d'une épaisseur de 150 mm sur une couche de fondation compactée, qui représentait une option peu rentable et peu soucieuse de l'environnement.

## **2.4 Type de projet**

2.4.1 Le projet est une opération autonome s'inscrivant dans le cadre de l'appui à la première phase du TSIP qui a identifié les deux routes comme une priorité. Le projet prévoit également la restructuration du MoCT et du secteur du transport à Zanzibar, ainsi que le renforcement de la TANROADS pour en accroître les capacités de gestion. Les modalités opérationnelles sont typiques des interventions de ce genre et diffèrent de celles de l'appui budgétaire. En dehors de l'UE qui finance déjà le sous-secteur routier au titre de l'appui budgétaire, les autres PD, par l'intermédiaire du TSDPG, explorent la possibilité d'acheminer leurs financements par le biais d'approches sectorielles globales (SWAp).

## **2.5 Coût du projet et arrangements en matière de financement**

2.5.1 Le coût du projet est estimé à 230,61 millions d'UC, hors taxes, dont 181,71 millions d'UC (78,8 %) en devises, et 48,90 millions d'UC (21,2 %) en monnaie locale. L'annexe B2 fournit de plus amples informations sur le coût estimatif du projet.

**Tableau 2.3**  
**Présentation succincte du coût estimatif du projet (en millions d'UC, hors taxes)**

Composante	Milliards de TZS			Millions d'UC		
	Devises	Mon. locale	Total	Devises	Mon. locale	Total
Ouvrages de génie civil : Route Iringa-Dodoma						
Lot 1	63,20	15,81	79,01	30,87	7,72	38,59
Lot 2	51,64	12,91	64,55	25,23	6,30	31,53
Lot 3	55,66	13,91	66,57	27,19	6,80	33,99
<b>Total partiel</b>	<b>170,50</b>	<b>42,63</b>	<b>213,13</b>	<b>83,29</b>	<b>20,82</b>	<b>104,11</b>
Ouvrages de génie civil : Route Namtumbo-Tunduru						
Lot A	42,36	10,59	52,95	20,69	5,17	25,86
Lot B	38,75	9,69	48,44	18,93	4,73	23,66
Lot C	40,32	10,08	50,40	19,70	4,92	24,62
<b>Total partiel</b>	<b>121,43</b>	<b>30,36</b>	<b>151,79</b>	<b>59,32</b>	<b>14,82</b>	<b>74,14</b>
Revue de la conception, préparation de la passation de marchés et supervision : Route Iringa-Dodoma						
Lot 1	3,16	0,79	3,95	1,54	0,39	1,93
Lot 2	2,58	0,65	3,23	1,26	0,32	1,58
Lot 3	2,78	0,70	3,38	1,36	0,34	1,70
<b>Total partiel</b>	<b>8,52</b>	<b>2,14</b>	<b>10,66</b>	<b>4,16</b>	<b>1,05</b>	<b>5,21</b>
Revue de la conception, préparation de la passation de marchés et supervision : Route Namtumbo-Tunduru						
Lot A	2,12	0,53	2,65	1,03	0,26	1,29
Lot B	1,94	0,48	2,42	0,95	0,24	1,19
Lot C	2,02	0,50	2,52	0,98	0,25	1,23
<b>Total partiel</b>	<b>6,08</b>	<b>1,51</b>	<b>7,59</b>	<b>2,97</b>	<b>0,74</b>	<b>3,71</b>
Sécurité routière	0,35	0,10	0,45	0,17	0,05	0,22
Lutte contre le VIH/sida, les IST et la TB	0,78	0,08	0,86	0,38	0,04	0,42
Mise en œuvre PGES, données de référence	0,68	0,08	0,76	0,33	0,04	0,37
Restructuration du MoCT	6,45	0,72	7,17	3,15	0,35	3,50
Renforcement des capacités	3,30	0,37	3,67	1,61	0,18	1,79
Indemnisation & réinstallation	-	1,78	1,78	-	0,87	0,87
Audit	0,49	-	0,49	0,24	-	0,24
<b>Total partiel</b>	<b>12,05</b>	<b>3,13</b>	<b>15,18</b>	<b>5,88</b>	<b>1,53</b>	<b>7,41</b>
<b>Coût de base</b>	<b>318,58</b>	<b>79,77</b>	<b>398,35</b>	<b>155,62</b>	<b>38,96</b>	<b>194,58*</b>
Aléas techniques (10 %)	31,86	7,98	39,84	15,56	3,90	19,46
Aléas financiers (3 % dev., 7 % mon. locale)	21,56	12,37	33,93	10,53	6,04	16,57
<b>Total (hors taxes)</b>	<b>372,01</b>	<b>100,11</b>	<b>472,12</b>	<b>181,71</b>	<b>48,90</b>	<b>230,61</b>

\* Le coût de base inclut le coût de deux ponts-bascules et des systèmes de drainage.

2.5.2 Le financement proposé du FAD, d'un montant de 152 millions d'UC, couvrira 73 % du coût en devises, à hauteur de 132,67 millions d'UC, et 39,5 % du coût en monnaie locale, à hauteur de 19,33 millions d'UC. La JICA financera le solde du coût en devises, à hauteur de 49,04 millions d'UC, soit 21,3 % du coût total du projet. Pour sa part, le GoT supportera 12,8 % du coût du projet, à hauteur de 29,57 millions d'UC, soit 60,5 % du coût en monnaie locale.

**Tableau 2.4**  
**Sources de financement (en millions d'UC - hors taxes)**

SOURCE	Devises	Monnaie Locale	Total	%
FAD	132,67	19,33	152	65,9
JICA	49,04	-	49,04	21,3
GoT	-	29,57	29,57	12,8
<b>Total</b>	<b>181,71</b>	<b>48,90</b>	<b>230,61</b>	<b>100</b>
Pourcentage	78,8	21,2	100	

**Tableau 2.5**  
**Sources de financement (en millions d'UC - hors taxes) par catégorie**

CATÉGORIE	FAD	JICA	GoT	TOTAL
Ouvrages de génie civil	133,41	49,04	28,54	210,99
Prép. pass. marchés et supervision	10,74	-	-	10,74
Sécurité routière	0,26	-	-	0,26
Lutte contre VIH/sida, IST et TB	0,51	-	-	0,51
Mise en œuvre PGES et référence	0,44	-	-	0,44
Restructuration du MoCT	4,21	-	-	4,21
Renforcement des capacités	2,15	-	-	2,15
Indemnisation & réinstallation	-	-	1,03	1,03
Audit	0,28	-	-	0,28
<b>TOTAL</b>	<b>152</b>	<b>49,04</b>	<b>29,57</b>	<b>230,61</b>

**Tableau 2.6**  
**Programmation des dépenses par catégorie (en millions d'UC - hors taxes)**

CATÉGORIE	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Ouvrages de génie civil	-	59,13	74,72	60,78	13,95	2,41	<b>210,99</b>
Prép. pass. marchés et superv.	0,80	1,68	2,49	2,80	2,14	0,83	<b>10,74</b>
Sécurité routière	-	0,06	0,08	0,08	0,04	-	<b>0,26</b>
Lutte contre VIH/sida, IST et TB	-	0,11	0,11	0,10	0,10	0,09	<b>0,51</b>
Mise en œuvre PGES/réf.		0,09	0,09	0,09	0,09	0,08	<b>0,44</b>
Restructuration du MoCT	0,42	0,69	0,66	0,81	0,82	0,81	<b>4,21</b>
Renforcement des capacités	0,25	0,40	0,39	0,38	0,37	0,36	<b>2,15</b>
Indemnisation & réinstallation	0,22	0,43	0,38	-	-	-	<b>1,03</b>
Services d'audit	0,03	0,03	0,04	0,06	0,06	0,06	<b>0,28</b>
<b>Total</b>	<b>1,72</b>	<b>62,62</b>	<b>78,96</b>	<b>65,10</b>	<b>17,57</b>	<b>4,64</b>	<b>230,61</b>

## 2.6 Zone et populations cibles du projet

2.6.1 Les zones situées dans le voisinage immédiat du projet sont notamment les districts de la municipalité de Dodoma, de Chamwino, de Mpwapwa, de la municipalité d'Iringa, et de la commune rurale d'Iringa, le long de la route Iringa-Dodoma, et les districts de Namtumbo et de Tunduru, le long de la route Namtumbo-Tunduru. Ces districts comptent globalement environ 4,1 millions d'habitants. Il y a cependant plus de 8 millions d'habitants dans la zone d'influence élargie du projet, qui couvre les cinq régions de Dodoma, d'Iringa, de Mbeya, de Ruvuma et de Mtwara. Ces régions sont dotées d'importantes ressources agricoles, minières et naturelles. Les bénéficiaires directs du projet sont notamment les propriétaires d'entreprises locales et régionales et les commerçants, vendeurs, transporteurs de marchandises, exploitants de véhicules

personnels et de transport public, navetteurs, passagers et producteurs agricoles, ainsi que les industriels et les communautés des zones d'influence du projet. Les deux routes font partie de corridors régionaux plus grands, à savoir le Corridor nord-sud (route Iringa-Dodoma) et le Corridor de Mtwara (route Namtumbo-Tunduru) ; c'est ce qui explique la répartition des bénéficiaires du projet jusque dans les pays voisins. Dans le contexte régional, les transporteurs de marchandises et de passagers seront notamment ceux qui desservent le Malawi, la Zambie, la Tanzanie et le Kenya, dans le cas de la route Iringa-Dodoma, et ceux qui desserviront à plus long terme le Mozambique, le Malawi et la Zambie, dans le cas du Corridor de Mtwara, à mesure que se développeront les ports de Mtwara, de Mbamba-Bay et de Nkhata Bay, et que la construction du Pont de l'unité sur la Ruvuma sera achevée.

2.6.2 Le projet devrait contribuer au développement socioéconomique et à l'augmentation du revenu, reflétée par le relèvement du niveau de vie, à la faveur de l'amélioration des systèmes de transport découlant de la réduction du coût du transport et de la réduction des délais de route ; de l'amélioration de la circulation des personnes, des biens et des services ; du renforcement de l'intégration régionale ; de l'amélioration de la sécurité routière ; de la diffusion plus large et en temps voulu de l'information exacte dans le cadre de la sensibilisation sur le VIH/sida, les IST et la tuberculose, et de la prévention de ces maladies. Par ailleurs, les autorités des districts et des villages, ainsi que les autorités nationales chargées de la gestion du sous-secteur routier, tireront parti des activités de renforcement des capacités et d'appui institutionnel ; du renforcement du savoir sur la conservation des ressources naturelles et de la faune, et sur la gestion de l'utilisation des terres ; et du renforcement des capacités des femmes chefs d'entreprises dans les zones du projet.

## **2.7 *Processus participatif d'identification, de conception et d'exécution du projet, y compris la participation active du secteur privé et de la société civile***

2.7.1 Les routes du projet ont été identifiées aux termes d'un processus minutieux de consultations aux niveaux national et régional, au titre des mécanismes visant à déterminer les projets prioritaires pour le développement national. Au niveau sectoriel, le Ministère du Développement de l'Infrastructure (MOID) et la TANROADS ont joué un rôle décisif dans l'élaboration du Programme d'investissement dans le secteur du transport (TSIP), dont les deux routes figurent parmi les priorités de la première phase. L'élaboration du TSIP s'est appuyée sur les larges consultations menées avec les partenaires au développement appuyant le sous-secteur routier en Tanzanie, par le biais du TSDPG dont le FAD est membre actif.

2.7.2 Dans le cadre des EIES, des consultations publiques ont été tenues avec divers acteurs aux niveaux national, régional, de district et local, et des méthodes participatives telles que les réunions publiques et les entretiens individuels ont été utilisées à cet égard. En plus des rencontres avec les responsables gouvernementaux, des consultations ont également été tenues avec les personnes touchées par le projet (PTP), les membres des diverses communautés et les ONG. Conformément à la réglementation sur l'audit de l'évaluation des effets environnementaux, de la GN349 de 2005 et de la réglementation 17 sur la participation du public, la TANROADS a fait publier les rapports des EIES dans les journaux nationaux les plus largement diffusés, pour examen par le public. Les consultations publiques tenues pour la route Iringa-Dodoma ont mis en lumière plusieurs questions : la garantie d'une indemnisation

suffisante des ménages riverains de la bretelle de contournement pour la route Iringa-Dodoma ; la rectification du tracé de la route au niveau de l'aéroport de Nduli ; la minimisation de la réinstallation dans la zone densément peuplée de Kihesa par où passe la route ; et la nécessité de déterminer si la voie de passage sur la Ruaha, au niveau du barrage de Mtera, peut supporter l'accroissement du trafic aussi bien pendant la phase de construction que pendant la phase d'exploitation. Les consultations publiques tenues pour la route Namtumbo-Tunduru ont mis en relief les questions suivantes : la possibilité que les activités de braconnage et d'exploitation forestière s'accroissent pendant la phase de construction de la route ; la nécessité de renforcer les capacités des agents chargés de la protection et de la conservation de la faune aux niveaux des districts et des villages ; et la garantie que les couloirs de migration de la faune et la réserve de chasse de Selous ne seront pas perturbés.

2.7.3 Les questions soulevées et les recommandations faites au cours des consultations ont été intégrées dans la conception des deux routes et influenceront l'exécution et le suivi du projet. Les mesures d'atténuation ont pris en compte toutes les préoccupations exprimées par les PTP, les communautés concernées et les différents acteurs, ce qui garantira l'appropriation et l'acceptation de toutes les deux routes du projet par les communautés. En particulier, la conception a tenu compte de la configuration et de la gestion du trafic sur la voie de passage du barrage sur la Ruaha ; l'entente avec l'Autorité des aéroports de Tanzanie (TAA) sur le tracé de la route près de l'aéroport de Nduli ; et les mesures de limitation de vitesse et de signalisation routière dans le Corridor à faune de Selous-Niassa (SNWC) à Namtumbo. En outre, des mesures d'atténuation ont été élaborées dans le PGES pour s'assurer que la réinstallation et l'indemnisation s'effectuent de manière équitable et en temps voulu, en se basant sur les conclusions des PAR. Au titre du projet, une formation sera également dispensée aux écogardes en charge des questions environnementales aux niveaux des villages et des districts, afin de minimiser les activités susceptibles de mettre en péril la faune.

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

2.8.1 Les leçons ci-après, apprises de l'expérience opérationnelle de la Banque dans la gestion des interventions antérieures et en cours ciblant le sous-secteur routier en Tanzanie, et celles des autres partenaires au développement, ont été intégrées dans la conception du projet : i) la rationalisation des conditions des prêts pour éviter des retards dans les activités initiales et dans le démarrage de l'exécution des projets ; ii) l'amélioration de la sécurité routière, par l'intégration d'une composante relative aux campagnes de sensibilisation des automobilistes, des piétons et des communautés pour améliorer la sécurité routière ; iii) la revue critique des documents de la conception technique détaillée pour éviter la modification de la portée des travaux au cours de l'exécution des projets, qui pourrait entraîner des dépassements de coûts, des retards dans l'exécution des projets et des réclamations de la part des entrepreneurs ; iv) pour certains projets en cours, les marchés ont été résiliés, entraînant l'arrêt complet des travaux parce que les marchés de construction des routes ont été attribués en lots uniques. Conformément aux recommandations de la revue de la performance du portefeuille-pays (RPPP de 2009), chacune des deux routes a été subdivisée en trois lots, afin de garantir la poursuite des travaux de construction en cas de résiliation du marché relatif à l'un des lots, pour performance non satisfaisante ; v) la conduite de tests minutieux des matériaux pendant la phase de conception

technique détaillée, afin d'identifier les matériaux de qualité pour la construction des routes et éviter ainsi des retards dans l'exécution des projets et des dépassements de coûts ; et vi) le recours au Bureau national de la Banque en Tanzanie où le Chargé de projet est en poste.

## **2.9 Indicateurs de performance clés**

2.9.1 Cinq résultats et cinq produits ont été identifiés dans la Matrice du cadre logique axé sur les résultats, aux fins de suivi. Les indicateurs de produits feront l'objet d'une évaluation pendant la phase d'exécution du projet, à mesure que les tronçons de route sont ouverts à la circulation, et après l'achèvement du projet. Au nombre des résultats attendus de l'aménagement des deux routes figurent la réduction du coût du transport et des délais de route ; la réduction du coût d'entretien ; l'accroissement de la circulation des personnes, des biens et des services ; l'amélioration de la sécurité routière ; l'augmentation du revenu tiré de la production agricole ; et le renforcement des capacités de gestion du MoCT et de la TANROADS. Un consultant indépendant sera chargé de la collecte des données de référence à divers intervalles pendant la phase d'exécution du projet, en tant que moyen de garantir l'atteinte des cibles désirées. Pour ce qui est de la restructuration du MoCT, des plans d'action seront préparés pour la mise en œuvre des recommandations du Plan directeur du secteur du transport. Les progrès dans l'exécution du projet seront favorisés par le recrutement des consultants et l'attribution des marchés relatifs à la réalisation des ouvrages de génie civil en temps voulu, et par l'indemnisation et la réinstallation des PTP en temps opportun. Les principales sources de données seront les rapports d'étape et les rapports de supervision.

## **III. FAISABILITÉ DU PROJET**

### **3.1 Performance économique**

3.1.1 La méthodologie utilisée pour l'analyse économique est basée sur l'analyse coûts-avantages et consiste à comparer les hypothèses «avec» et «sans» le projet sur une période de 20 ans, en utilisant le modèle pour la conception et l'entretien des routes (HDM-4). Un taux d'actualisation de 12 %, une valeur résiduelle de 10 % et une période d'aménagement de trois ans, à compter d'août 2011, ont été adoptés. Les coûts économiques comprennent : i) les coûts d'investissement ; et ii) les dépenses liées à l'entretien systématique et à l'entretien périodique. Les avantages sont constitués des économies réalisées au titre : i) des coûts d'exploitation des véhicules ; ii) de la réduction des délais de route pour le mode de transport motorisé des passagers et des marchandises ; et iii) l'amélioration de la circulation et de l'utilisation des routes pour le mode de transport non motorisé. L'annexe B7 présente les résultats de l'analyse du trafic et de l'analyse économique. Le tableau 3.1 présente une synthèse de l'analyse économique.

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

TRE, VAN (hypothèse de base)	(Sans objet)
Taux de rentabilité économique (TRE)	
a) Route Iringa-Dodoma	13,97 %
b) Route Namtumbo-Tunduru	15,79 %
Valeur actualisée nette (VAN- en USD)	
a) Route Iringa-Dodoma	22,61 millions
b) Route Namtumbo-Tunduru	32,58 millions
Sensibilité du TRE à une augmentation de 10 % du coût, accompagnée d'une réduction de 10 % du trafic	
a) Route Iringa-Dodoma	11,65 %
b) Route Namtumbo-Tunduru	13,17 %

### 3.2 *Effets environnementaux et sociaux*

#### **Effets environnementaux**

3.2.1 Du point de vue environnemental et social, le projet est classé à la catégorie 1, conformément aux Procédures pour l'évaluation environnementale et sociale (ESAP), directives, politiques et clauses de sauvegarde de la Banque. Les principales caractéristiques justifiant cette catégorisation sont la longueur des deux routes, soit 260 km et 193 km, respectivement ; la contiguïté des deux routes avec des zones de conservation de la nature ; les importants travaux de terrassement à réaliser pendant la phase de construction ; et l'ampleur du déplacement ou de la réinstallation de populations (plus de 50 ménages). Des rapports complets sur les études d'impact environnemental et social (EIES) et les plans d'action pour la réinstallation (PAR) ont été préparés (en septembre 2008 pour la route Namtumbo-Tunduru, et en juin 2009 pour la route Iringa-Dodoma), et tous les deux rapports ont été actualisés en 2009. Les résumés des EIES et des PAR ont été postés sur le site web de la Banque le 28 juillet 2009 et distribués aux membres du Conseil sous la cote ADF/BD/IF/2009/209. L'annexe B8 du présent rapport fournit de plus amples informations sur l'évaluation des questions environnementales, sexospécifiques et sociales.

3.2.2 Au nombre des principaux effets négatifs du projet, l'on pourrait citer : i) l'empiètement sur des zones écologiquement sensibles et protégées, mais les effets de ce genre ont été largement atténués par une conception appropriée permettant de minimiser la durée des travaux dans les zones écologiquement sensibles telles que les réserves forestières ; ii) la destruction du couvert végétal et d'autres ressources de la flore, avec comme conséquence l'érosion du sol, mais les effets de ce genre seront atténués notamment par la réduction au minimum du défrichage des terres et la limitation de la destruction des arbres au sein de l'emprise, ainsi que le développement des pépinières communautaires ; iii) la fragmentation des habitats et la perturbation de la migration de la faune, ainsi que l'accroissement des activités de braconnage et l'augmentation du nombre d'animaux abattus, mais les effets de ce genre seront atténués par la conception du projet qui a tenu compte des zones de reproduction et des corridors de migration de la faune, l'aménagement d'aires de stationnement spacieuses pour faciliter la traction animale, et la création de zones de gestion de la faune (ZGF) ; iv) l'interruption du débit des eaux de surface et la contamination de l'eau, mais les effets de ce genre seront atténués notamment par la construction d'infrastructures de drainage appropriées, la garantie de la gestion

en toute sécurité des matériaux dangereux, la conservation de la végétation le long des cours d'eau et près des zones humides, et l'élaboration de mesures précises pour faire face aux situations d'urgence ; et v) la réinstallation involontaire et la destruction des biens et actifs, mais les effets de ce genre seront atténués par les mécanismes esquissés dans les PAR pour la réinstallation et l'indemnisation de toutes les PTP. Au nombre des effets positifs du projet figurent la gestion de l'environnement par le biais de l'appui aux WMA, la mise sur pied de comités chargés des questions environnementales au niveau des villages, l'accès des communautés et des établissements scolaires aux jeunes plants, le renforcement des patrouilles dans le cadre de la lutte contre la chasse et l'exploitation forestière illégales, et l'installation de systèmes de drainage appropriés. Toutes les mesures d'atténuation des effets négatifs et tous les mécanismes de renforcement des effets positifs ont été intégrés dans le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES), et il est prévu à cette fin une allocation budgétaire d'environ 1,4 million d'USD au titre du projet.

### **Changement climatique**

3.2.3 La route Iringa-Dodoma traverse des zones au climat modéré, semi-aride et aride, avec des précipitations annuelles moyennes de 500 mm entre Nduli et Dodoma, et de 650 mm entre Nduli et Iringa. La zone de Tunduru est caractérisée par des précipitations annuelles moyennes de 943 mm, tandis que celle de Namumbo reçoit des précipitations monomodales annuelles moyennes d'environ 1 200 mm entre novembre et mai. La sensibilité environnementale de ces zones pourrait se traduire par des effets négatifs liés au changement climatique et prenant la forme de sécheresses ou d'inondations. Les températures moyennes oscillent entre 20° C et 25° C dans la journée, et entre 15° C et 17° C dans la nuit. Cette région ne se trouve pas dans la zone cyclonique de l'Océan Indien et ne devrait pas enregistrer des précipitations plus fortes qu'actuellement. Toutefois, la conception du projet a pris en compte les mesures envisagées pour résister au changement climatique, qui préconisent des renforcements pour protéger l'infrastructure routière contre de fortes précipitations imprévues, y compris l'aménagement des systèmes de drainage et le renforcement de la couche de roulement. En tout état de cause, l'infrastructure routière est exposée au risque de dégradation lié aux intempéries. Ce risque ne peut être atténué et maîtrisé que par l'exécution régulière et en temps voulu des travaux d'entretien. Les émissions de dioxyde de carbone à effet de serre peuvent certes augmenter pendant la phase d'exploitation, mais cela ne devrait avoir qu'un impact minimal sur le changement climatique. Toutefois, nonobstant ce qui précède, des mesures d'atténuation prescrivant l'entretien des équipements, engins et véhicules utilisés sur les chantiers de construction pour qu'ils soient en bon état, ont été intégrées dans le projet. En outre, le projet prévoit de planter des arbres servant de puits de carbone. Le programme de boisement aidera à réduire les émissions de gaz à effet de serre le long de toutes les deux routes du projet.

### **Genre**

3.2.4 Le projet touchera aussi bien les hommes que les femmes. Toutefois, il est admis que les femmes supporteront en général un fardeau plus disproportionné, en raison des traditions et attentes socioculturelles existantes, des possibilités limitées sur le plan économique, et de la dynamique régissant les relations entre les deux sexes au sein des communautés. Les effets négatifs attendus du projet sur les femmes seront notamment leur part limitée dans les avantages

découlant du projet, en raison de barrières culturelles telles que l'emploi des femmes sur les chantiers de construction ; l'augmentation des charges de travail, du fait de la réinstallation et des contraintes supplémentaires liées à l'accès au bois de chauffe et à l'eau ; la perte de sources de formation du revenu ; la perte du positionnement stratégique sur le plan de la commercialisation, par rapport à la clientèle ; la montée des tensions et les conflits sociaux ; et la vulnérabilité accrue au VIH/sida, aux IST et à la tuberculose.

3.2.5 Des mesures d'atténuation ont été élaborées pour réduire ces effets négatifs sur le genre et ont été budgétisées dans le PGES. Au nombre de ces mesures, l'on pourrait citer : la garantie que les promoteurs du projet ne renforcent pas les barrières culturelles ; la fourniture aux femmes de ressources et de délais suffisants pour faciliter la réinstallation ; l'offre des emplois créés dans le cadre du projet aussi bien aux hommes qu'aux femmes, et l'encouragement des femmes à postuler de tels emplois et la sélection des candidats en fonction de leurs compétences ; la garantie de l'accès des femmes aux mêmes facilités que les hommes pour tirer parti des possibilités offertes en affaires ; la fourniture aux femmes d'autres options en matière d'emploi pour réduire la prostitution ; et l'aménagement d'installations distinctes pour les femmes et les hommes au lieu de travail, par exemple les salles d'eau.

3.2.6 Parmi les effets positifs du projet sur le genre, l'on pourrait citer les options (directes et indirectes) en matière d'emploi ; l'amélioration de l'accès des femmes et des filles à l'infrastructure socioéconomique (par exemple l'accès aux centres de santé du secteur public, aux écoles publiques, et aux dispensaires) ; la réduction du temps consacré par les femmes, les garçons et les filles à la collecte de l'eau pour les besoins des ménages et des établissements scolaires ; la fin de la discrimination dans les tarifs applicables aux passagers en fonction de leur sexe ; et la baisse du coût du transport des produits agricoles des groupes d'agricultrices, qui peut contribuer à l'augmentation des marges bénéficiaires et des revenus. Pour renforcer encore plus les effets positifs du projet pour les femmes, les marchés relatifs à la réalisation des ouvrages de génie civil auront des composantes consacrées au renforcement des capacités et à la formation des femmes chefs d'entreprises et du personnel du MOID ; intégreront des clauses relatives au genre dans les documents des marchés ; et intégreront des mécanismes de sensibilité et d'adaptation au genre dans diverses autres initiatives complémentaires.

### **Effets sociaux**

3.2.7 Bien qu'elles regorgent de ressources agricoles et naturelles, les zones du projet sont caractérisées par des revenus limités en espèces, en raison des faibles possibilités offertes en matière d'emploi et du niveau modeste des prix des produits de base, en l'absence de routes praticables en toutes saisons. Cependant, parmi les avantages économiques directs et immédiats qui découleront du projet, il y a la création d'emplois d'ouvriers non qualifiés et semi-qualifiés pour quelque 3 200 membres des communautés locales pendant la phase de construction des deux routes, ce qui se traduira par des salaires d'environ 9,1 millions d'USD pendant la phase de construction qui est d'une durée de trois ans et demi, et par la suite pour les travaux d'entretien. Les disponibilités tirées du paiement des salaires circuleront essentiellement dans les économies locales, avec d'autres effets positifs qui seront renforcés pendant l'exécution du projet. Des emplois supplémentaires pourront être créés au titre des travaux d'entretien.

3.2.8 Le bien-être des populations s'accroîtra, à la faveur des possibilités économiques nouvelles et plus diversifiées offertes, des indemnités suffisantes payées au titre de la perte de biens, et de l'amélioration de l'accès aux biens et services. L'amélioration du système de transport facilitera l'accès des produits à des marchés locaux et régionaux plus larges, améliorant ainsi le revenu des agriculteurs au bénéfice des communautés des zones du projet, tout comme l'amélioration de l'accès aux intrants et aux services de vulgarisation contribuera à améliorer la production, aussi bien qualitativement que quantitativement. La présence de travailleurs et de voyageurs non résidents, et l'augmentation ou la baisse des prix de base, du fait des changements dans le coût du transport, contribueront à créer un environnement favorable aux projets de développement résultant de l'effet d'entraînement et des activités économiques du secteur public, de la société civile et du secteur privé, ainsi qu'au développement du tourisme dans les zones du projet. L'accès aux attractions touristiques (par exemple à la réserve de faune de Selous) et aux sites historiques (par exemple aux tombes et aux cavernes de Chief Songea) sera amélioré, ce qui attirera un nombre accru de visiteurs de Tanzanie et des pays voisins. Le projet réduira tant l'isolement physique que la marginalisation économique des communautés riveraines, et contribuera substantiellement à leur intégration dans les autres économies régionales. En outre, le projet a intégré dans sa conception certaines initiatives complémentaires, notamment les campagnes de sensibilisation sur le VIH/sida, les IST et la tuberculose, et les activités appropriées de prévention de ces maladies ; l'approvisionnement des communautés et des établissements scolaires en eau ; les activités de boisement ; la sécurité routière ; la sensibilisation sur les questions environnementales ; et l'aménagement de dépendances le long des routes (haltes routières).

3.2.9 Des projets de transport de ce genre ont favorisé la propagation du VIH/sida et des IST parmi le personnel du projet, les communautés riveraines et les usagers de la route, en particulier parmi les conducteurs de camions. En outre, le projet pourrait accroître l'exposition des travailleurs des chantiers de construction aux maladies à transmission vectorielle telles que le paludisme, la trypanosomiase et la schistosomiase, et l'incidence des infections gastro-intestinales telles que la diarrhée et le choléra, associées aux établissements informels, aux camps des chantiers de construction et aux lieux d'emprunt non comblés. Ces risques seront atténués par la mise en œuvre de programmes de sensibilisation et de prévention du VIH/sida et des IST, la gestion de l'environnement dans le cadre de la lutte antivectorielle, et notamment de l'aménagement des systèmes de drainage, du comblement des lieux d'emprunt et de l'application focalisée d'insecticides et de molluscicides, et le renforcement des services médicaux pour garantir le diagnostic et le traitement rapides pour les travailleurs et les membres des communautés riveraines du projet. Au nombre des effets négatifs potentiels du projet figurent le recul du niveau de vie parmi les populations migrantes, en raison des mauvaises conditions de vie des travailleurs non résidents et de leurs familles, et la pression démographique liée à l'arrivée de migrants attirés par les nouvelles possibilités économiques offertes et à la planification inappropriée des établissements humains. Toutefois, ces effets seront atténués par la pleine mise en œuvre du PGES, la sensibilisation, le remplacement et l'extension des services (installations d'eau, d'assainissement et d'énergie), et la mise en place de mécanismes d'accès planifiés pour contrer les établissements non organisés.

## **Réinstallation involontaire**

3.2.10 Le tracé existant de chacune des deux routes sera certes maintenu, mais il y aura inévitablement des rectifications limitées pour améliorer la géométrie routière et différents autres aspects, tout en élargissant la chaussée, si nécessaire. En raison de ces exigences et d'autres encore, quelques terres devront être acquises, tant temporairement (pendant la phase de construction) que sur une base permanente. Il y aura une dislocation sociale et des déplacements en cas de rectification du tracé de la route, d'élargissement de la chaussée, d'améliorations géométriques et de déviations, le long du corridor de construction. Les maisons ou d'autres types de biens de quelque 1 244 ménages seront touchés par le projet. La plupart de ces maisons et biens se trouvent dans les zones urbaines de Dodoma, d'Iringa et de Namtumbo. La majeure partie des biens dans les zones rurales se trouvent le long d'environ 27 petites agglomérations urbaines et villages traversés par la route Dodoma-Iringa, et des six collectivités se trouvant entre Namtumbo et Tunduru. La plupart de ces biens sont donc des maisons traditionnelles en terre et poteaux, avec des toits en chaume, bien que certaines d'entre elles soient en briques de terre cuites et non cuites, avec des toits en tôles. Des lieux de prière (essentiellement des mosquées) et plusieurs cimetières, en particulier dans la zone de Dodoma, figurent parmi les structures touchées. Des PAR complets ont été préparés pour toutes les deux routes, et une allocation budgétaire de 1,55 million d'USD a été prévue à cette fin dans la couverture du coût global du projet. La mise en œuvre des PAR sera une des conditions à remplir pour le prêt, afin de s'assurer que toutes les PTP sont pleinement et suffisamment indemnisées dans chaque cas, avant que les entrepreneurs ne prennent possession des routes pour l'exécution du projet.

## **IV. EXÉCUTION**

### **4.1 *Arrangements en matière d'exécution***

#### **Arrangements institutionnels**

4.1.1 En se basant sur le principe de commercialisation de la gestion des routes, le GoT a créé l'Agence nationale des routes de Tanzanie (TANROADS), aux termes de la Loi sur les agences exécutives (Cap 245 RE 2002), telle qu'amendée, et le Conseil du Fonds routier (RFB), aux termes de la Loi sur les routes à péage et la taxe sur le carburant (Cap 220 RE 2002), telle qu'amendée, en tant que deux entités semi-autonomes relevant directement du MOID. La responsabilité de la gestion des réseaux des routes nationales et régionales, au nom du MOID, a été déléguée à la TANROADS, et celle de la gestion du Fonds routier alimenté par les frais payés par les usagers de la route au RFB.

4.1.2 À sa création en 2000, la TANROADS était dotée d'une structure organisationnelle comprenant quatre (4) directions, mais la restructuration intervenue en avril 2009 a abouti à la mise en place des cinq (5) directions suivantes : Direction de la passation de marchés et des contrats, Direction des projets, Direction de la Planification, Direction de l'entretien, et Direction de l'appui opérationnel. Cette restructuration a transformé la TANROADS en une entité orientée vers les résultats et a allégé les pressions sur ses opérations. Par ailleurs, la nomination des membres des conseils d'administration de la TANROADS et du RFB, dont des représentants du secteur privé, chargés de la supervision des opérations de ces deux entités, au nom du MOID, a ouvert la voie à la participation des différentes parties prenantes au sous-secteur routier. L'annexe B3 présente les structures organisationnelles de la TANROADS et du RFB.

4.1.3 Par le biais de sa Direction des projets, la TANROADS sera l'organe d'exécution du projet, sauf pour ce qui est de la restructuration du MoCT. Par le passé, la TANROADS a assuré d'une manière satisfaisante la supervision de projets similaires financés par les donateurs, y compris la Banque. Bien que cette entité soit actuellement confrontée à des défis liés au grand volume d'opérations ciblant le sous-secteur routier, le renforcement envisagé de ses capacités lui permettra d'assurer avec succès la coordination et le suivi de l'exécution du projet. Le MoCT de Zanzibar sera l'organe d'exécution de la composante relative à sa restructuration.

4.1.4 Des cabinets expérimentés de services-conseils, recrutés conformément aux règles et procédures de la Banque, seront chargés de la supervision des marchés relatifs à la réalisation des ouvrages de génie civil, ainsi que du suivi des activités quotidiennes sur les sites de construction. De même, l'appui pour la restructuration sera fourni en faisant appel à un cabinet de services-conseils qui sera chargé du renforcement des capacités institutionnelles et de la formation pendant la mise en œuvre des réformes. Un coordinateur du projet, titulaire d'une licence en génie civil et ayant une expérience de plus de 20 ans, a été désigné par la TANROADS pour les travaux routiers. Pour sa part, le MoCT de Zanzibar a désigné un coordinateur possédant les qualifications et l'expérience requises pour le processus de restructuration. Les CV des coordinateurs ont été examinés au cours de la phase d'évaluation et ont été jugés conformes au profil des tâches à entreprendre. Le coordinateur du projet pour les travaux routiers assurera le suivi des activités sur les chantiers de construction et servira de point focal pour les parties intervenant dans la composante du projet relative aux ouvrages de génie civil. Le coordinateur du projet pour la restructuration du MoCT sera chargé du suivi des activités du cabinet de services-conseils. La responsabilité de la soumission des rapports mensuels préparés par les cabinets de services-conseils et des rapports trimestriels préparés par la TANROADS et le MoCT incombera aux deux coordinateurs. Ces rapports devront couvrir les progrès réalisés et la performance financière. Des copies de ces rapports seront soumises à l'examen du Bureau national de la Banque en Tanzanie qui fournira des conseils aux organes d'exécution sur toutes les questions pertinentes, avant la transmission des rapports au Siège. En outre, les travaux routiers et les activités de restructuration feront l'objet d'un suivi, dans le cadre des missions de supervision dépêchées par la Banque sur le terrain (deux fois par an), ainsi que lors de la revue à mi-parcours qui aura lieu au cours de la deuxième année d'exécution du projet.

4.1.5 Pour chacune des deux routes, les ouvrages de génie civil seront réalisés au titre de trois marchés sur une période de 36 mois pour les marchés relatifs à la route Iringa-Dodoma, et sur une période de 30 mois pour les marchés relatifs à la route Namtumbo-Tunduru. Pour chaque route, le PGES sera mis en œuvre par l'entrepreneur qui devra compter dans son effectif un environnementaliste placé sous la supervision de l'Ingénieur résident et de la TANROADS. La responsabilité des deux PAR incombera à la TANROADS et au MOID. La TANROADS fera appel, à titre de sous-traitant, à un prestataire de services pour conduire la réinstallation et l'indemnisation, conformément au PAR. La mise en œuvre des activités relatives aux questions transversales, et notamment des activités de lutte contre le VIH/sida et de promotion de la sécurité routière, sera sous-traitée respectivement à des prestataires de services, ONG, OBC, etc. Divers ministères sectoriels, agences et ONG/OBC seront associés à l'exécution du projet, par le biais de la participation à diverses instances.

## Passation de marchés

4.1.6 La TANROADS est dotée d'une direction de la passation de marchés et des contrats ayant à sa tête un directeur relevant directement du Directeur général. Cette direction est chargée de la passation de marchés pour l'ensemble de cette institution, y compris pour les projets ciblant le sous-secteur routier. Elle possède une expérience dans la passation de marchés au titre de projets financés par les donateurs. Une fois renforcée et dotée d'un effectif approprié, cette direction aura les capacités requises pour la passation de marchés au titre du présent projet. L'on aura recours à la procédure d'attribution de marchés à l'avance pour les ouvrages de génie civil et les services-conseils, et l'avis général de passation de marchés a été publié.

4.1.7 Ouvrages de génie civil : Pour chacune des deux routes, les ouvrages de génie civil seront réalisés au titre de trois marchés attribués sur la base de la procédure d'appel d'offres international (AOI), conformément aux «Règles et procédures de la Banque pour l'acquisition de biens et travaux». Le Gouvernement a indiqué qu'en raison de son expérience antérieure quant à la concurrence limitée lorsqu'il est fait appel à la procédure de présélection pour l'attribution de marchés relatifs aux ouvrages de génie civil, l'on utilisera la procédure de vérification des capacités financières et techniques des entrepreneurs. Une demande officielle d'utilisation de cette dernière procédure a été adressée à la Banque. La préférence sera accordée aux entrepreneurs de la région pour l'attribution des marchés relatifs aux ouvrages de génie civil.

4.1.8 Les cabinets de services-conseils, pour les éléments ci-après, seront recrutés à partir de listes restreintes de cabinets qualifiés ayant manifesté leur intérêt, qui auront fait l'objet d'une évaluation et qui auront été approuvés par la Banque, étant entendu que la procédure de sélection applicable sera la sélection fondée sur la qualité et le coût (SFQC) :

- i) Revue de la conception, préparation de la passation de marchés et services de supervision ;
- ii) Lute contre le VIH/sida, les IST et la tuberculose ;
- iii) Suivi de la mise en œuvre du PGES et collecte des données de référence ;
- iv) Restructuration du MoCT ;

4.1.9 Renforcement des capacités et certains aspects de la restructuration du MoCT : Des experts en renforcement des capacités seront recrutés en recourant à la procédure de sélection dans le cadre d'un budget déterminé. L'emprunteur établira une liste restreinte de cabinets de services-conseils et obtiendra l'approbation tacite de cette liste par la Banque avant toute demande de propositions. La formation du personnel sera assurée par des prestataires de services de renom, approuvés par la Banque. L'acquisition de matériels et logiciels informatiques et d'autres équipements se fera par achat sur le marché national. L'attribution des marchés relatifs aux travaux de réhabilitation mineurs liés à la restructuration du MoCT se fera en recourant à la consultation des fournisseurs.

4.1.10 Sécurité routière et services d'audit : L'attribution des marchés relatifs aux services d'audit se fera à partir d'une liste restreinte de cabinets d'audit à soumettre à l'aval du Bureau du

Vérificateur général de Tanzanie. L'attribution des marchés relatifs aux services-conseils pour la sécurité routière se fera pour sa part à partir d'une liste restreinte de cabinets de services-conseils, approuvée par la Banque. Avant la publication des avis d'appels d'offres, la Banque doit avoir approuvé «tacitement» la demande de propositions (DP). Le mode de sélection applicable sera la sélection au moindre coût. Pour ce qui est de la sécurité routière, les prestataires de services feront appel, autant que possible, aux services des départements de la sécurité et de l'environnement du MOID et de la TANROADS.

4.1.11 *Biens* : Les biens à acquérir seront les équipements destinés à la TANROADS, notamment des matériels et logiciels informatiques, des véhicules pour les experts, et des équipements pour les entités du MoCT.

4.1.12 *Travaux mineurs* : La restructuration du MoCT nécessitera la réhabilitation d'un atelier et la réparation des équipements nécessaires pour mettre en œuvre le programme de formation du personnel du MoCT en charge de l'entretien, afin de le préparer à un environnement commercial.

### **Gestion financière et arrangements en matière de décaissement**

4.1.13 Le Directeur des services de gestion et de la comptabilité de la TANROADS, par l'intermédiaire du Chef de la Division des finances et de la comptabilité, sera chargé de la gestion financière du projet et de l'établissement de rapports financiers. La responsabilité du suivi financier quotidien incombera au comptable du projet pour les projets financés par les donateurs. Cette direction possède une expérience dans la gestion financière des projets appuyés par les donateurs. Elle est dotée d'un effectif adéquat et est donc à même de gérer les finances du projet. Des efforts sont en cours pour intégrer le système de gestion financière de la TANROADS dans le système EPICOR utilisé par le Gouvernement. La Direction a élaboré un manuel comptable qui est utilisé et veillera à ce que les fonctions de comptabilité et d'audit soient exercées d'une manière judicieuse et comme souhaité. La Division des finances ouvrira des comptes distincts pour chaque composante du projet et assurera la tenue des dossiers financiers. La méthode des décaissements directs sera utilisée pour les composantes du projet relatives aux ouvrages de génie civil et aux services-conseils, alors que la méthode des comptes spéciaux sera utilisée pour la composante relative au renforcement des capacités de la TANROADS et pour certains aspects de la restructuration du MoCT. Le projet sera audité sur une base annuelle, conformément aux directives de la Banque pour l'établissement de rapports financiers et l'audit des projets.

## **4.2 Suivi**

4.2.1 La responsabilité du suivi du projet incombera à la TANROADS, au cabinet de services-conseils chargé de la supervision et à la Banque. Par le passé, la TANROADS a assuré le suivi de projets financés par les donateurs, y compris la Banque. Compte tenu de l'intégration du renforcement de ses capacités dans le projet, la TANROADS sera à la hauteur de la tâche. Le suivi des activités quotidiennes du projet sera assuré par le cabinet de services-conseils en charge de la supervision. Des consultants indépendants seront chargés du suivi et de l'évaluation des activités de lutte contre le VIH/sida, les IST et la tuberculose, ainsi que du suivi de la mise en œuvre du PGES et de la collecte de données de référence. La TANROADS assumera, par

l'intermédiaire du coordinateur du projet, la responsabilité de la soumission des rapports mensuels et trimestriels préparés par les consultants, selon le modèle de la Banque. Ces rapports devront inclure les indicateurs matériels, financiers, sociaux et environnementaux réalisés au titre du projet. Ils fourniront également des informations à jour sur l'exécution du projet, en prenant soin de mettre en relief les principales questions soulevées et les difficultés rencontrées, tout en recommandant les plans d'action à mettre en œuvre pour éliminer les goulots d'étranglement identifiés. Le coordinateur du projet pour la restructuration du MoCT préparera des rapports similaires, selon le modèle de la Banque. Des copies de ces rapports seront soumises à l'examen du Bureau national de la Banque en Tanzanie qui fournira des conseils à la TANROADS, avant la transmission des rapports au Siège. En outre, le projet fera l'objet d'un suivi au titre des missions de supervision dépêchées par la Banque sur le terrain (deux fois par an), ainsi que lors de la revue à mi-parcours qui aura lieu au cours de la deuxième année d'exécution du projet pour identifier les contraintes majeures auxquelles est confronté le projet et prescrire les mesures correctives nécessaires.

4.2.2 Basées sur le PGES, les mesures d'atténuation seront supervisées par le consultant, et leur suivi sera assuré par les fonctionnaires chargés des questions environnementales et sociales au sein de la TANROADS, en collaboration avec le coordinateur du projet. Conformément à la législation en vigueur, le NEMC assurera le suivi de la satisfaction de toutes les exigences du PGES, sur la base des rapports et des audits. La Direction de la sécurité et de l'environnement de la TANROADS participera au suivi des activités relatives aux deux routes pendant la phase d'exploitation. Les comités locaux, aussi bien au niveau des districts qu'à celui des communautés (comités de district et comités locaux en charge des questions environnementales), le Ministère de l'Administration locale, les Conseils fonciers de district, et les autorités, ONG et OBC locales assureront également le suivi d'aspects précis du projet, et notamment du PAR. L'appropriation par les parties prenantes sera garantie par le biais du processus continu de consultations qui a été intégré dans le projet. La responsabilité du suivi des PGES et des PAR, pour toutes les deux routes, incombera au MOID, au NEMC et au cabinet de services-conseils (prestataire de services) qui sera recruté en toute indépendance au titre du projet. Ce cabinet assurera la collecte des données de référence au regard desquelles seront élaborés des indicateurs et processus pouvant faire l'objet d'un suivi. La collecte de données concernera, entre autres, les questions environnementales, les campagnes de prévention du VIH/sida, des IST et de la tuberculose. L'autre cabinet de services-conseils assurera le suivi des questions environnementales, des aspects liés au genre, des ressources naturelles, de la préservation de la faune, et de la sécurité routière. Les ONG et OBC des niveaux des districts et des communautés seront associées au suivi, par le biais de leur participation aux comités de district et locaux, et de la collaboration avec les consultants (prestataires de services). Les missions de supervision et le TZFO de la Banque seront également chargés du suivi et du contrôle de la mise en œuvre du PGES.

4.2.3 Dès que le taux d'exécution des composantes du projet atteint 85 %, la Banque et l'organe d'exécution commenceront à préparer un rapport d'achèvement de projet, tel que prescrit dans les Conditions générales. Le présent rapport, le rapport final du cabinet de services-conseils sur le projet, les statistiques sur la performance de l'organe d'exécution, et la performance financière du projet constitueront la base de l'évaluation à posteriori du projet.

### **4.3 Gouvernance**

4.3.1 Une des principales composantes de la stratégie MKUKUTA/MKUZA pour la période de 2005-2006 à 2009-2010 et de la Vision nationale 2025 porte sur la bonne gouvernance et l'état de droit. Le Gouvernement a pris l'engagement de mettre en place des systèmes efficaces fondés sur la représentation, la responsabilité et l'inclusion ; d'intensifier et de suivre la mise en œuvre de toutes les composantes du Cadre national pour la bonne gouvernance ; de renforcer les capacités de tous les organismes représentatifs ; et de promouvoir le renforcement des institutions de gouvernance au niveau local. Le Bureau de prévention et de lutte contre la corruption (PCCB), créé en 1991, a récemment lancé son nouveau Plan stratégique pour la période 2009-2013. Dans l'ensemble, le programme d'action gouvernemental en matière de gouvernance est complet et bien ciblé, et le Bureau national de la Banque en Tanzanie, au titre de la présidence en exercice du Groupe des donateurs pour la réduction de la pauvreté et l'appui budgétaire qui revient à la Banque, continue de suivre la performance du Gouvernement concernant les questions de gouvernance. Le Département OSGE de la Banque met actuellement au point une trousse d'outils pour l'évaluation de la gouvernance sectorielle et des risques de corruption, et la Tanzanie est l'un des pays pilotes où des informations substantielles ont été obtenues sur le terrain en vue de l'affinement de la pertinence opérationnelle de cette trousse.

4.3.2 Au niveau sectoriel, le TSDPG assure le suivi des questions de gouvernance dans les sous-secteurs du secteur du transport. Au cours des consultations menées avec les donateurs, il n'a pas été signalé de mauvaises pratiques. Pour le présent projet, les mécanismes de passation de marchés et de gestion financière se conformeront aux règles de la Banque, réduisant ainsi à un niveau minimal les risques de fraude et de corruption. Des dispositions appropriées ont été prévues pour garantir l'audit du projet sur une base annuelle.

### **4.4 Viabilité**

4.4.1 Le Gouvernement de la Tanzanie accorde une haute priorité au développement et à l'entretien de l'infrastructure de transport, et notamment de l'infrastructure routière, en tant que moyen de promotion de la croissance économique et de la réduction de la pauvreté. Cette priorité est amplement reflétée dans les diverses stratégies de développement à moyen et long termes, et notamment dans la Vision 2025 et la Stratégie nationale pour la croissance et la réduction de la pauvreté (NSGRP) pour la période 2005-2010. À cette fin, le GoT a engagé un processus de réforme fondé sur le principe de la commercialisation de la gestion des routes, et a créé la TANROADS et le RFB qui sont deux entités semi-autonomes.

4.4.2 La TANROADS est chargée de la gestion, de l'aménagement et de l'entretien du réseau des routes nationales et régionales, qui est d'une longueur d'environ 28 900 km, tandis que le RFB est chargé de la gestion du Fonds routier. Les ressources du Fonds routier sont constituées des frais payés par les usagers de la route, et notamment des taxes sur le carburant et des frais de transit. Les ressources du Fonds routier sont à affectations précises et sont destinées à l'entretien et aux réparations d'urgence des routes classées (à hauteur d'au moins 90 %), et aux travaux d'aménagement des routes (à hauteur de pas plus de 10 %).

4.4.3 À l'heure actuelle, les activités d'entretien des routes portant sur l'entretien systématique et l'entretien périodique, ainsi que sur les réparations d'urgence, sont financées par le Fonds routier et les donateurs. Le Fonds routier est à même de financer 100 % des activités d'entretien systématique et environ 50 % des activités d'entretien périodique. D'une manière générale, les ressources du Fonds routier ne peuvent couvrir que 40 % des besoins dans le domaine de l'entretien des routes. En dépit de leurs ressources limitées, la TANROADS et le RFB enregistrent une bonne performance, pour ce qui est de l'état du réseau routier national et régional. Le pourcentage des routes régionales et nationales en bon état est en effet passé de 14 % en 2002 à 38 % en 2008, et celui des routes nationales et régionales en assez bon état est passé de 37 % en 2002 à 48 % en 2008.

4.4.4 Selon les estimations du Fonds routier, pour maintenir le réseau routier dans un état approprié et garantir la capacité de circulation, il faudrait environ 177 millions d'USD par an. Avant l'exercice 2007-2008, le budget consacré à l'entretien des routes, qui s'élevait à environ 60 millions d'USD par an, ne permettait de répondre qu'à 36 % des besoins en entretien. En dépit de l'accroissement des ressources du Fonds routier, à hauteur d'environ 10 % par an, il fallait une augmentation substantielle de ces ressources pour atteindre le niveau optimum permettant de faire face aux besoins en entretien des routes. Afin de combler le déficit de financement, des efforts ont été déployés pour améliorer l'assise financière du Fonds routier en l'élargissant aux frais exigibles pour les visites techniques et l'immatriculation des véhicules, et en augmentant la taxe sur le carburant. Toutefois, le GoT n'a réussi à faire passer la taxe de carburant que de 100 TZS à 200 TZS par litre en 2007-2008, ce qui a permis de porter les ressources du Fonds routier disponibles pour l'entretien des routes à 224,18 milliards de TZS (soit 166 millions d'USD) pour l'exercice financier 2008-2009. Selon les estimations récentes du RFB, il est probable que les ressources du Fonds routier atteignent 213 millions d'USD en 2012-2013, avant de passer à 256 millions d'USD au plus tard 2015-2016. À la faveur de l'augmentation des ressources du Fonds routier, le déficit de financement de l'entretien des routes tombera à 23 % en 2008-2009, avant d'être ramené à 9 % au plus tard en 2015-2016. Si la tendance de l'augmentation des ressources du Fonds routier se maintient, le déficit de financement sera intégralement comblé au plus tard en 2019-2020. Au nombre des autres initiatives envisagées pour réduire le coût de l'entretien des routes figure l'institution des contrats d'entretien basés sur la performance. Compte tenu de ce qui précède et de l'accroissement prévu des ressources du Fonds routier, à la faveur de l'augmentation de la taxe sur le carburant, le GoT sera à même de garantir la viabilité des routes du projet.

4.4.5 Pour protéger le réseau routier contre sa dégradation prématurée, la TANROADS gère un réseau de 17 ponts-bascules permanents et de 21 ponts-bascules mobiles pour contrôler la charge à l'essieu des poids lourds transportant des marchandises. Elle prévoit d'installer 16 ponts-bascules permanents supplémentaires. La responsabilité du contrôle de la charge à l'essieu a été assignée aux unités des structures organisationnelles régionales de la TANROADS en charge des ponts-bascules, et ce contrôle a effectivement permis de réduire le degré et l'ampleur du phénomène de surcharge. Les deux routes qui font partie de corridors de transport régionaux supporteront une partie substantielle de la circulation des poids lourds aux fins de transit et au niveau national. C'est la raison pour laquelle, pour chacune des deux routes, l'installation d'un pont-bascule a été intégrée dans les marchés relatifs aux ouvrages de génie civil, afin d'atténuer le risque de dégradation prématurée de la chaussée, sous l'effet de la surcharge.

4.4.6 L'annexe C2 présente une analyse détaillée de la durabilité du sous-secteur routier.

## 4.5 *Gestion des risques*

4.5.1 *Risque financier* : Il y a le risque que les fonds de contrepartie ne soient pas débloqués conformément aux projections concernant le versement de la contribution du GoT, en raison des effets de la crise financière. Les partenaires au développement et le Gouvernement procèdent, sur une base annuelle, à la revue du CDMT triennal à horizon mobile pour en vérifier la conformité avec les plafonds sectoriels, avant la finalisation du budget, ce qui permet de réduire le risque financier à un niveau minimal. Le Bureau national de la Banque en Tanzanie assurera le suivi du CDMT pour garantir la mise à disposition des fonds destinés au projet.

4.5.2 *Risque de dépassements de coûts* : Il y a un risque de dépassements de coûts qui pourrait avoir un impact négatif sur l'exécution du projet, au regard de la volatilité des cours du pétrole et de l'augmentation du coût des matériaux utilisés dans la construction des routes. Afin d'atténuer ces risques, les taux unitaires ont été basés sur les taux utilisés dans les soumissions au titre des marchés attribués récemment, en tenant compte des recommandations de l'étude conduite par la Banque sur le coût unitaire des routes. En outre, des provisions pour aléas financiers ont été intégrées dans le coût estimatif du projet. L'attribution de marchés à l'avance permettra de s'assurer que le projet est exécuté conformément au calendrier convenu au cours de la phase d'évaluation, réduisant de ce fait à un niveau minimal les coûts imputables aux retards.

4.5.3 *Risque lié à l'exécution* : La satisfaction tardive des conditions à remplir pour l'entrée en vigueur de l'accord de prêt peut également retarder l'exécution du projet. L'équipe a veillé à ce que ces conditions soient limitées au minimum et soient alignées sur le calendrier d'exécution du projet. L'expérience de l'organe d'exécution, ajoutée au renforcement de son effectif, facilitera l'exécution du projet. En outre, le TZFO fournira des informations sur les conditions à remplir pour l'entrée en vigueur de l'accord de prêt et assurera le suivi à cet égard, en plus de faciliter la passation de marchés et le décaissement des ressources de la Banque pour garantir le respect du calendrier d'exécution du projet. L'affectation du chargé de projet au TZFO permettra à l'organe d'exécution de bénéficier d'un appui supplémentaire au quotidien, tant avant que pendant l'exécution du projet, tout en contribuant à améliorer la performance du portefeuille.

4.5.4 *Risque lié à la durabilité* : Il y a un risque que les ressources du Fonds routier émanant des frais payés par les usagers de la route ne soient pas suffisantes pour couvrir les besoins en entretien systématique et en entretien périodique du réseau routier, ce qui mettrait en péril la durabilité du sous-secteur routier et des routes du projet. Au regard des projections concernant les ressources du Fonds routier, le déficit de financement sera ramené à 9 % d'ici 2015-2016 et atteindra le seuil critique ou sera complètement résorbé avant 2019-2020, principalement à la faveur de l'augmentation de la consommation de carburant et de l'amélioration de l'assise financière du Fonds par son élargissement aux frais exigibles pour l'immatriculation et les visites techniques des véhicules. Ce risque est donc suffisamment atténué à moyen et long termes.

4.5.5 *Risque lié à l'exploitation des ressources naturelles* : Les corridors routiers traversent des réserves forestières et des zones de conservation de l'habitat de la faune. Il y a un risque que l'aménagement des deux routes favorise la surexploitation des produits forestiers et le braconnage. Ce risque sera atténué par les programmes actuellement mis en œuvre par le Fonds mondial pour la nature (WWF) et la KfW, qui portent sur le renforcement des capacités des communautés locales dans le traitement des zones de gestion de la faune (ZGF) désignées, et sur le renforcement des capacités des autorités locales dans le suivi de la mise en œuvre des PGES. Des mesures d'atténuation précises ont été élaborées pour le Parc national de Selous. L'annexe B8 fournit de plus amples informations à ce sujet.

4.5.6 *Risque de surcharge* : Les deux routes font partie de corridors régionaux et supporteront par conséquent la circulation des poids lourds, ce qui pourrait favoriser le phénomène de surcharge et entamer rapidement l'état de la chaussée, entraînant de ce fait sa dégradation prématurée. Pour atténuer ce risque, l'installation d'un pont-bascule à un emplacement stratégique a été prise en compte dans l'établissement du coût estimatif de chacune des deux routes.

#### **4.6 Renforcement du savoir**

4.6.1 Le projet produira du savoir pour pas moins de dix jeunes ingénieurs qui travailleront aux côtés des experts financés au titre du projet, essentiellement dans la passation de marchés, la gestion des marchés et les questions environnementales et socioéconomiques. La composante du projet relative à la formation sera confiée à des prestataires de services qualifiés et de réputation internationale, ce qui exposera le personnel aux meilleures pratiques dans l'évaluation technique, économique, environnementale et sociale des projets, tout en renforçant ses capacités de gestion. Le projet prévoit aussi le renforcement des capacités des autorités des districts et des villages dans la préservation des ressources et la gestion de l'utilisation des terres. À cette fin, il faudra procéder à la collecte du savoir sur la gestion de l'utilisation des terres en vue d'établir un équilibre entre les besoins des communautés, la protection de la faune et la promotion de l'écotourisme, ce qui sera bénéfique pour les initiatives de prévention des conflits entre communautés, de protection de la faune et de promotion du développement.

### **V. INSTRUMENTS ET AUTORITÉ JURIDIQUES**

#### **5.1 Instruments juridiques**

5.1.1 Les ressources du prêt FAD seront utilisées pour financer le bitumage des routes Iringa-Dodoma (260 km) et Namumbo-Tunduru (193 km) qui sont actuellement des routes gravillonnées, et pour appuyer la restructuration du Ministère des Communications et des Transports de Zanzibar, et le renforcement des capacités de la TANROADS.

#### **5.2 Conditions liées à l'intervention de la Banque**

5.2.1 L'octroi du prêt FAD est subordonné à la satisfaction des conditions précises et particulières suivantes :

A) Conditions préalables à remplir pour l'entrée en vigueur de l'accord de prêt :

L'entrée en vigueur de l'accord de prêt est subordonnée à la satisfaction, par l'emprunteur, des conditions énoncées dans la section 12.01 des Conditions générales révisées applicables aux accords de prêts et de garanties du Fonds africain de développement.

B) Conditions préalables à remplir pour le premier décaissement :

Les obligations du FAD quant au premier décaissement des ressources du prêt sont subordonnées à l'entrée en vigueur de l'accord de prêt, tel qu'indiqué ci-dessus, et à la production de la preuve, jugée acceptable pour le Fonds, attestant des éléments ci-après :

- i) Approbation par la TANROADS de la répartition des lots et des calendriers des travaux (ci-après désignés les «calendriers des travaux») pour toutes les deux routes ;
- ii) Indemnisation intégrale et suffisante de toutes les personnes touchées par le projet (PTP) et pour tous les biens concernés, le long du premier lot de chaque route sur les six lots pour lesquels les calendriers des travaux ont été établis, conformément aux PAR des deux routes, avant le démarrage des travaux de construction ;
- iii) Confirmation écrite que les financements conjoints nécessaires pour le projet ont été obtenus ;
- iv) Ouverture de deux comptes spéciaux auprès d'institutions financières acceptables pour la Banque en vue du virement, en tant que de besoin, des fonds destinés au renforcement des capacités institutionnelles de la TANROADS et d'une partie des fonds destinés à la restructuration du MoCT pour couvrir les dépenses éligibles.

C) Conditions préalables à remplir pour les autres décaissements

Les obligations du Fonds quant aux autres décaissements des ressources du prêt pour le financement du présent projet seront subordonnées à la production, par l'emprunteur, de la preuve jugée acceptable quant à la forme et quant au fond pour le FAD, attestant des éléments suivants :

- i) Achèvement du processus d'indemnisation et de relocalisation/réinstallation des PTP le long des lots suivants, conformément au plan de relocalisation, de réinstallation et d'indemnisation, avant la poursuite des travaux de construction des deux routes ;
- ii) Ouverture de crédits pour l'indemnisation des PTP dans le budget de l'exercice pertinent pour les deux routes.

D) Engagement

L'emprunteur prend l'engagement de : i) procéder, à partir du démarrage de la réalisation des ouvrages de génie civil, à des comptages routiers une fois par an sur les routes du projet, et une fois tous les quatre ans sur le réseau routier national ; et ii) mettre en œuvre les plans de gestion environnementale et sociale (PGES) pour toutes les deux routes.

### 5.3 *Conformité avec les politiques de la Banque*

5.3.1 Le présent projet est conforme à toutes les politiques en vigueur de la Banque et ne requiert pas d'exception quant à l'application d'une politique de la Banque.

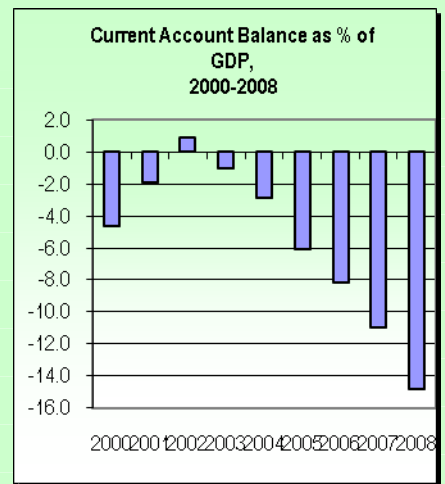
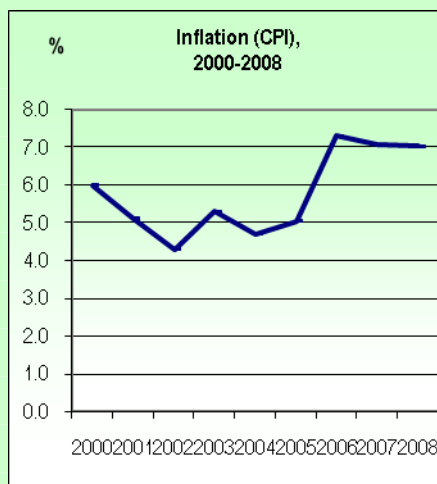
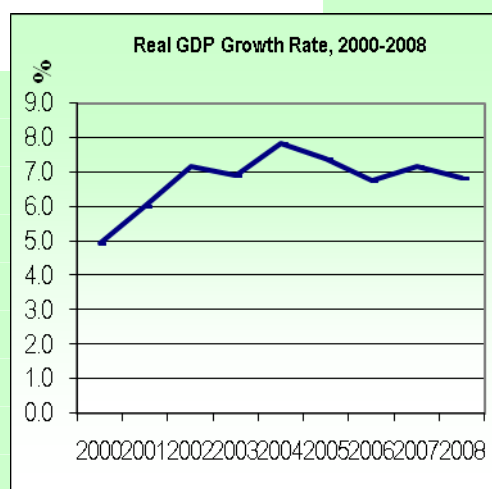
## VI. **RECOMMANDATION**

6.1 La Direction recommande que le Conseil d'administration approuve l'octroi à la République-Unie de Tanzanie du prêt FAD proposé, d'un montant de 152 millions d'UC, pour financer le Projet d'appui au secteur routier I, conjointement avec la JICA, aux fins stipulées et sous réserve de la satisfaction des conditions énoncées dans le présent rapport.

## APPENDICE I

### Tanzanie : Indicateurs macroéconomiques sélectionnés

Indicateurs	Unité	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Comptes nationaux</b>								
RNB aux prix courants	Millions d'USD	9 139	10 965	12 003	13 082	13 811	16 181	...
RNB par habitant	USD	270	300	320	340	350	400	...
PIB aux prix courants	Millions d'USD	10 185,8	11 659,1	12 825,9	14 142,0	14 331,2	16 825,5	18 345,7
PIB aux prix constants de 2000	Millions d'USD	9 066,5	11 008,0	11 869,7	12 744,5	13 603,1	14 575,5	15 571,1
Taux de croissance du PIB réel	%	4,9	6,9	7,8	7,4	6,7	7,1	6,8
Taux de croissance du PIB réel par habitant	%	2,4	4,2	5,1	4,7	4,1	4,5	4,3
Investissement intérieur brut	% PIB	16,8	19,2	22,6	25,1	27,6	29,6	32,4
Investissement public	% PIB	5,7	7,5	8,5	8,4	7,9	7,8	9,3
Investissement privé	% PIB	11,2	11,7	14,0	16,7	19,7	21,8	23,1
Épargne nationale brute	% PIB	10,8	14,6	18,5	20,5	19,5	18,5	17,1
<b>Prix et monnaies</b>								
Inflation (CPI)	%	6,0	5,3	4,7	5,0	7,3	7,1	7,0
Taux de change (moyenne annuelle)	Monnaie locale/USD	800,4	1 038,4	1 089,3	1 128,9	1 251,9	1 245,0	1 194,3
Croissance monétaire (M2)	%	14,8	18,0	13,5	34,8	21,5	20,5	8,6
Monnaie et quasi monnaie en tant que % du PIB	%	17,1	23,0	22,6	26,6	28,8	29,7	30,8
<b>Finances publiques</b>								
Total, recettes et dons	% PIB	13,8	16,3	15,0	18,5	18,1	20,6	24,9
Total, dépenses et prêts nets	% PIB	15,2	17,6	19,3	21,7	23,1	25,0	24,9
Déficit global (-) / excédent (+)	% PIB	-1,4	-1,3	-4,3	-3,2	-4,9	-4,0	0,0
<b>Secteur extérieur</b>								
Croissance du volume des exportations (marchandises)	%	27,5	18,2	17,8	17,7	2,5	-6,6	6,9
Croissance du volume des importations (marchandises)	%	-3,0	0,1	9,5	9,0	3,4	19,1	12,6
Conditions et modalités de la croissance du commerce	%	-3,8	-17,4	-12,2	-13,1	-10,7	17,7	-10,9
Solde du compte courant	Millions d'USD	-469,6	-118,1	-366,7	-864,3	-1171,6	-1 838,6	-2 713,3
Solde du compte courant	% PIB	-4,6	-1,0	-2,9	-6,1	-8,2	-10,9	-14,8
Réserves extérieures	Mois d'importations	5,7	10,1	9,3	6,4	5,8	6,1	4,5
<b>Dettes et flux financiers</b>								
Service de la dette	% exportations	23,0	11,4	10,8	8,7	4,4	132,1	1,1
Dettes extérieures	% PIB	70,2	52,5	48,5	45,0	45,5	39,7	37,3
Total, flux financiers nets	Millions d'USD	1 184,4	1 640,3	1 779,4	1 666,8	1 980,2	2 343,3	...
Aide publique au développement nette	Millions d'USD	1 019,4	1 721,4	1 764,5	1 488,7	1 825,3	2 810,8	...
Investissement direct étranger net	Millions d'USD	216,0	308,2	330,6	567,9	521,7	599,5	...



Sources : Département des statistiques de la BAD ; FMI : Perspectives économiques mondiales, septembre 2008, et statistiques financières internationales, octobre 2008 ; Département des statistiques de la BAD : Bases de données de la plateforme de données sur le développement, avril 2009. Nations Unies : OCDE, Division des systèmes d'établissement de rapports, janvier 2009.

Notes : Données non disponibles.

**APPENDICE II**  
**Tableau récapitulatif du portefeuille du FAD en Tanzanie**

Projet	Date d'approbation	Montant prêts/dons (en millions d'UC)	Montant décaissé (en millions d'UC)	% décaissement
Programme de mise en place des systèmes de commercialisation des produits agricoles	18-09-2002	Prêt : 15,90 <u>Don : 1</u> Total : 16,90	15,68 0,99	98,59 99,05
Projet d'investissement dans le secteur agricole au niveau des districts	24-11-2004	Prêt : 36 <u>Don : 7</u> Total : 43	12,30 4,22	34,16 60,28
Programme de développement du secteur agricole-Phase I	05-09-2007	Prêt : 40	21,08	52,69
Projet de réhabilitation et d'aménagement des routes*	03-09-2001	Prêt : 38,65	15,57	40,28
Projet d'aménagement des routes de Zanzibar	9-06-2004	Prêt : 16,22 <u>Don : 0,71</u> Total : 16,93	7,41 0,25	45,69 35,59
Projet d'aménagement de la route Singida-Babati-Minjingu	17-11-2007	Prêt : 60	4,08	6,80
Programme d'approvisionnement en eau et d'assainissement de Dar-es-Salaam	17-12-2001	Prêt : 36,94 <u>Don : 1,31</u> Total : 38,25	22,47 1,17	60,83 89,16
Programme d'approvisionnement en eau et d'assainissement en milieu rural	13-09-2006	Prêt : 45 <u>Don : 10</u> Total : 55	26,69 10	59,31 100
Approvisionnement en eau et assainissement en milieu rural de Moduli	27-11-2003	Don : 15,51	11,93	76,89
Projet d'électricité	14-12-2007	Prêt : 28,68 <u>Don : 1,32</u> Total : 30	- -	- -
Projet d'approvisionnement en eau et d'assainissement à Zanzibar	11-11-2008	Prêt : 25	-	-
SAP pour l'encadrement et la formation professionnels	09-07-2003	Prêt : 14,22 <u>Don : 1,60</u> Total : 15,82	6,82 0,50	47,97 31,33
Projet d'appui à la réduction de la mortalité maternelle	11-10-2006	Prêt : 40	4,59	11,46
Appui au plan de développement de l'enseignement secondaire	05-09-2007	Prêt : 20	9,75	48,77
Appui institutionnel à la bonne gouvernance	13-12-2004	Don : 4,80	2,61	54,40
Prêt d'appui à la réduction de la pauvreté 111	29-10-2008	Prêt : 100	100	100
<b>Projets multinationaux</b>				
Projet routier Arusha-Namanga	18-12-2006	Prêt : 49,24 <u>Don : 3,50</u> Total : 52,29	10,72 -	21,76 -
Facilitation du transport et du commerce en Afrique de l'Est	29-11-2006	Don : 9,20	0,29	0,03
Études de faisabilité du chemin de fer Isaka-Kigali	20-10-2004	Don : 9,20	-	-
Appui institutionnel à L Tgyika	09-12-2004	Don : 4,96	0,18	3,62
Participation à l'Access Bank of Tanzania	18-12-2006	Don : 0,60	-	-

\* Le Gouvernement a en principe fait part de son intention d'annuler le solde du prêt.

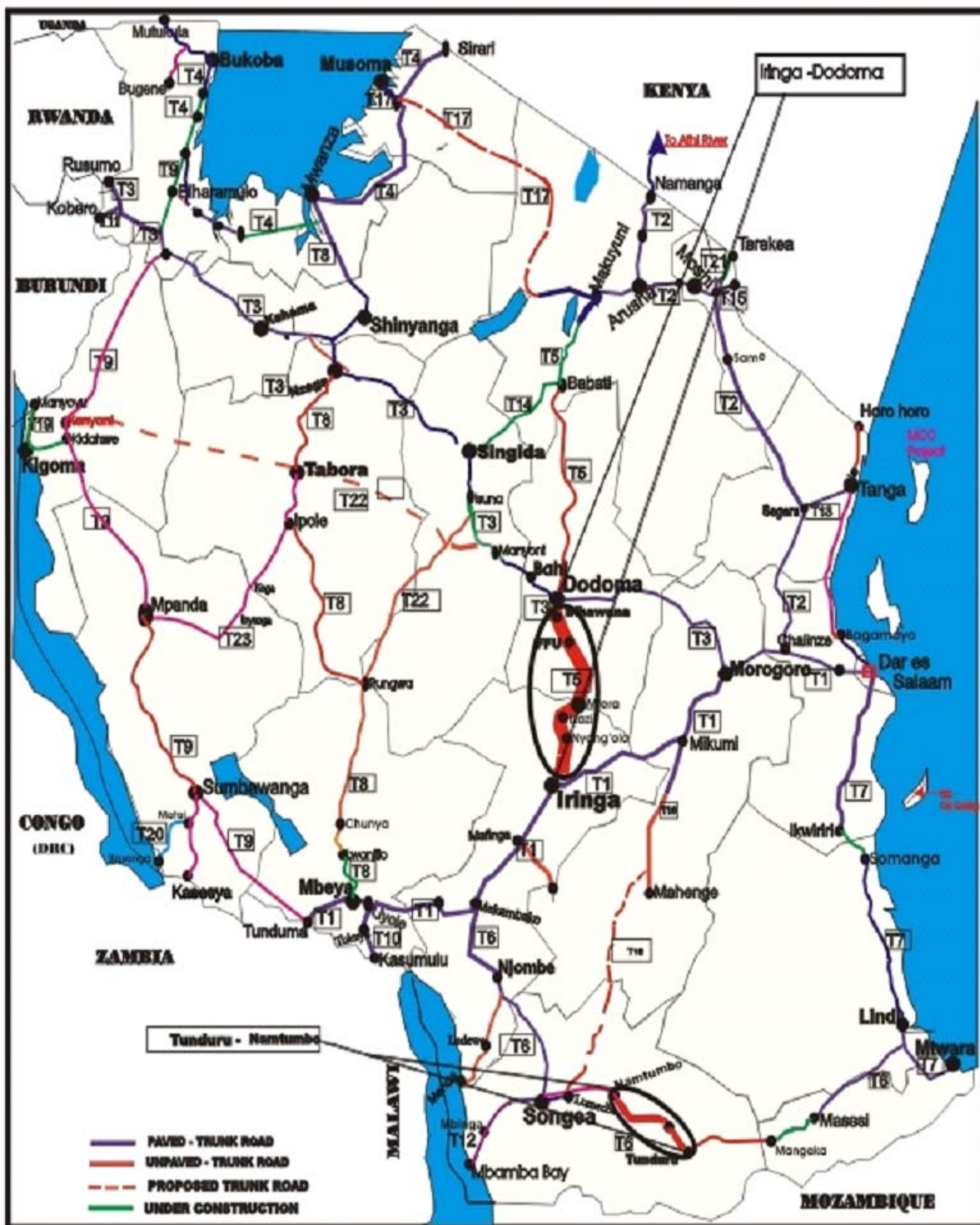
### Appendice III

#### Principaux projets connexes financés par les autres partenaires au développement en Tanzanie

S. #	Tire du projet & description	Financier	Montant prêt/don (en millions d'USD)	État d'achèvement (%)	Note de supervision	
					État d'exécution	Objectif de développement
1	Aménagement de la route Taraka-Rombo-Mkuu (32 km)	BADEA/GoT	9,6	60	S	S
2	Aménagement de la route Marangu-Mkuu et de la route Mwika-Kilacha (32 km)	NORAD	19,3	8	S	S
3	Réhabilitation de la route Mandela (Port Access) (16 km)	UE/GoT	42,2	33	B	B
4	Réhabilitation de la route Chalinze-Segera-Tanga Phase I : Chalinze-Kitumbi (125 km)	DANIDA	47,8	15	B	B
5	Aménagement de la route Ndundu-Somanga (60 km)	KOWEIT/DFID /GoT	6,6	14	B	B
6	Réhabilitation de la route nationale TANZAM : route Iyovi-Kitonga Gorge et route Ikokoto-Iringa (149 km)	DANIDA/GoT	111,6	9	B	B
7	Réhabilitation des routes régionales en latérite (145 km)	OPEP/GoT	8	42	B	B
8	Réhabilitation de la route Korongwe-Mkumbara (172 km)	BM	57,4	Stade passation de marchés	P <sup>1</sup>	P <sup>1</sup>
9	Transit rapide par bus – Dar-es-Salaam	BM	98,2	Stade passation de marchés	S	S
10	Réhabilitation de la route Tanga-Hororo (65 km)	MCC	54,09	Stade passation de marchés	B	B
11	Aménagement de la route Tunduma-Sumbawanga (23 km)	MCC	175,9	Stade passation de marchés	B	B
13	Aménagement de la route Namtumbo-Songea-Mbinga-M'Mbabay (404,5 km)	MCC	109,22	Stade passation de marchés	B	B
14	Construction du pont de Malagarasi : conception et construction	Corée du Sud	25	Stade passation de marchés	B	B

**Légende : B – Bon ; S – Satisfaisant ; P – Peu satisfaisant ; P<sup>1</sup> – En raison des retards dans la passation de marchés.**

Appendice IV  
Carte de la zone du projet



La présente carte a été établie par le Groupe de la Banque africaine de développement, exclusivement à l'intention des lecteurs du présent rapport dont elle constitue un appendice. Les appellations utilisées et les frontières qui y figurent n'impliquent, de la part du Groupe de la Banque et de ses membres, aucune prise de position quant au statut juridique d'un territoire, ni quant à l'approbation ou à l'acceptation de ces frontières.