

FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT



CINQUIEME PROJET D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER

PAYS : OUGANDA

RAPPORT D'EVALUATION

DEPARTEMENT OITC

Mai 2014

Document traduit

TABLE DES MATIÈRES

Équivalences monétaires	i
Exercice budgétaire	i
Poids et mesures	i
Sigles et abréviations	i
Informations relatives au client	ii
Cadre logique axé sur le résultat	vi
Calendrier d'exécution du projet	viii
1.1 Liens entre le projet et les stratégies et objectifs nationaux	1
1.2 Justification de l'intervention de la Banque	1
1.3 Coordination des interventions des bailleurs de fonds	2
II. DESCRIPTION DU PROJET	3
2.1 Objectifs du projet	3
2.2 Composantes du projet	3
2.3 Solution technique retenue et solutions de rechange étudiées	4
2.4 Type de projet	5
2.5 Coût et modalités de financement du projet	5
2.6 Zone et population cibles du projet	7
2.7 Processus participatif pour l'identification, la conception et l'exécution du projet	7
2.8 Expériences du Groupe de la Banque et enseignements tirés pris en compte dans la conception du projet	7
2.9 Principaux indicateurs de performance	9
III. FAISABILITÉ DU PROJET	10
3.1 Performance économique et financière	10
3.2 Impacts environnementaux et sociaux	11
IV. EXÉCUTION	14
4.1 Dispositions relatives à l'exécution	14
4.2 Suivi	17
4.3 Gouvernance	17
4.4 Durabilité	18
4.5 Gestion des risques	21
4.6 Accumulation du savoir	21
V. INSTRUMENTS ET AUTORITÉ JURIDIQUES	21
5.1 Instrument juridique	21
5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque	21
5.3 Respect des politiques de la Banque	22
VI. RECOMMANDATION	22
<u>Appendices</u>	
I. Indicateurs socioéconomiques comparatifs du pays	
II. Tableau récapitulatif du portefeuille de la BAD en Ouganda	
III. Principaux projets connexes financés par la Banque et d'autres partenaires au développement en Ouganda	
IV. Carte de la zone du projet	
V. Résumé des dispositions relatives à la passation de marchés	

Équivalences monétaires

Au 30 novembre 2013

1 UC	=	1 DTS
1 UC	=	3 875,61 UGX
1 \$ EU	=	2 524,485 UGX
1 UC	=	1,53521 \$ EU

Exercice budgétaire

Ouganda : 1^{er} juillet-30 juin

Poids et mesures

1 tonne	=	2 204 livres
1 kilogramme (kg)	=	2,200 livres
1 mètre (m)	=	3,28 pieds
1 millimètre (mm)	=	0,3937 pouce
1 kilomètre (km)	=	0,62 mile
1 kilomètre carré (km ²)	=	0,386 mile carré
1 hectare (ha) = 0,01 km ²	=	2,471 acres

Sigles et abréviations

AOI	Appel d'offres international	PAR	Plan d'action de réinstallation
BAD	Banque africaine de développement	PCC	Pierre concassée et calibrée
BB	Béton bitumeux	PDN	Plan de développement national
BINP	Parc national impénétrable de Bwindi	PEAP	Plan d'action pour l'éradication de la pauvreté
CBR	Indice portant californien	PFGU	Poste frontalier à guichet unique
CDMT	Cadre de dépenses à moyen terme	PGES	Plan de gestion environnementale et sociale
CDMT	Cadre de dépenses à moyen terme	PIB	Produit intérieur brut
CEV	Coûts d'exploitation des véhicules	PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
CoST	Transparence dans le secteur du bâtiment	QENP	Queen Elizabeth National Park
Dev.	Devises	QT	Questions transversales
DJMA	Débit journalier moyen annuel	RB	Revêtement bicouche
DP	Demande de propositions	RDC	République démocratique du Congo
DQ	Devis quantitatif	RSAC	Campagne de sensibilisation sur la sécurité routière
DSP	Document de stratégie pays	RSDP	Programme de développement du secteur routier
EIES	Évaluation de l'impact environnemental et social	RSSP	Projet d'appui au secteur routier
EPID	Évaluation des politiques et institutions pays	RTA	Rapport trimestriel d'activité
FAD	Fonds africain de développement	SFQC	Sélection fondée sur la qualité et le coût
GF	Gestion financière	SMC	Sélection au moindre coût
GU	Gouvernement/État ougandais	TdR	Termes de référence
HDM-4	Modèle de développement et de gestion routière 4	TRIE	Taux de rentabilité interne et économique
IDA	Association internationale de développement/Banque mondiale	TSBFP	Document-cadre du budget du secteur des transports
IST	Infections sexuellement transmissibles	TSWG	Groupe de travail du secteur des transports
JICA	Agence japonaise de coopération internationale	UC	Unité de compte
M. L.	Monnaie locale	UE	Union européenne
MoFPED	Ministère des Finances, du Plan et du Développement économique	UGFO	Bureau extérieur pour l'Ouganda
MoWT	Ministère des Travaux publics et du Transport	UGX	Shillings ougandais
NEMA	Office national de gestion de l'environnement	UNRA	Office national des routes de l'Ouganda
NMT	Transport non motorisé	URF	Fonds routier de l'Ouganda
OBC	Organisation à base communautaire	UTSDPG	Groupe des partenaires du développement du secteur du transport en Ouganda
ONG	Organisation non gouvernementale	VAN	Valeur actualisée nette
OPRC	Contrat routier axé sur les résultats et la performance	VFG	Violence fondée sur le genre
OR	Optimisation des ressources	VIH/Sida	Virus de l'immunodéficience humaine/syndrome de l'immunodéficience acquise
PAP	Personnes affectées par le projet		

Informations relatives au prêt

Informations relatives au client

EMPRUNTEUR : ÉTAT OUGANDAIS
ORGANE D'EXÉCUTION : OFFICE NATIONAL DES ROUTES DE L'OUGANDA

Plan de financement

Source	Montant (UC)	Instrument
FAD	70 millions	Prêt
GU	12,25 millions	Financement de contrepartie
COÛT TOTAL	82,25 millions	

Principales informations relatives au financement du FAD

Monnaie du prêt/don	Unité de compte (UC)
Type d'intérêt	Sans objet
Marge de taux d'intérêt	Sans objet
Commission	0,75 % par an sur le montant du prêt décaissé et non remboursé
Commission d'engagement	0,50 % par an sur le montant du prêt non décaissé
Durée	40 ans
Différé d'amortissement	10 ans
RSSP 5 (Projet de réfection des routes Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et Bumbobi-Lwakhakha)	
TRIE (scénario de base)	15,5 %
VAN (scénario de base)	12,8 millions de \$ EU

Calendrier – principaux jalons (prévus)

Approbation de la Note conceptuelle	11 novembre 2013
Négociations	Avril 2014
Approbation du projet	Mai 2014
Entrée en vigueur	Novembre 2014
Lancement	Février 2015
Rapport d'achèvement de projet	Juin 2018
Achèvement des travaux	Octobre 2018
Date du dernier décaissement (prêt)	Décembre 2020
Dernier remboursement	Avril 2055

Résumé du projet

Aperçu du projet : Les routes concernées par le Cinquième Projet d'appui au secteur routier (RSSP) sont situées dans le Sud-Ouest et l'Est de l'Ouganda. Le projet comprend : a) des travaux de génie civil pour le bitumage des routes Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et Bumbobi-Lwakhakha (123 km), actuellement en gravier ; b) des services de consultants pour : i) la surveillance de la construction des ouvrages de génie civil ; ii) l'audit technique et financier ; c) le renforcement des capacités de l'Office national des routes de l'Ouganda (UNRA) ; d) l'autonomisation des femmes ; et e) l'indemnisation et la réinstallation des personnes affectées par le projet. Le coût total du projet s'élève à 82,25 millions d'UC et sera financé conjointement par le FAD, sous forme d'un prêt d'un montant de 70 millions d'UC, et l'État ougandais (GU), sous forme d'un financement de contrepartie d'un montant de 12,25 millions d'UC, sur une période de six ans.

Bénéficiaires du projet : Les bénéficiaires directs des produits du projet sont estimés à environ 1 million de personnes vivant dans les quatre districts concernés, à savoir Rukungiri, Kanungu, Mbale et Manafwa. La majorité des usagers de la route est constituée d'agriculteurs, d'éleveurs, de commerçants, de personnes en quête de services sociaux tels que l'éducation et les services médicaux, ainsi que de touristes qui visitent le parc national Queen Elizabeth et les parcs nationaux du mont Elgon.

Les réalisations du projet prendront la forme de la réduction des coûts de transport ; de l'amélioration de la mobilité ; de l'amélioration de l'accès aux infrastructures économiques et sociales ; de l'approvisionnement des ménages en eau potable ; et de l'accroissement du revenu des vendeuses sur les marchés situés en bordure de la route. Le projet contribuera à faire reculer la pauvreté en améliorant les revenus et le bien-être des ménages suite à l'amélioration de l'accès aux marchés et aux services sociaux. D'autres avantages découleront des emplois créés pendant la construction, des contrats de sous-traitance de fourniture de biens et services, ainsi que des activités socioéconomiques qui verront le jour au bord des routes. La participation des bénéficiaires au projet sera assurée par le truchement de leur association aux consultations publiques, de leur emploi pour l'exécution des travaux et de leur représentation au sein des différents comités de suivi de district et locaux.

Justification et nécessité du projet : La principale raison qui justifie le présent projet est que l'amélioration de l'état de la route appuiera les efforts déployés par le gouvernement ougandais pour réaliser la transformation sociale et économique dans les zones rurales du Sud-Ouest et de l'Est du pays ; donnera un coup de fouet à l'industrie touristique ; et favorisera des activités commerciales transfrontalières, conformément au Programme d'appui au secteur routier (RSDP), au Plan de développement national (PDN) et à la Vision 2040. Le RSDP 3 est important pour atteindre les objectifs du PDN, qui a fait du développement et de l'entretien des infrastructures un des cinq piliers/thèmes de l'éradication de la pauvreté. Ceci est en phase avec la Stratégie décennale de la Banque, qui accorde la priorité à l'appui au développement de l'infrastructure comme l'un des principaux domaines de l'assistance future de la Banque. L'intervention du projet s'inscrit dans le droit fil du Pilier 1 du Document de stratégie pays (DSP) axé sur les résultats du Groupe de la Banque pour l'Ouganda, qui met l'accent sur les infrastructures pour le développement et l'accroissement de la productivité agricole. Les piliers du DSP sont tout à fait en phase avec le PDN du pays. Au cours de la Revue à mi-parcours, le DSP a ajouté à sa réserve de projets pour 2014 le RSSP 5, qui sera examiné dans le cadre des interventions du cycle de la XIII^e reconstitution des ressources du Fonds africain de développement. Étant donné que l'une des routes du projet (Bumbobi-Lwakhakha) relie l'Ouganda au Kenya, le projet est aligné sur le plan d'infrastructure du Document de stratégie d'intégration régionale pour la Communauté de l'Afrique de l'Est.

Valeur ajoutée de la Banque : Le présent projet est le cinquième de la Banque, depuis l'élaboration du RSDP. Il complète les opérations du secteur agricole financées par la BAD dans le cadre des projets d'amélioration de l'infrastructure agricole communautaire et des projets d'éducation. Son élaboration

a bénéficié de la vaste expérience accumulée par la Banque dans le sous-secteur des routes en Ouganda à travers l'exécution écologiquement et socialement acceptable de projets similaires. Pendant tout le cycle du projet, la BAD apportera l'ingénierie, l'expertise et l'expérience nécessaires en matière d'environnement et d'économie afin d'atteindre les objectifs du projet et de générer des avantages.

Gestion du savoir : Du savoir sera accumulé au sein de l'Office national des routes (UNRA) à travers la mise en œuvre de la composante « Renforcement des capacités » du projet et la formation d'homologues qui sera assurée par les consultants chargés de la surveillance des travaux. Le savoir accumulé sera documenté à travers les rapports trimestriels, les missions de supervision et le rapport d'achèvement de projet. Il sera partagé avec l'organe d'exécution et les autres partenaires au développement.

CADRE LOGIQUE AXÉ SUR LES RÉSULTATS

Nom du pays et intitulé du projet : Ouganda - Cinquième Projet d'appui au secteur routier

But du projet : Améliorer les services de transport dans l'Ouest et l'Est de l'Ouganda

CHAÎNE DE RÉSULTATS		INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	HYPOTHÈSES/RISQUES/MESURES D'ATTÉNUATION
		Indicateurs (y compris les PIS)	Référence 2013	Cible 2018		
IMPACT	Amélioration du bien-être et développement des échanges	1. Population vivant en dessous du seuil de pauvreté 2. PIB 3. Valeur des échanges entre l'Ouganda et le Kenya 4. Valeur des échanges entre l'Ouganda et la RDC	< 19,7 % < Taux de croissance du PIB de 5,8 % < 1,04 milliard de \$ EU en 2012 < 0,66 milliard de \$ EU en 2012	< 16 % < Taux de croissance prévisionnel du PIB de 8 % < Taux de croissance annuel de 15 % < Taux de croissance annuel de 10 %	Statistiques nationales, régionales et internationales	
	RÉALISATIONS	1. Réduction des coûts de transport	< Tarif passager moyen par personne Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu Bumbobi-Lwakhakha < Temps de déplacement moyen des véhicules Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu Bumbobi-Lwakhakha	< 13 \$ EU < 2 \$ EU < Environ 3 heures < Environ 1,5 heure	< Réduit de 30 % à 9 \$ EU < Réduit de 30 % à 1,4 \$ EU < Réduit de 50 % à environ 1,5 heure < Réduit de 50 % à environ 45 minutes	UNRA, rapports d'activité du consultant et rapports de revue de la Banque, études socioéconomiques de la zone cible Statistiques nationales et données de référence du projet
2. Amélioration de la mobilité		< Trafic journalier moyen annuel (DJMA) Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu Bumbobi-Lwakhakha	< 1 026 < 1 349	< Environ 1 500 < Environ 2 200		
3. Amélioration de l'accès aux infrastructures économiques et sociales		< % des routes principales revêtues sur le réseau < Réduction du temps et du coût de déplacement jusqu'aux infrastructures sanitaires < Réduction du coût de transport des produits vers et à partir des marchés < Augmentation du ratio d'inscription des filles dans l'enseignement secondaire	< 17,9 % < À déterminer au cours de l'année 1 du projet < À déterminer au cours de l'année 1 du projet < 84,7 % en 2010	< Passant à 21 % < Réduction de 20 % du nombre d'urgences liées à la maternité < Réduction de 30 % du coût de transport vers et à partir des marchés < Un ratio d'inscription des filles/garçons dans l'enseignement secondaire de 95 %		
4. Approvisionnement des ménages en eau potable		< Élargissement de l'accès à l'eau potable	< Moyenne de 74 % ¹ en milieu rural	< Augmentation de 5 % d'ici à 2020		

¹ 91 % pour Kanungu, 91 % pour Rukungiri, 61 % pour Mbale et 54 % pour le district de Manafwa.

PRODUITS	5. Augmentation du revenu des vendeuses sur les marchés établis en bordure de route	< Revenu des vendeuses	< À déterminer au cours de l'année 1 du projet	< Pourcentage d'augmentation à déterminer		
	Composante 1 : Travaux de bitumage des routes 1.1 Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et Bumbobi-Lwakhakha ; (123 km) Activités auxiliaires 1.2 Reboisement ; 1.3 Marchés en bordure de route ; 1.4 Forages et puits construits ; 1.5 Fourniture de bicyclettes de transport de marchandises et de charrettes aux vendeuses des marchés situés en bordure de route Composante 2 : Appui institutionnel 2.1 Agents formés	< Nombre de km de routes revêtues et résilientes aux changements climatiques sur les tronçons Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et Bumbobi-Lwakhakha < Nombre d'arbres plantés < Nombre de marchés créés en bordure de route < Nombre de puits ou de forages < Nombre de bicyclettes et de charrettes < Nombre d'agents formés	< 123 km de routes en gravier < Aucun arbre planté < 17 marchés en bordure de route < Aucun nouveau puits ou forage < Aucune bicyclette de transport de marchandises pour les groupes de femmes < Aucune charrette pour les groupes de femmes < Aucun agent formé	< 25 km de routes revêtues pour le tronçon Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et 25 km pour le tronçon Bumbobi-Lwakhakha en 2016 < 123 km de routes revêtues en 2018 et 2 ponts-bascules < 28 000 arbres plantés < 17 marchés en bordure de route améliorés < 16 nouveaux puits et forages < 85 bicyclettes de transport de marchandises ² < 34 charrettes < 6 agents formés (en respectant le principe d'équité entre hommes et femmes)	Rapports mensuels et trimestriels d'activité ; rapports de décaissement et financiers ; missions de supervision de la Banque Rapport d'achèvement de projet	Risque : Dépassement de coûts. Mesures d'atténuation : Les risques de dépassements de coûts seront atténués par la révision de la conception, l'utilisation des coûts d'appels d'offres récents, le respect du calendrier d'exécution du projet, l'intégration d'une provision pour imprévus afin de faire face à une éventuelle de prix, la mise au point d'une formule raffinée et équitable d'ajustement des prix et la passation anticipée des marchés. Risque : Incapacité du gouvernement à libérer le financement de contrepartie. Mesure d'atténuation : Ce risque sera réduit au minimum grâce à la mise en œuvre du Cadre de dépenses à moyen terme (CDMT) triennal roulant. Risque : Durabilité – manque de ressources pour l'entretien ; surcharge des véhicules lourds, contribuant à la dégradation prématurée des routes ; et inondation excessive dans les plaines. Mesures d'atténuation : Le transfert direct des redevances des usagers au Fonds routier de l'Ouganda (URF) permettra de rationaliser le flux de ressources pour l'entretien routier. Les mesures de contrôle de la charge à l'essieu seront appliquées aux principaux points stratégiques. En outre, le projet prévoit la construction de ponts-bascules sur chaque route. Des ouvrages de drainage appropriés sont prévus. Par ailleurs, la composante « Reboisement » permettra d'accroître l'absorption du CO ₂ .

² Fourniture de bicyclettes de transport de marchandises et de charrettes à louer à des groupements de femmes, à raison de 5 bicyclettes de transport de marchandises et 2 charrettes à traction bovine/asine par marché construit en bordure de route.

COMPOSANTES	MOYENS	
<p>Composante 1 : Travaux de réfection des routes</p> <p>1.1 Travaux de génie civil 1.2 Services de surveillance 1.3 Services d'audit technique et financier 1.4 Exécution du PGES 1.5 Autonomisation des femmes 1.6 Sensibilisation (VIH, sécurité) 1.7 Possibilités Opportunités d'emploi au niveau local (participants : hommes et femmes) 1.8 Indemnisation/réinstallation des PAP</p> <p>Composante 2 : Appui institutionnel</p> <p>2.1 Renforcement des capacités</p>	<u>Coûts</u>	<u>Millions d'UC</u>
	Travaux de génie civil, y compris les questions transversales*	57,34
	Surveillance	3,44
	Audit technique et financier	0,33
	Renforcement des capacités	0,13
	Autonomisation des femmes	0,13
	Indemnisation/réinstallation	8,73
	Coût initial	70,10
	Aléas d'exécution	7,01
	Hausse de prix	5,14
	Coût du projet	82,25
	<p>† Au nombre des questions transversales figurent la mise en œuvre du PGES, la sensibilisation (sur le VIH et la sécurité), les marchés et les forages en bordure de route, qui sont pris en compte dans les devis relatifs aux travaux de génie civil.</p>	

CALENDRIER D'EXÉCUTION DU PROJET

Activité	2014				2015				2016				2017				2018				2019				2020			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Approbation du projet																												
Signature																												
Entrée en vigueur																												
TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL																												
Présélection																												
Appel d'offres et adjudication du marché																												
Exécution																												
Période de garantie																												
SURVEILLANCE																												
DP/Liste restreinte																												
Appel d'offres et adjudication du marché																												
Exécution																												
SERVICES DE CONSULTANTS – AUDIT																												
DP/Liste restreinte																												
Appel d'offres et adjudication du marché																												
Exécution (2015, 2016, 2017, 2018, 2019 et 2020)																												
INDEMNISATION/RÉINSTALLATION																												
Indemnisation et réinstallation (2014, 2015 et 2016)																												

UGANDA

RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION SUR LA PROPOSITION D'OCTROI D'UN PRÊT À L'UGANDA POUR LE FINANCEMENT DU CINQUIÈME PROJET D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER

La Direction soumet le rapport et la recommandation sur la proposition d'octroi d'un prêt de 70 millions d'unités de compte (UC) au Gouvernement ougandais pour le financement du Cinquième Projet d'appui au secteur routier.

I. ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION

1.1 Liens entre le projet et les stratégies et objectifs nationaux

1.1.1 Les tronçons routiers faisant l'objet du Cinquième Projet d'appui au secteur routier (RSSP) figurent parmi les routes prioritaires du Programme de développement du secteur routier (RSDP), identifiées en vue d'appuyer la réalisation du Plan de développement national (PDN) et de la Vision 2040 de l'Ouganda. Le présent projet prévoit le bitumage des routes en gravier Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et Bumbobi-Lwakhakha. Il s'inscrit dans le cadre du troisième RSDP décennal de l'Ouganda. Les routes concernées desservent des zones agricoles très productives dans les districts de Rukungiri et Kanungu (dans l'Ouest de l'Ouganda) et de Mbale et Manafwa (dans l'Est de l'Ouganda), et jouent un rôle important dans le développement de la zone. Les routes, une fois bitumées, favoriseront également le commerce transfrontalier et l'intégration régionale en reliant l'Ouest de l'Ouganda à la République démocratique du Congo (RDC) et l'Est de l'Ouganda au Kenya, aux frontières d'Ishasha et de Lwakhakha, respectivement. Elles encourageront aussi les activités touristiques dans le parc national Queen Elizabeth (QENP) et les parcs nationaux du mont Elgon.

1.1.2 Le projet est en conformité avec les principales politiques de développement et la stratégie d'aide à l'Ouganda de la Banque. Il s'inscrit dans le droit fil du Pilier 1 du Document de stratégie pays (DSP) axé sur les résultats 2011-15 de la Banque, qui met l'accent sur l'infrastructure pour le développement et l'accroissement de la productivité agricole et se veut la réponse du Groupe de la Banque aux nouvelles priorités de développement de l'Ouganda, telles que stipulées dans le Plan de développement national (PDN) et la Vision 2040 du pays. Le DSP est tout à fait en phase avec le PDN dont l'infrastructure constitue l'un des cinq piliers. Ceci est en conformité avec la Stratégie décennale de la Banque (2013-22), qui accorde la priorité à l'appui au développement de l'infrastructure, qui fait partie des principaux domaines de l'aide future de la Banque. Étant donné que l'une des routes du projet (Bumbobi-Lwakhakha) relie l'Ouganda au Kenya, le projet s'inscrit dans le droit fil du plan de développement de l'infrastructure contenu dans le Document de stratégie d'intégration régionale pour la Communauté de l'Afrique de l'Est. Au cours de la Revue à mi-parcours, le DSP a identifié le RSSP 5 comme projet à verser dans la réserve d'opérations pour 2014 dans le cadre des cycles de financement du FAD XIII.

1.2 L w u v k h k e c v k q p " f g " n ø k p v g t x g p v k q p " f g " r

1.2.1 L'intervention de la Banque se justifie par la volonté d'aider le pays à réaliser ses aspirations consistant à améliorer les services de transport. Le projet a été identifié comme une liaison routière prioritaire nécessitant une amélioration de son revêtement en gravier par le

bitumage, et a été conçue au titre du RSDP 3, dans le cadre du programme d'investissement sectoriel. Ainsi, à travers l'exécution de ce projet, la Banque contribuerait à satisfaire une demande pressante d'infrastructures de transport de grande qualité et fiables dont l'Ouganda a besoin pour son développement socioéconomique et son programme de développement socioéconomique et de réduction de la pauvreté. Le RSDP 3 est primordial pour la réalisation des objectifs du PDN et de la Vision 2040. Le projet constitue la cinquième intervention de la Banque (les quatre autres étant les RSSP 1 à 4), après la formulation du RSDP. Le RSSP 1 financé par la Banque – route Kabale-Kisoro-Bunagana/Kyanika (100 km), a été achevé en septembre 2012 et les économies réalisées sur les prêts ont été utilisées pour financer des travaux de bitumage supplémentaires d'asphalte. Le RSSP 2 – route Fort Portal-Bundibugyo-Lamia (103 km) et le RSSP 3 – route Nyakahita-Ibanda-Kamwenge (143 km) – ont été achevés au premier trimestre de 2014 et sont actuellement en période de garantie. Le prêt relatif au RSSP 4 – route Kigumba-Masindi-Hoima-Kabwoya (135 km) – est entré en vigueur en mars 2014 et le processus de passation de marchés est en cours.

1.2.2 Les études relatives aux routes du projet ont été financées par l'État ougandais et la conception des routes a été examinée par la Banque. Le 30 octobre 2013, le gouvernement ougandais a demandé à la Banque de financer le projet. Celui-ci s'inscrit dans la droite ligne de la stratégie de la Banque, et la Banque possède une expérience dans le sous-secteur. Le choix de ces routes se justifie par le fait que la Banque participe déjà à des projets dans les zones concernées, les routes complètent les interventions en cours et elles contribueront, par ailleurs, à développer les échanges commerciaux transfrontaliers avec la RDC à Ishasha et le Kenya à Lwakhakha. Par conséquent, le soutien continu de la Banque est crucial et logique.

1.3 Coordination des interventions des bailleurs de fonds

Tableau 1.1
Aperçu de l'aide des principaux partenaires au développement

	Secteur ou sous-secteur*	Taille des		
		PIB	exportations	Main-d'œuvre
	Transport	[environ 3,2 %]	[s. o.]	[%]
Acteurs – Dépenses publiques annuelles (2012-13)				
Total	GoU	Bailleurs de fonds	CEB	Millions d'UC (%)
416,9 millions d'UC	282,6 millions d'UC	134,3 millions d'UC	FAD	47 (35 %)
100 %	67,8 %	32,2 %	UE	31 (23,1 %)
			IDA	30 (22,3 %)
			JICA	23,8 (17,7 %)
			Autres	1,6 (1,2 %)
				0,9 (0,7 %)
Niveau de coordination des interventions des bailleurs de fonds				
	Existence de groupes de travail thématiques			[Oui]
	Existence d'approches sectorielles globales ou d'approches sectorielles intégrées			[Oui]
	Participation de la BAD à la coordination des interventions des bailleurs de fonds***			[Membre]
* le plus approprié ** Années [aa1 à aa2] *** pour ce secteur ou sous-secteur				
**** L : chef de file ; M : membre, mais pas chef de file ; néant : aucune intervention				

1.3.1 Les activités des partenaires au développement dans le secteur des transports sont bien coordonnées par le truchement du Groupe des partenaires au développement du secteur des transports de l'Ouganda (UTSDPG), qui tient lieu de secrétariat. Ce groupe, dirigé à l'heure actuelle par l'Union européenne (UE), coordonne les activités du secteur des transports et tient lieu de plateforme d'examen des questions liées au financement et à l'exécution des projets. En outre, il est en phase avec la Déclaration de Paris relative à l'harmonisation de l'aide. Il existe un

dialogue continu entre le gouvernement et les partenaires au développement afin de veiller à ce que les résultats et réalisations soient atteints conformément aux objectifs convenus. Neuf organismes de bailleurs de fonds/institutions financières, en l'occurrence le Fonds africain de développement (FAD), l'Union européenne (UE), l'Association internationale de développement/Banque mondiale (IDA), l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), la China Exim Bank (CEB), l'Agence danoise de développement international (DANIDA), la Banque arabe pour le développement économique de l'Afrique (BADEA), la Banque islamique de développement (BID) et le Département du développement international (DFID), participent au financement du secteur. Les membres actifs de l'UTSDPG sont le FAD, l'IDA, l'UE, DANIDA, la JICA et le DFID. Par ailleurs, le gouvernement effectue des revues conjointes avec le Groupe de travail du secteur des transports et des revues sectorielles annuelles conjointes avec les parties prenantes du secteur public et les partenaires au développement, afin de créer une plateforme pour l'examen des problèmes de financement et de mise en œuvre dans le secteur. Le Bureau de la Banque en Ouganda (UGFO) participe activement à toutes les activités de coordination dans le secteur. La coordination repose sur le Document-cadre de budget du secteur des transports (TSBFP), un cadre de dépenses à moyen terme (CDMT) triennal glissant, qui est un outil de mise en œuvre du RSDP 3. Le projet de Document-cadre du budget du secteur des transports est toujours examiné de concert avec les partenaires au développement avant sa présentation au Gouvernement et au Parlement.

1.3.2 L'intervention de la Banque est bien coordonnée avec celles des autres partenaires au développement du sous-secteur. Pendant la préparation du présent projet, l'équipe de projet de la Banque a organisé de larges consultations avec les principaux partenaires au développement qui interviennent activement dans le secteur des transports.

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.1 Objectifs du projet

L'objectif du projet consiste à améliorer l'accès par route aux infrastructures socioéconomiques et améliorer la qualité des services de transport dans des parties du Sud-Ouest et de l'Est de l'Ouganda en bitumant les routes en gravier Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et Bumbobi-Lwakhakha, contribuant ainsi à l'amélioration des conditions de vie des bénéficiaires ; promouvoir l'industrie touristique ; et favoriser l'intégration régionale et les échanges commerciaux transfrontaliers avec la RDC et le Kenya. Les réalisations escomptées du projet prendront la forme de la réduction des coûts de transport, de l'amélioration de la mobilité, de l'amélioration de l'accès aux infrastructures économiques et sociales, de l'alimentation des ménages en eau potable, et de l'augmentation des revenus des vendeuses des marchés situés en bordure de route. Au nombre des produits escomptés figurent : i) le bitumage des routes selon les normes standard ; ii) les activités connexes, notamment le reboisement, l'aménagement des marchés existants en bordure de route, la création de forages et de puits et la remise de bicyclettes de transport de marchandises et de charrettes aux vendeuses des marchés créés en bordure de route ; et iii) l'appui institutionnel.

2.2 Composantes du projet

Le projet comprend des travaux de génie civil pour le bitumage des routes en gravier Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu (78,5 km) et Bumbobi-Lwakhakha (44,5 km), y compris la réduction de l'incidence du VIH/sida et la mise en œuvre du Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) ; des services de consultants pour la surveillance des travaux de génie civil et

l'audit technique et financier ; le renforcement des capacités ; l'autonomisation des femmes ; et l'indemnisation et la réinstallation. Le tableau 2.1 ci-dessous présente les composantes du projet.

2.3 Solution technique retenue et solutions de rechange étudiées

2.3.1 Le choix des tracés appropriés a reposé sur les principes suivants :

- i) la conformité avec les paramètres de conception géométrique spécifiques ;
- ii) l'utilisation du corridor existant : le tracé existant des routes a été suivi dans la mesure du possible afin de maintenir la fonction sociale actuelle avec le minimum de perturbations ; et
- iii) les considérations environnementales : des zones sensibles, telles que les parcs nationaux ont été évitées.

2.3.2 Par conséquent, les tracés horizontaux proposés suivent, en général, les tracés existants dans les endroits où ils respectent les courbes horizontales minima nécessaires pour les vitesses de référence. Des réalignements mineurs ont été effectués, le cas échéant, afin de prendre en compte les vitesses exigées par la conception dans un certain nombre de localités situées le long de la route. L'on a dû procéder à un réalignement particulier sur un tronçon de la route Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu existante, qui traverse le QENP. La conception a adopté un nouveau tracé, d'environ 17 km du km 36 + 800 au km 51 + 540, pour éviter la traversée du QENP.

Tableau 2.1
Composantes du projet

N°	Nom de la composante	Coût estimatif (millions d'UC)	Description de la composante
1	Les travaux de génie civil pour le bitumage des routes en gravier Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et Bumbobi-Lwakhakha, et questions transversales	67,87	§ Bitumage des routes en gravier existantes, avec une chaussée de 7 m de large et des accotements bitumés de 1,5 m de chaque côté et un revêtement bicouche (RB) ; construction de deux ponts aux frontières avec la RDC et le Kenya ; construction de deux ponts-bascules ; réduction de l'incidence du VIH/sida ; mise en œuvre du PGES ; réfection des 17 marchés existants en bordure de route ; construction de 16 forages ou puits ; sensibilisation sur la sécurité routière.
2	Services de consultants pour : a) la surveillance des travaux de construction ; et b) l'audit technique et financier	4,48	§ Revue de la conception technique ; revue qualité ; gestion du marché ; et collecte des données de base § Audit financier et technique
3	Renforcement des capacités	0,15	§ Formation du personnel de l'UNRA
4	Autonomisation des femmes	0,15	§ Introduction du transport non motorisé (TNM) (bicyclettes de transport de marchandises et charrettes à traction asine) pour les vendeuses des marchés situés en bordure de route ; et campagne de sensibilisation afin de compléter les mesures institutionnelles en cours sur la prévention de la violence fondée sur le genre.
5	Indemnisation et réinstallation	9,60	§ Indemnisation des PAP
	Total	82,25	

2.3.3 Trois différentes solutions ont été étudiées en ce qui concerne la conception du revêtement, à savoir : i) le revêtement bicouche (RB) ; ii) le béton bitumeux (BB) ; et iii) l'aménagement de la route en gravier. Pour les deux routes, l'option retenue comprend un RB sur une chaussée de 7 m de large et sur les accotements de 1,5-2 m. La conception repose sur la catégorie de trafic déterminée selon les charges à l'essieu standard équivalentes cumulées pendant la durée de vie nominale (20 années) et la résistance de la fondation de la route.

Tableau 2.2
Solutions de rechange au projet envisagées et raisons de leur rejet

Solutions de rechange	Brève description	Raisons du rejet
Béton bitumeux	Revêtement de béton bitumeux de 50 mm sur une couche de pierres concassées et calibrées (PCC) de 150 mm reposant sur une fondation stabilisée en gravier naturel de 175-200 mm.	§ Moins économique (Taux de rentabilité interne économique – TRIE – de 13,5 % pour la route Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et de 15,5 % pour la route Bumbobi-Lwakhakha) contre 15,2 % et 16,1 %, respectivement pour le RB, soit un taux de rentabilité économique plus faible pour un coût plus élevé.
Route en gravier aménagée	Couche de roulement en gravier de 225 mm sur une couche en gravier naturel de 275, rechargée en gravier tous les trois ans.	◁ Non viable sur le plan économique (TRIE de -15,3 % pour la route Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et de -13,9 % pour la route Bumbobi-Lwakhakha) ; non respectueux de l'environnement et non conforme à la politique du gouvernement pour les routes principales d'accès aux frontières.

2.4 Type de projet

Le projet est une opération autonome qui contribue à la réalisation des priorités identifiées par le gouvernement ougandais (GU). La modalité de l'opération sied au type spécifique de marché de travaux de génie civil pour les projets routiers. L'approche du projet permettra de veiller à ce que les ressources ciblent les zones identifiées par le Gouvernement.

2.5 Coût et modalités de financement du projet

2.5.1 Le coût estimatif du projet (net de taxes) s'élève à 82,25 millions d'UC (318,77 milliards de shillings ougandais (UGX)), dont 58,12 millions d'UC (70,7 %) en devises et 24,13 millions d'UC (2,3 %) en monnaie locale. Il repose sur l'étude de faisabilité et l'étude technique détaillée, ainsi que sur les prix unitaires d'appels d'offres internationaux récents similaires effectués dans le pays. Il comprend un coût initial, des provisions pour aléas d'exécution de 10 % et pour hausse de prix de 3 % pour le coût en devises (dev.) et 7 % pour les coûts en monnaie locale (M. L.). Les Tableaux 2.3 et 2.4 ci-dessous présentent la ventilation du coût du projet par composante et par source de financement, respectivement.

Tableau 2.3**Coût estimatif du projet par composante (milliards d'UGX et millions d'UC – net de taxes)**

COMPOSANTE	Shillings ougandais (milliards)			Unités de compte (millions)		
	Dev.	M. L.	Total	Dev.	M. L.	Total
A. Travaux de génie civil						
Lot 1 - Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu	113,84	28,46	142,30	29,37	7,34	36,72
Lot 2 - Bumbobi-Lwakhakha	63,94	15,98	79,92	16,50	4,12	20,62
Total partiel	177,78	44,44	222,22	45,87	11,47	57,34
B. Services de consultants						
Services de consultants pour le lot 1	6,83	1,71	8,54	1,76	0,44	2,20
Services de consultants pour le lot 2	3,85	0,96	4,81	0,99	0,25	1,24
Audit (technique et financier)	1,02	0,26	1,28	0,26	0,07	0,33
Total partiel	11,70	2,93	14,63	3,02	0,75	3,77
Renforcement des capacités de l'UNRA	0,40	0,10	0,50	0,10	0,03	0,13
Autonomisation des femmes	0,40	0,10	0,50	0,10	0,03	0,13
Total partiel	0,81	0,20	1,01	0,21	0,05	0,26
C. Autres (indemnisation)	0,00	33,82	33,82	0,0	8,73	8,73
Coût initial	190,29	81,39	271,68	49,10	21,00	70,10
Provision pour aléas d'exécution (10 % du coût initial)	19,03	8,14	27,17	4,91	2,10	7,01
Provision pour hausse de prix (3 % pour les devises et 7 % pour la M. L.)	15,95	3,98	19,93	4,11	1,03	5,14
Total	225,26	93,51	318,77	58,12	24,13	82,25

< Les dépenses transversales de 1,11 million d'UC (marchés en bordure de route, forages, ponts-bascules, canalisations de service, deux ponts frontaliers, mise en œuvre du PGES, sensibilisation (VIH/sida et sécurité routière) sont prises en compte dans le devis quantitatif (DQ) relatif aux travaux de génie civil.

Tableau 2.4**Source de financement (millions d'UC – net de taxes)**

SOURCE	Dev.	M. L.	Total	%
FAD	58,12	11,88	70,00	85,11
GoU	0,00	12,25	12,25	14,89
Total	58,12	24,13	82,25	100,00
Pourcentage	70,7	29,3	100,0	

2.5.2 Le projet sera financé par le FAD et le gouvernement ougandais. Le prêt FAD, qui sera financé sur les ressources du FAD XIII (70 millions d'UC équivalant à 271,29 milliards d'UGX), servira à couvrir 85,11 % du coût total du projet, et le gouvernement ougandais s'est engagé à fournir le financement de contrepartie nécessaire. Le gouvernement financera 14,89 % du coût du projet, soit 12,25 millions d'UC (47,48 milliards d'UGX). Cette contribution comprend le financement intégral des indemnisations et de la réinstallation par le gouvernement ougandais. Les Tableaux 2.5 et 2.6 ci-dessous présentent le coût du projet par catégorie de dépenses et le calendrier de dépenses par composante, respectivement.

Tableau 2.5**Coût du projet par catégorie de dépenses (millions d'UC – net de taxes)**

CATÉGORIE DE DÉPENSES	Dev.	M. L.	TOTAL	% en dev.
Travaux	45,87	11,47	57,34	80,0
Services	3,23	0,80	4,03	80,0
Autres – indemnisation et réinstallation	0,00	8,73	8,73	0,00
Coût initial	49,10	21,00	70,10	70,0
Aléas d'exécution (10 % du coût initial)	4,91	2,10	7,01	70,0
Hausse de prix (3 % du coût en dev. et 7 % du coût en M. L.)	4,11	1,03	5,14	80,0
TOTAL	58,26	24,13	82,25	70,0

Tableau 2.6**Calendrier de dépenses par composante (millions d'UC – net de taxes)**

COMPOSANTE	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
Travaux de génie civil	0,00	14,31	22,97	22,23	8,36	0,00	67,87
Surveillance des travaux de construction	0,00	1,09	0,99	1,03	0,73	0,25	4,09
Audit technique et financier	0,00	0,00	0,10	0,10	0,10	0,09	0,39
Renforcement des capacités	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15
Autonomisation des femmes	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15
Indemnisation et réinstallation	4,80	4,80	0,00	0,00	0,00	0,00	9,60
TOTAL	4,80	20,50	24,06	23,37	9,18	0,34	82,25

2.6 Zone et population cibles du projet

Le projet prévoit le bitumage de deux routes en gravier situées dans le Sud-Ouest et l'Est de l'Ouganda. La route Rukungiri-Kanungu part du Conseil municipal de Rukungiri, situé à environ 400 km de Kampala, traverse le district de Rukungiri jusqu'à la ville de Kihiki, fait une incursion dans le district de Kanungu et prend fin à Ishasha, à la frontière avec une partie orientale de la RDC. Quant à la route Bumbobi-Lwakhakha, qui est située dans les districts de Mbale et Manafwa, elle part de Bumbobi (à environ 250 km de Kampala), juste à la sortie de la commune de Mbale, sur la route Tororo-Mbale, traverse Bubulo-Busumbu pour déboucher à Lwakhakha à la frontière entre l'Ouganda et le Kenya, tenant lieu de route internationale de liaison avec le Kenya. Selon les estimations, la population totale des 4 districts couverts par le projet devrait atteindre 1 million d'habitants (prévisions de 2012). Il convient de souligner que les deux routes profiteront également à des populations vivant au-delà des districts mentionnés, notamment les usagers du Kenya, de la RDC et du Soudan du Sud. Au nombre des réalisations connexes du projet figurent la réduction des coûts de transport, qui se traduira par une amélioration de la mobilité ; l'amélioration de l'accès aux infrastructures économiques et sociales (centres de santé, écoles et marchés) pour les communautés locales ; l'alimentation des ménages en eau potable ; l'augmentation des revenus des femmes grâce aux activités commerciales qu'elles entreprendront en bordure de route et à l'aide dont elles bénéficieront sous forme d'équipements de transport non motorisé ; et la réduction de la violence fondée sur le genre (VFG) grâce à la sensibilisation des communautés. Par ailleurs, les administrateurs et travailleurs sociaux pourront mettre à profit les routes pour fournir des services de vulgarisation et de proximité.

2.7 Routes et participation active du secteur privé et de la société civile

2.7.1 Le présent projet est le fruit de larges consultations et discussions tant au sein des ministères centraux et techniques du Gouvernement qu'avec les principaux partenaires au développement, par le truchement du Groupe de travail sur le secteur des transports en Ouganda (UTSWG). Les routes du projet ont été identifiées comme faisant partie des liaisons routières prioritaires conçues dans le cadre du RSDP 3. Les dispositions relatives à la conception et à la mise en œuvre reposent sur plusieurs consultations publiques et des parties prenantes pendant la préparation des rapports de l'Évaluation des impacts environnementaux et sociaux (EIES) et du Plan d'action de réinstallation (PAR). Au nombre des participants figuraient les communautés et autorités locales ; les responsables politiques et les organisations non gouvernementales (ONG). Les principales préoccupations soulevées pendant les consultations ont été prises en compte dans la conception du projet. Elles concernaient la création d'opportunités d'emploi au niveau local pendant la phase de construction ; les conflits fonciers dans la zone du projet qui appellent un examen approfondi pendant la phase de réinstallation ; l'indemnisation en temps opportun des personnes affectées par le projet ; la contamination des sources d'eau (puits) ; la mise en place d'un mécanisme de réclamation afin de gérer les plaintes des personnes affectées ; et le risque de propagation du VIH/sida et des infections sexuellement transmissibles (IST).

2.7.2 Les consultations se poursuivront pendant la durée de vie du projet et l'UNRA y présentera des rapports d'activité. En outre, il participera directement aux réunions de Revue conjointe du secteur des transports, avec les parties prenantes, le secteur public et les partenaires au développement. Par ailleurs, les consultations se poursuivront dans le cadre des réunions régulières de l'UTSWG. Les communautés locales, les ONG et d'autres parties prenantes prendront part aux différents fora mis en place pour l'exécution et le suivi du projet.

2.8 Expérience du Groupe de la Banque et enseignements tirés pris en compte dans la conception du projet

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

2.8.1 Le Groupe de la Banque jouit d'un avantage comparatif dans le sous-secteur des routes en Ouganda, qui tient à la longue expérience qu'elle a acquise dans le cadre de ses opérations dans le pays, dont le démarrage remonte à 1975. À ce jour, il a financé quatorze projets et seize études dans le secteur des transports, ce qui représente une valeur totale estimée à environ 445,37 millions d'UC, dont 12,25 millions d'UC sous forme de dons. Dix projets et quatorze études ont été achevés et leur exécution a été jugée satisfaisante. Les premiers travaux au titre du RSSP 1 ont été achevés en septembre 2012 et les économies de prêt non utilisées ont servi à financer le revêtement en asphalte du dernier tronçon de la route d'une longueur de 22 km. Le RSSP 2 et le RSSP 3 ont été achevés au premier trimestre de 2014 et sont en période de garantie. L'accord de prêt relatif au RSSP 4 est entré en vigueur en mars 2014, et le processus de passation de marchés est en cours. L'appui financier susmentionné de la Banque a permis d'assurer la réfection et le bitumage de 673 km de routes principales, le renouvellement du bitume et le rechargement en gravier de 270 km de routes, l'entretien de 2 400 km de routes de district et la réparation ponctuelle de 2 000 km de routes de district. Ces interventions ont permis de désenclaver des zones isolées et inaccessibles pour les relier aux marchés, aux services de santé et d'éducation, ainsi qu'à d'autres services sociaux, et d'améliorer la qualité des services de transport.

2.8.2 La performance moyenne des RSSP 2 et 3 s'élève 2,61 (novembre 2013), ce qui est jugé satisfaisant. Il ressort de l'évaluation ex-post de la Banque des projets achevés que les routes construites ont contribué à améliorer et accroître, d'une manière générale, la production dans les secteurs de l'agriculture et de l'élevage, soutenant ainsi les efforts de transformation sociale et économique déployés par le gouvernement. Par ailleurs, les interventions de la Banque ont favorisé l'intégration régionale et les échanges commerciaux entre l'Ouganda, la Tanzanie, le Kenya, le Rwanda et la RDC. Le RSSP 1 achevé récemment a été crédité de la note 1,82, ce qui est jugé satisfaisant. Le RSSP 5 complète également les opérations du secteur agricole financées par la Banque dans le cadre du Programme d'amélioration de l'infrastructure agricole communautaire (CAIP)-1 et du CAIP-2 pour la route Bumbobi-Lwakhakha, et du CAIP 3 pour la route Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu. Par ailleurs, certaines écoles ont été rénovées/construites dans la région de Bumbobi-Lwakhakha dans le cadre des projets d'éducation III et IV financés par la Banque et du projet d'éducation III dans la région de Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu. L'encours total du portefeuille de la Banque à décembre 2013 comprenait 20 projets, dont un projet énergétique régional (NELSAP) qui est potentiellement à problème.

Leçons apprises et prises en compte dans la conception du projet

2.8.3 La conception du projet a pris en compte les leçons tirées des interventions en cours et antérieures de la Banque dans le sous-secteur. Au titre de ces leçons, il est impératif : i) d'éviter les retards au niveau des activités de lancement et du démarrage de la mise en œuvre du projet, en particulier l'indemnisation – ce risque a été atténué par la rationalisation des conditions de prêt en exigeant l'indemnisation par tronçon et la passation anticipée des marchés afin de réduire les retards liés à l'acquisition ; ii) de procéder au décaissement du financement de contrepartie en temps opportun – ceci est pris en compte dans le TSBFP, qui fait du RSDP une priorité du budget consolidé afin d'améliorer la disponibilité des ressources ; iii) d'éviter la non-présentation des rapports d'audit financier – ce risque est atténué par l'intégration dans la conception du projet d'une disposition prévoyant le recours aux services d'un cabinet d'audit indépendant ; iv) d'alléger le suivi de la gestion du projet en intégrant une composante « Audit technique » du projet afin d'assurer la conformité technique et l'optimisation des ressources ; v) d'éviter les dépassements de coûts – à cet égard, l'UNRA a procédé à un examen critique des documents techniques détaillés pendant le traitement du projet afin d'éviter de changer la portée des travaux pendant la phase d'exécution ; de veiller à ce que le Gouvernement responsabilise les consultants chargés de la conception/supervision ; vi) de prendre les mesures nécessaires pour éviter l'affaissement prématuré des revêtements – ce risque sera atténué par l'inclusion de ponts-bascules sur les routes du projet afin de résoudre les problèmes liés à la charge à l'essieu des véhicules ; vii) et de lutter contre les accidents de la circulation grâce à l'adoption de meilleures mesures d'amélioration de la sécurité routière et à des campagnes de sensibilisation. Afin de réduire au minimum les retards liés à l'acquisition et aux décaissements, l'UGFO assurera le suivi des activités exécutées par l'UNRA. En outre, le GoU a demandé la passation anticipée des marchés. La Banque a accédé à la demande du gouvernement ougandais de recourir à l'adjudication anticipée de contrats.

2.9 Principaux indicateurs de performance

2.9.1 Les cinq réalisations suivantes sont attendues au terme de la mise en œuvre du projet : i) la réduction des coûts de transport ; ii) l'amélioration de la mobilité ; iii) l'amélioration de l'accès aux infrastructures économiques et sociales ; iv) l'alimentation des ménages en eau

potable ; et v) l'augmentation des revenus des commerçantes grâce aux marchés créés en bordure de route. Les produits escomptés du projet sont indiqués ci-après : i) le bitumage de 123 km de routes en gravier ; ii) des services auxiliaires tels que la plantation de 28 000 arbres ; l'amélioration de 17 marchés existants en bordure de route ; la construction de 16 forages et la fourniture de 85 bicyclettes de transport de marchandises et de 34 charrettes aux commerçantes ; et iii) l'appui institutionnel à l'UNRA. Les indicateurs de produits seront mesurés pendant l'exécution du projet, à mesure que les tronçons routiers seront ouverts à la circulation, et après l'achèvement du projet. À moyen terme (2016), les progrès seront évalués par l'achèvement d'au moins 25 km de chaque route. D'ici à 2018, tous les 123 km seront ouverts à la circulation. D'ici à 2018, le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) sera pleinement respecté, le PAR aura été entièrement exécuté, au moins 18 communautés auront été sensibilisées, au moins 900 emplois locaux créés, dont 25 % pour les femmes pendant la phase de construction des routes ; 450 emplois liés à l'entretien de routine, dont 25 % pour les femmes.

2.9.2 Le consultant recruté pour la supervision sera responsable de la collecte des données de base (désagrégées par sexe) au début de la mise en œuvre du projet. Ces données concernent : i) les coûts de transport et le temps de déplacement pour les types spécifiques de véhicules et de déplacement ; ii) les frais de transport et les coûts du fret ; iii) l'indice d'accessibilité ; iv) les accidents de la circulation ; v) les emplois créés pendant les phases de construction et d'entretien, en soulignant les différences sexospécifiques en ce qui concerne les rôles et responsabilités ; vi) la prévalence du VIH/Sida ; vii) l'utilisation des infrastructures de santé par les femmes enceintes ; viii) les taux d'inscription des filles dans l'enseignement secondaire ; ix) l'exécution du PGES ; et x) les indicateurs de revenu/pauvreté. Les indicateurs seront révisés à mesure que les tronçons routiers seront ouverts à la circulation et à l'achèvement du projet afin de s'assurer que les objectifs fixés ont été atteints. L'UNRA procédera à une révision des indicateurs trois années après l'achèvement du projet. Par ailleurs, les sources supplémentaires de données comprendront les rapports trimestriels d'activité, les rapports financiers et techniques, les rapports d'audit, les registres de décaissement et les rapports de mission de supervision et de revue à mi-parcours de la Banque.

III. FAISABILITÉ DU PROJET

3.1 Performance économique et financière

La méthodologie de l'analyse économique repose sur l'analyse coûts-avantages, en comparant les scénarios « avec » et « sans » le projet sur une période de 20 années, à l'aide du Modèle de développement et de gestion routière (HDM-4). L'on a adopté un taux d'escompte de 12 %, un facteur de conversion de 0,83, une valeur résiduelle de 20 %, ainsi qu'une période de réfection de 3 années pour la route Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et de 2 années pour la route Bumbobi-Lwakhakha, à compter de novembre 2015. Les coûts économiques comprennent les coûts tant d'entretien que d'investissement en vue de la modernisation de routes à l'aide d'un RB. Les avantages concernent les économies au titre : i) des coûts d'exploitation des véhicules ; ii) du temps de déplacement motorisé pour les passagers et le fret ; et iii) le déplacement et l'exploitation non motorisés. Les détails des résultats de l'analyse du trafic et de l'analyse économique pour chaque route (Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et Bumbobi-Lwakhakha) figurent à l'Annexe B7. Le Tableau 3.1 ci-dessous présente un résumé de l'analyse économique combinée.

Tableau 3.1
Résumé de l'analyse économique

Paramètre	RSSP 5
TRIF, VAN (scenario de base)	(Sans objet)
Taux de rentabilité interne économique (TRIE)	15,5 %
Valeur actualisée nette (VAN) en \$ EU	12,8 millions
Sensibilité du TRIE à une augmentation de 10 % des coûts et une baisse de 10 % du trafic à la fois	12,7 %

3.2 *Impacts environnementaux et sociaux*

3.2.1 Le projet est classé à la Catégorie 1 conformément au PEES de la Banque. La longueur totale des routes faisant l'objet du projet est de 123 km. La route Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu (78,5 km) franchit la frontière de la Réserve de la faune de Kigezi et quelques-uns de ses tronçons traversent des zones forestières. Quant à la route Bumbobi-Lwakhakha (44,5 km), elle traverse des zones agricoles et plusieurs établissements humains et centres commerciaux. Le projet entraînera la perte de moyens de production (terres, structures résidentielles et commerciales) pour plus de 200 personnes. Le nombre de ménages affectés par le projet est estimé à 2 968 pour la route Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et 3 113 pour la route Bumbobi-Lwakhakha. Un résumé de l'EIES et du PAR a été placé en ligne le 27 janvier 2014.

Environnement

3.2.2 Les impacts négatifs les plus importants du projet concernent l'expropriation de terres, le réaligement du tracé de la route, le contournement de certains centres commerciaux, en raison du changement de tracé, ainsi que le déplacement de populations qui gagnaient leur vie sur les terres des tronçons réalignés. Au nombre des autres impacts liés à la phase de construction figurent la coupe de la végétation pour le réaligement des tronçons et dans les détours, les impacts de la création des carrières et sites d'emprunt, l'érosion du sol, le bruit, la poussière et les impacts sur la qualité de l'eau. Pendant la phase d'exploitation du projet, le principal impact a trait aux accidents de la circulation dus à l'augmentation de la vitesse par les automobilistes, suite à l'amélioration de l'état de la route.

3.2.3 Des mesures appropriées d'atténuation des impacts négatifs ont été identifiées et intégrées dans le PGES. Au nombre de celles-ci figurent : i) l'indemnisation et la réinstallation des personnes affectées par le projet ; ii) l'établissement d'un plan détaillé d'identification des sources de matériaux de construction – ensuite, les carrières seront identifiées, marquées sur les plans techniques et définies dans le document d'appel d'offres/contractuel ; seules les zones approuvées seront exploitées ; iii) la remise en état des sites d'emprunt, des carrières et des routes d'accès ; iv) l'examen des questions générales liées à l'élimination des déchets conformément aux règles stipulées dans la Réglementation environnementale nationale (de gestion des déchets) de 1999 ; v) la réduction au minimum du défrichement autour de l'ensemble des sites de travail, y compris les sites de camp proposés ; vi) l'entretien régulier des équipements et véhicules de construction afin de réduire les émissions de gaz ; vii) la fourniture d'équipements et la prise de mesures de protection personnelle pour les ouvriers chargés de la construction dans le cadre du Plan de santé et de sécurité du projet.

3.2.4 Parmi les impacts positifs et les retombées bénéfiques escomptés du projet figurent le renforcement de l'intégration régionale aux niveaux d'Ishasha, à la frontière Ouganda-RDC, et

de Lwakhakha, à la frontière Ouganda-Kenya. Au nombre des autres impacts positifs figurent l'amélioration de l'accessibilité, la réduction des coûts du transport public, la sécurité routière, l'amélioration de l'accès aux services sociaux, l'amélioration des économies locales, le développement induit, l'augmentation de la valeur des produits agricoles grâce à l'amélioration de l'accès aux marchés, la stimulation et le développement des activités économiques en bordure de route, ainsi que l'amélioration de la mobilité sociale.

Changements climatiques

3.2.5 Les variations ou augmentations des températures dues au réchauffement planétaire pourraient affecter la durée de vie de la route, notamment la saignée du bitume. D'autres conséquences concernent les dégâts causés à des ouvrages en béton tels que les ponts et ponceaux sous l'effet de l'extension. En outre, les inondations pourraient causer d'importants dégâts ou la submersion des ouvrages hydrauliques. Les routes du projet ont été conçues conformément aux dispositions du guide national de la conception des routes qui prévoit l'utilisation de bitumes et de liants bitumineux adaptés aux conditions climatiques locales. La conception du projet prévoit également la plantation de quelque 28 000 arbres le long des zones désignées dans l'emprise de la route afin de remplacer les arbres abattus pendant les travaux de construction. Par ailleurs, ces arbres tiennent lieu de puits de carbone et peuvent contribuer à ralentir les changements climatiques.

Genre

3.2.6 Les femmes représentent en moyenne 51,5 % de la population des zones du projet. L'exécution du projet ne devrait avoir aucun impact négatif pour un sexe donné, en particulier. Cependant, il convient de souligner que la mise en œuvre du PAR accordera une attention particulière aux besoins de groupes vulnérables, tels que les femmes, notamment les possibilités de perturbation des réseaux sociaux et l'équité pour toutes les personnes affectées pendant le versement des indemnités. Conformément à la Stratégie décennale et à la Stratégie relative au genre (2014-2018) de la Banque, le projet veille en particulier à ce que tant les hommes que les femmes tirent parti du projet. Pendant la phase de mise en œuvre, l'UNRA prodiguera des conseils aux entrepreneurs afin qu'ils accordent au moins 25 % des emplois aux femmes pendant les travaux de construction. L'on a ajouté aux composantes et activités du projet la mise à disposition pour les femmes d'équipements de transport non motorisés (TNM) afin de transporter les produits et intrants vers et à partir des marchés. Parmi ceux-ci figurent 85 bicyclettes de transport de marchandises et 34 charrettes à traction asine, qui seront achetés et offerts aux groupements de femmes au niveau des paroisses et des comtés. Pendant la mise en œuvre du programme de lutte contre le VIH/sida, une attention particulière sera accordée aux filles et aux femmes afin qu'elles évitent les rapports sexuels occasionnels et non désirés avec les travailleurs pendant la phase de construction. En outre, le projet financera des campagnes de sensibilisation en vue du changement de comportement au sein des communautés et pour la prise d'initiatives institutionnelles concernant la prévention et la réponse à la violence fondée sur le genre comme complément du programme financé par le Fonds des Nations Unies pour la population au niveau du district.

3.2.7 Pendant la phase d'exploitation, les résultats du projet devraient contribuer à résoudre certains des problèmes auxquels font face la plupart des femmes, notamment, et ce qui est plus important, la réduction du temps de déplacement, qui permettra aux cas d'urgence, notamment ceux liés à la maternité, d'atteindre les structures sanitaires à temps, réduisant ainsi d'environ 20 % le nombre de cas d'urgence liés à la maternité. Les moyens de transport disponibles,

notamment les minibus, à la différence des motocyclettes, permettront aux filles d'avoir accès à l'enseignement secondaire, le ratio de scolarisation des filles dans l'enseignement primaire pouvant atteindre 95 %. L'amélioration des marchés situés en bordure de route, où prédominent les femmes (60 %), se traduira par l'amélioration des opportunités d'accroissement des revenus de celles-ci. À ceci s'ajoutera également une réduction de 30 % des coûts de transport. Les 16 forages financés par le projet réduiront le fardeau de la collecte d'eau potable pour les femmes qui se traduit souvent par le port de lourdes charges pendant de longues heures. Le temps économisé sera investi dans d'autres activités productives et l'éducation des filles. Afin d'atteindre les réalisations escomptées en termes de genre, l'entrepreneur et l'ingénieur du site du projet recruteront chacun un spécialiste du genre pour établir et superviser, respectivement, un Plan de gestion du genre qui comprendra la sensibilisation sur le genre, sous l'égide de l'UNRA.

Impacts sociaux

3.2.8 Les zones du projet connaissent, en général, une pénurie de terres, qui se traduit par la faiblesse des revenus tirés des activités agricoles. Cependant, la population est essentiellement constituée d'agriculteurs. Il ressort des conclusions de l'enquête socioéconomique de référence pour la route Bumbobi-Lwakhakha que, par exemple, la principale source de revenu de la plupart des ménages (74,3 %) était l'agriculture, les emplois dans la fonction publique représentant 11,4 %, le commerce 9,5 %, la fourniture de services 1,9 % (restaurants/hôtels, salons, conduite de boda-boda (motos-taxis)), et le travail occasionnel 2,9 %. Les revenus en milieu rural et périurbain sont généralement faibles, en raison du caractère informel et irrégulier des activités économiques. Le taux de pauvreté est estimé à 23,9 % de ménages affectés, qui vivent en deçà du seuil de pauvreté ou avec moins d'un (1) \$ EU par jour. La terre constitue la ressource naturelle la plus disponible à laquelle a accès la majorité des PAP. Dans ces zones, la propriété foncière est essentiellement coutumière, hormis quelques titres fonciers. Le projet offrira des avantages financiers directs et indirects pendant la phase de construction sous forme d'emplois à court terme, et pendant la phase d'exploitation sous forme d'accroissement des activités agricoles et économiques. L'on s'attend à ce que quelque 900 emplois soient créés pendant la phase de construction des deux routes, et à ce que tous les emplois semi-qualifiés et non qualifiés soient proposés aux communautés locales.

3.2.9 Les zones du projet sont des zones agricoles par excellence dont les activités tireront parti de l'amélioration du système de transport, notamment les zones productrices de thé de Kihiki, Nyamirama et Kayonza. L'augmentation de la production théicole se traduira par la création d'un plus grand nombre d'emplois qui sont traditionnellement occupés par des femmes. En 2012, le domaine théicole de Kayonza a produit 12 460 tonnes de thé, profitant à 4 845 petits planteurs. L'amélioration de 17 marchés en bordure de route facilitera les échanges locaux, essentiellement celui des produits agricoles et de leur stockage. Les communautés de pêcheurs autour du lac Edward tireront des avantages financiers de l'accès aux marchés disponibles à Kanungu et Rukungiri. Par ailleurs, la région de Kanungu constitue la porte d'entrée du sanctuaire des gorilles de montagne dans le Parc national impénétrable de Bwindi (BINP) qui n'a pas attiré autant de touristes que d'autres parcs tels que le QENP et Kigezi, en raison du mauvais état de la route. Le BINP a reçu 11 407 touristes par an, en moyenne, entre 2006 et 2010, contre 57 621 touristes pour le QENP au cours de la même période, bien que ces parcs soient à des extrémités opposées du même lac. Le nombre de touristes pourrait augmenter, une fois que le transport aura été amélioré. L'alimentation en eau potable contribuera à améliorer le bien-être de plusieurs ménages qui n'ont pas accès à une eau de qualité à l'heure actuelle. À Kanungu, le taux d'accès à l'eau potable s'élève à 74 %, ce qui montre qu'une grande partie de la population ne bénéficie pas d'une bonne alimentation en eau. Le projet construira 16 forages pour les

communautés locales. Les zones autour d'Ishasha et Kanungu éprouvent des difficultés à attirer des agents de santé très qualifiés et l'accès à de meilleurs services de santé a été freiné par le mauvais état de la route. Ishasha a toujours dépendu d'un hôpital en RDC voisine et Kanungu des hôpitaux de Kambuga et Mbarara qui sont situés à 6 et 12 heures de distance, compte tenu de l'état actuel de la route, et ne sont pas indiqués pour accueillir les cas d'urgence. En outre, le projet entreprendra des campagnes de sensibilisation sur le VIH/sida tant pour les travailleurs du projet que pour les communautés vivant le long de la zone d'influence du projet. Ces travailleurs recevront des moustiquaires aux fins d'utilisation à la maison ou dans leurs camps pendant la phase de construction. De même, l'on entreprendra, tant pendant la phase de construction que pendant celle de l'exploitation, une campagne de sensibilisation à la sécurité routière qui portera essentiellement sur la combinaison de modes, en particulier pour les opérateurs de TNM qui utiliseront les accotements bitumés prévus dans la conception du projet.

Réinstallation involontaire

3.2.10 L'on s'attend à ce que la route Rukungiri-Ishasha/Kanungu affecte de différentes manières et à différents degrés 2 968 ménages possédant des biens, soit environ 12 417 personnes. Parmi celles-ci, il existe 32 chefs de ménage qui sont vulnérables (26 hommes et 6 femmes). Par ailleurs, la route Bumbobi-Lwakhakha affectera directement au total 3 113 ménages, soit environ 20 857 membres de famille (PAP), par le truchement essentiellement de la perte de terres, de structures, d'arbres, de cultures, etc. Sur ce nombre, 527 ménages devront construire de nouveaux logements et 123 d'entre eux sont des PAP vulnérables qui auront besoin d'une aide spéciale pour leur réinstallation. Certains impacts concerneront la destruction d'infrastructures communautaires telles que les écoles, les lieux de culte et les cimetières, ainsi que la perte de moyens d'existence. En outre, il y aura des impacts sur des infrastructures publiques telles que les équipements collectifs (réservoirs d'eau, lignes de transport et systèmes de communications). Compte tenu de l'importance du nombre de personnes affectées, conformément à la Politique et aux procédures de la Banque, deux plans d'action de réinstallation à part entière ont été élaborés et fait l'objet d'un budget approprié comme suit : 7,762 milliards d'UGX (3,2 millions de \$ EU) pour la route Rukungiri-Ishasha/Kanungu et 29,442 milliards d'UGX (11,5 millions de \$ EU) pour la route Bumbobi-Lwakhakha.

IV. EXÉCUTION

4.1 Dispositions relatives à l'organisation

Organe d'exécution

4.1.1 L'UNRA sera l'organe d'exécution du projet. Par le passé, il a supervisé de manière satisfaisante des projets routiers similaires financés par les partenaires au développement, notamment la Banque. Il dispose des capacités institutionnelles nécessaires pour gérer le présent projet. L'UNRA, qui est dirigé à l'heure actuelle par un directeur exécutif par intérim, gère ses opérations quotidiennes par le truchement de six directions, à savoir la Planification, les Projets, les Opérations, les Finances et l'Administration, l'Audit et les Achats. La Direction des projets est responsable de l'exécution du présent projet. L'UNRA, par le truchement du Coordonnateur de projet nommé (déjà approuvé par la Banque), sera responsable de la coordination générale des activités du projet et tiendra lieu de point focal pour toutes les parties prenantes du présent projet. Le Coordonnateur de projet sera assisté d'ingénieurs de projet et de différentes équipes de professionnels au sein de l'UNRA, notamment des experts en acquisition, environnement, sciences sociales et finances. Afin de renforcer les capacités institutionnelles de l'UNRA, une

composante « Renforcement des capacités » (formation de six membres du personnel) a été intégrée au présent projet, dans la continuité de l'intervention au titre du RSSP 4 de la Banque.

4.1.2 Les travaux de génie civil feront l'objet de deux marchés (Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu sur 36 mois et Bumbobi-Lwakhakha sur 24 mois). La mise en œuvre du PGES relèvera de la responsabilité de l'entrepreneur, sous la direction du consultant chargé de la surveillance des travaux de construction et fera l'objet d'une inspection par l'UNRA. Le PAR sera exécuté par l'UNRA, en collaboration avec les conseils fonciers de district. L'Office veillera à l'autonomisation des femmes, en collaboration avec le ministère de la promotion de la femme, les ONG locales, les organisations à base communautaire (OBC) et les autorités locales, y compris les bureaux de développement de district. Le respect des lois et règlements du secteur de l'environnement fera l'objet d'un suivi par l'Office national de la gestion de l'environnement (NEMA) tant au niveau national que du district. La prise en compte des questions transversales (QT), essentiellement les mesures de sensibilisation sur le VIH/sida et la sécurité routière, sera sous-traitée à des prestataires de services (ONG, OBC, etc.). La mise en œuvre des mesures physiques de sécurité routière incombera à l'entrepreneur. Les différents ministères techniques, organismes et ONG prendront part à l'exécution du projet à travers leur participation aux différents fora.

Passation de marchés

4.1.3 Toutes les acquisitions de travaux par voie d'appel d'offres international (AOI) et l'acquisition de services de consultants se feront conformément aux « *Règles et procédures pour l'acquisition de biens et travaux* » de la Banque datées de mai 2008, telles qu'amendées de temps à autre, et aux « *Règles et procédures pour l'utilisation des services des consultants* » datées de mai 2008, telles qu'amendées de temps à autre, à l'aide des Documents types d'appel d'offres de la Banque et selon les dispositions stipulées dans l'Accord juridique. L'UNRA établira un plan d'acquisition acceptable qu'il soumettra à la Banque pour examen et approbation avant les négociations de l'Accord juridique. Les dispositions relatives à l'acquisition sont résumées à l'Appendice V et présentées de manière détaillée à l'Annexe technique B 5.

4.1.4 L'UNRA dispose en son sein d'une direction des acquisitions qui sera responsable de l'acquisition des travaux, des services de consultants, de la formation et de l'achat des articles divers. La direction est dirigée par un directeur par intérim qui relève directement du Directeur exécutif. Le poste de directeur est encore vacant, bien qu'il existe un Consultant chargé de l'acquisition qui tient lieu de Directeur par intérim. En outre, trois postes de chargé des achats, trois d'assistant chargé des achats et un de chargé de la documentation demeurent vacants. Deux consultants chargés des acquisitions apportent une assistance technique à la direction. Un comité des marchés a été mis sur pied et est opérationnel. Il existe également un comité indépendant d'évaluation des offres parallèle, responsable de l'évaluation des acquisitions de valeur élevée. La structure, les ressources, les capacités, l'expertise et l'expérience actuelles de l'UNRA suffisent à effectuer les acquisitions au titre du présent projet. Cependant, il est recommandé que l'Office accélère le processus de recrutement en vue de pourvoir les postes vacants. Afin d'accélérer l'exécution du projet, la Banque a accédé à la demande du gouvernement de recourir à l'adjudication anticipée de marchés pour le recrutement des consultants chargés de la surveillance des travaux de construction des deux routes, et des entrepreneurs pour les travaux de génie civil.

Gestion financière

4.1.5 Les capacités de l'UNRA en matière de gestion financière (GF) sont jugées suffisantes pour le projet. L'office dispose de structures appropriées, ainsi que d'un personnel suffisant pour assumer les responsabilités de gestion financière du projet. L'UNRA est exécutée actuellement des projets de la Banque. Le présent projet utilisera essentiellement les systèmes de gestion des finances publiques de l'Ouganda, le cas échéant. La Direction des finances et de l'administration de l'UNRA détachera auprès du présent projet un comptable de projet qui en assurera la gestion financière au quotidien, à l'aide des systèmes de gestion financière de l'UNRA. Celui-ci utilise le logiciel comptable Pastel Partner, Version 9 Build 9.3.3, qui est approprié et en mesure d'enregistrer des transactions exactes et complètes, et d'établir les rapports financiers en temps opportun. Ce logiciel subit actuellement une mise à niveau. Différentes « sociétés » sont gérées à l'aide de Pastel afin d'assurer la séparation des registres comptables et d'éviter le mélange des ressources.

4.1.6 L'UNRA dispose d'une direction de la planification qui est responsable de la consolidation de son budget général. Chacune des six directions de l'UNRA prépare ses propres estimations budgétaires annuelles qui reposent sur les activités individuelles et respectent les plafonds budgétaires, tel que conseillé par le ministère des Finances, du Plan et du Développement économique (MoFPED). Une fois approuvé par le Conseil d'administration de l'UNRA, le budget consolidé est soumis au MoFPED qui, par les soins du ministre des Finances, présente le budget national au Parlement pour adoption. L'exécution et le suivi du budget sont assurés essentiellement par la Direction des finances et de l'administration. En outre, celle-ci aide l'équipe de suivi et d'évaluation, qui relève de la Direction de la planification, à établir les rapports pour un certain nombre de parties prenantes (gouvernement, bailleurs de fonds, etc.). L'établissement du budget du présent projet obéira aux procédures de l'UNRA, tel qu'expliqué ci-dessus. Ce budget sera consolidé dans le budget global de l'UNRA et adopté par le Conseil. Il suivra les procédures présentées ci-dessus aux fins d'intégration dans le budget national.

4.1.7 L'UNRA dispose d'une direction de l'audit interne dirigée par un directeur qui relève du Conseil d'administration et, sur le plan administratif, du Directeur exécutif. Cette direction compte six auditeurs qualifiés. Une section d'audit technique vient d'être créée et un des deux ingénieurs à recruter a déjà rejoint la Direction. La fonction d'audit interne de l'UNRA jouera un rôle important pendant l'exécution des audits internes réguliers pour le compte du projet, comme c'est le cas à l'heure actuelle. Les états financiers annuels du projet seront établis conformément aux Normes internationales d'établissement de rapports financiers, chaque année, au plus tard le 30 septembre. Ces documents devront comprendre : i) un bilan présentant l'actif et le passif ; ii) un état des recettes et dépenses présentant séparément le financement de la Banque, ceux des homologues et des cofinanciers, le cas échéant, ainsi que les soldes de trésorerie ; iii) l'état du Compte spécial et des comptes en dollars ; ainsi que iv) les Notes des états financiers décrivant les principes comptables en vigueur et une analyse détaillée des principaux comptes. En outre, ces documents fourniront des informations récentes sur la performance financière du projet dans le cadre du Rapport trimestriel d'activité (RTA), tel que requis par la Banque, dans un délai maximum de 45 jours, à compter de la fin du trimestre.

4.1.8 Les états financiers du projet seront vérifiés par le Vérificateur général de l'Ouganda, sur la base des Termes de référence de la Banque relatifs à l'audit. Ces états financiers vérifiés seront soumis à la Banque dans un délai de six mois, à compter de la fin de l'exercice budgétaire. À mi-parcours du programme, une vérification de l'optimisation des ressources (OR) sera

effectuée par le Vérificateur général ou une personne désignée par celui-ci à cet effet, conformément aux termes de référence convenus avec la Banque.

Dispositions relatives aux décaissements

4.1.9 Le projet utilisera à la fois les méthodes du compte spécial et du paiement direct pour les décaissements, tel que recommandé dans le Manuel de décaissement de la Banque, dont les détails sont expliqués dans l'évaluation de la gestion financière.

4.2 Suivi

4.2.1 L'UNRA, le MoFPED, le consultant chargé de la surveillance et la mission de supervision de la Banque assureront le suivi du projet. Cependant, les activités quotidiennes pour le marché des travaux de génie civil seront supervisées par le Consultant chargé de la supervision. L'UNRA, par le truchement du Coordonnateur de projet, soumettra un rapport d'étape trimestriel selon le format de la Banque. Ces rapports présenteront les indicateurs physiques, financiers, sociaux et environnementaux à atteindre par le projet. De même, ils fourniront des informations à jour sur l'exécution du projet, en mettant un accent particulier sur les principales questions et domaines de problèmes, et en recommandant des mesures en vue de résorber les goulots d'étranglement identifiés. Par ailleurs, la Banque effectuera des missions de supervision de terrain (deux fois par an), et une revue à mi-parcours afin d'assurer le suivi des indicateurs de performance du projet et du respect des conditions du prêt par le projet ; des règles et procédures de la Banque en matière d'acquisition et de gestion financière, et des plans de travail.

4.2.2 Le suivi de l'exécution du PGES et du PAR relèvera de la responsabilité de l'UNRA, du NEMA, du ministère des Travaux publics et des Transports (MoWT). Quoiqu'il en soit, les ONG locales, les OBC et l'administration locale assureront également le suivi des activités pertinentes. Par ailleurs, les missions de supervision de la Banque et d'UGFO permettront d'assurer le suivi de la mise en œuvre du PGES. À 85 % de l'achèvement des composantes du projet, la Banque et l'UNRA établiront un Rapport d'achèvement de projet. Ce rapport, le rapport d'achèvement de projet final du consultant, les statistiques de la performance et la performance financière de l'UNRA serviront de base à l'évaluation postérieure du projet.

4.3 Gouvernance

4.3.1 La note de l'Évaluation des politiques et institutions pays (EPIP) de l'Ouganda a fait l'objet d'une légère amélioration, passant de 4,1 en 2011 à 4,2 en 2012, avant de stagner à ce niveau en 2013. Cependant, la note de la gouvernance au titre de l'EPIP a baissé, passant de 3,6 en 2012 à 3,3 en 2013. Cette baisse s'explique essentiellement par des faiblesses en matière de gouvernance, qui ont entraîné des gaspillages des fonds publics et des fuites de fonds publics dans certains secteurs. En dépit de cette insuffisance au niveau national, la note est nettement supérieure à la moyenne de 3 pour l'Afrique de l'Est en 2013. Le secteur a également connu d'importantes réformes de politiques au cours de la dernière décennie, qui ont débouché sur la séparation des rôles et responsabilités en ce qui concerne l'élaboration des politiques, le développement et l'entretien routiers, la réglementation et le financement. L'UNRA est devenu opérationnel le 1^{er} juillet 2008 afin de développer et d'assurer l'entretien du réseau routier national. Quant au Fonds routier de l'Ouganda (URF), il a été créé en janvier 2010, avec pour objectif principal le financement de l'entretien des routes publiques. Le MoWT se concentre sur

l'élaboration des politiques, l'établissement des normes, la réglementation, le suivi et l'évaluation. Le Gouvernement envisage de créer, d'ici à 2015, un office séparé afin de gérer les réseaux de routes d'accès, de district, urbaines et communautaires, un office national de la sécurité routière et un office du transport métropolitain.

4.3.2 Le portefeuille de la Banque a été géré de manière satisfaisante, dans la mesure où les dispositions relatives aux différents projets sont respectées, pour l'essentiel. D'une manière générale, au titre de chacun des projets financés par la Banque, la mise en application des procédures d'acquisition et financières nécessaires, ainsi que la gestion des marchés sont satisfaisantes. L'UNRA a adhéré à l'initiative de Transparence dans le secteur du bâtiment (CoST) en septembre 2013 et la Banque a ajouté au titre du RSSP 4 une composante « Appui à l'initiative CoST » pour le secteur en vue d'améliorer la gouvernance. Les rapports d'audit et de supervision des projets récents de la Banque n'ont confirmé aucune irrégularité susceptible de compromettre l'assurance fiduciaire. Par conséquent, le choix d'adopter l'approche projet pour la présente opération se traduira par une amélioration de l'optimisation des ressources. Le système de supervision et d'audit de la Banque sera proactif pendant la période d'exécution et assurera l'orientation souhaitée en ce qui concerne les systèmes de contrôle interne. Par ailleurs, le projet comprend une composante « Renforcement des capacités de l'UNRA » qui vise à améliorer sa performance.

4.3.3 Au nombre des mesures spécifiques d'atténuation des risques liés au projet figurent : i) la désignation d'un cabinet d'audit financier indépendant afin de veiller à ce que les ressources soient utilisées efficacement et à bon escient ; ii) à l'exécution d'un audit technique indépendant du projet afin d'assurer l'optimisation des ressources ; iii) la revue antérieure et l'approbation par la Banque de toutes les activités d'achat au titre du projet ; et iv) l'utilisation des méthodes de décaissement direct afin de canaliser les ressources vers les entrepreneurs et les prestataires de services.

4.4 Durabilité

4.4.1 Le gouvernement ougandais a identifié le développement de l'infrastructure de transport comme l'un des domaines prioritaires pour l'atteinte des objectifs du Plan de développement national (PDN). Ainsi, le sous-secteur des routes a fait l'objet de réformes qui comprennent la création de l'UNRA et du Fonds routier (URF), ainsi que la restructuration du ministère des Travaux publics et du Transport (MoWT). L'UNRA a reçu pour mandat d'assurer l'entretien du réseau routier national avec le financement de l'URF. D'une manière générale, le secteur des transports souffre d'une pénurie de ressources humaines. Toutefois, le FAD, le DFID, l'UE et l'IDA sont en train de financer des programmes de renforcement des capacités au sein du MoWT, la sécurité routière, l'industrie nationale du bâtiment, l'URF et l'UNRA. Il n'en demeure pas moins nécessaire d'apporter un appui supplémentaire afin d'améliorer la gestion du projet au sein de l'UNRA. Le présent projet comprend une composante « Renforcement des capacités », dans la continuité de l'intervention antérieure de la Banque au titre du RSSP 4, tel que stipulé au paragraphe 4.1.1.

4.4.2 L'URF est censé tirer ses recettes essentiellement des redevances des usagers de la route, notamment la taxe sur le carburant, les droits de transit et les amendes pour surcharge. Cependant, au cours des quatre derniers exercices budgétaires (2010/11-2013/14), les sources de financement de l'URF étaient les affectations du Parlement à partir du fonds consolidé. En 2010-11, les recettes de la taxe sur le carburant étaient estimées à 813,5 milliards d'UGX (322,2 millions de \$ EU), tandis que les affectations à l'URF s'élevaient à 273,06 milliards d'UGX

(108,1 millions de \$ EU), soit seulement 33,6 % des recettes. L'UNRA a reçu 177,79 milliards d'UGX (70,4 millions de \$ EU). À ce jour, les redevances des usagers de la route n'ont pas été directement identifiées/imputées et transférées à l'URF. Ceci se fera après l'élimination de l'insuffisance/omission juridique dans la loi sur l'Office des recettes de l'Ouganda pour laquelle un projet de mémo du Gouvernement a été élaboré et devrait être examiné par le Parlement avant juin 2015.

4.4.3 Une revue des besoins d'entretien de routine des routes nationales et des allocations au cours des 7 dernières années (de 2006-07 à 2012-13) révèle un déficit moyen annuel de 95,5 milliards d'UGX (37,8 millions de \$ EU) au titre de l'entretien de routine. L'analyse du financement de l'entretien routier montre que suffisamment de ressources seront disponibles pour assurer l'entretien de routine du réseau routier en état bon à acceptable, lorsque le droit d'accise sur le carburant sera entièrement consacré à l'entretien routier. Ceci ne comprend pas les retards d'entretien. À moyen et long terme, le gouvernement ougandais envisage de canaliser directement les ressources des redevances des usagers de la route (taxe sur le carburant, droits de transit, frais d'immatriculation des véhicules, amendes pour dépassement de la charge à l'essieu et amendes pour dépassement du rapport poids-distance) vers l'URF pour l'entretien routier. Cependant, le processus a mis plus de temps que prévu et affecte la durabilité de l'investissement dans le sous-secteur. Afin d'assurer la durabilité de l'investissement dans le sous-secteur des routes, la Banque envisage d'introduire un Contrat routier axé sur les résultats et la performance (OPRC) dans ses interventions futures dans le sous-secteur, en vertu duquel le secteur privé se verrait confier non seulement la construction, mais également l'entretien des routes, dans le cadre d'un contrat de gestion du patrimoine. Le dialogue initial concernant cette initiative a été mené par la Banque pendant l'évaluation du projet. La Banque mondiale envisage également de financer le Projet du corridor du Nord-Est selon l'approche OPRC.

4.4.4 L'UNRA est en train de sous-traiter l'entretien de routine et périodique au secteur privé, des entrepreneurs privés effectuant l'intégralité de l'entretien périodique et 70 % de l'entretien de routine. À moyen terme (3 années), le taux pour l'entretien de routine sera porté à 90 %, le rôle des unités de travaux en régie de l'UNRA étant limité uniquement aux réponses d'urgence. L'UNRA est en train de procéder au contrôle de la charge à l'essieu en utilisant huit ponts-bascules fixes et deux ponts-bascules mobiles sur le réseau routier afin de protéger l'investissement. Deux ponts-bascules fixes et quatre ponts-bascules mobiles sont prévus et seront installés à des endroits stratégiques. Tout comme pour l'intervention antérieure de la Banque au titre des RSSP 3 et 4, le présent projet prévoit la construction d'un pont-basculé sur chaque route.

4.4.5 S'agissant des routes du projet, l'entretien des tronçons achevés relèvera de la responsabilité de l'entrepreneur pendant la phase de construction. Après l'achèvement, l'UNRA sera responsable de l'entretien des routes, sur financement de l'URF. Les besoins financiers pour l'entretien de routine des routes s'élèvent à 1,6 million de dollars des États-Unis (\$ EU) par an, à compter de 2020, ce qui est dans les possibilités de l'URF. L'impact des coûts d'entretien du projet sur les dépenses renouvelables du gouvernement ougandais ne sera pas très important et le gouvernement dispose des capacités financières et institutionnelles nécessaires pour assurer l'entretien de routine. Le premier entretien périodique des routes du projet (environ 25 millions de \$ EU) arrivera à échéance autour de 2026, dans douze ans à compter de 2014. Le gouvernement ougandais devrait envisager d'autres sources de recettes afin de mobiliser suffisamment de ressources et de combler le déficit général de financement pour l'entretien routier. La durabilité du projet dépendra, dans une large mesure, de la capacité de l'UNRA à effectuer l'entretien en temps opportun et à exercer un contrôle efficace de la charge à l'essieu

sur les routes du projet. De ce qui précède, il ressort que la mise en œuvre des mesures susmentionnées (transfert direct de la taxe sur le carburant à l'URF et introduction de mesures telles que l'OPRC) sont de nature à assurer la durabilité du sous-secteur.

4.5 Gestion des risques

4.5.1 *Retards d'exécution* : Le risque de retards dans la satisfaction des conditions préalables à l'entrée en vigueur de l'accord de prêt et les autres risques de retard d'exécution (qui se traduiraient par la non-réalisation des objectifs du projet en temps opportun) ont été atténués en veillant à ce que les conditions d'entrée en vigueur soient raisonnables. Par exemple, l'indemnisation se fera par tronçon routier et non pour toute la route. En outre, un suivi étroit du processus d'acquisition sera assuré afin de veiller au recrutement d'entrepreneurs de travaux de génie civil et de bureaux de consultants pour la surveillance suffisamment expérimentés. Par ailleurs, la passation des marchés se fera par anticipation afin d'accélérer l'exécution du projet. L'expérience de l'UNRA en matière de règles et procédures de la Banque, la supervision étroite et le rôle proactif de l'UNRA et de la Banque pendant l'exécution du projet devraient contribuer également à réduire les risques de retards d'exécution. Enfin, la stratégie de décentralisation de la Banque aura un impact positif en aidant l'UNRA par le biais d'un soutien et d'une réponse donnés en temps opportun.

4.5.2. *Dépassements de coûts* : Le risque d'augmentation des coûts du projet a été atténué par un examen approprié des études techniques détaillées, tout en fondant les coûts estimatifs sur les taux d'appel d'offres récents de marchés similaires. Les périodes d'exécution proposées ont été fixées suite à une étude approfondie des travaux prévus et de taux d'exécution réalistes. Des dispositions ont été prises pour les aléas et la hausse de prix afin de tenir compte d'une augmentation éventuelle des prix des matériaux, de la main-d'œuvre et du carburant. Les documents d'appel d'offres prévoiront une formule d'ajustement raffinée et équitable des prix pour chaque monnaie de paiement et type de travail de construction à exécuter, ainsi que les plans à soumettre par l'entrepreneur. Les recommandations de l'Étude des coûts unitaires ont également été étudiées et prises en compte, le cas échéant. Des audits techniques périodiques et l'adjudication anticipée des marchés seront utilisés afin de réduire au minimum les dépassements de coûts potentiels. Les impacts budgétaires des crises économiques mondiales sur la capacité du gouvernement à apporter le financement de contrepartie seront atténués par les recettes pétrolières favorables du gouvernement ougandais prévues pendant l'exécution du projet.

4.5.3. *Financement de contrepartie* : Il existe un risque que le gouvernement ne parvienne pas à apporter le financement de contrepartie, comme prévu. Ce risque est réduit au minimum par la fixation de plafonds sectoriels au titre du CDMT glissant triennal. Le CDMT est révisé chaque année en concertation entre les partenaires au développement et le gouvernement ougandais, conformément aux plafonds sectoriels du CDMT avant la finalisation du budget en juin. Ceci permet de réduire au minimum le risque de non-paiement du financement de contrepartie.

4.5.4 *Durabilité* : Il existe également un risque que le programme d'entretien annuel ne soit pas respecté, faute de financement. La surcharge des véhicules lourds pourrait contribuer à la détérioration prématurée de la route. L'approbation prévue par le Parlement du transfert direct des redevances des usagers de la route à l'URF (introduction d'un fonds routier de deuxième génération) avant juin 2015 contribuera à rationaliser le flux de ressources pour l'entretien routier. Par ailleurs, des mesures de contrôle de la charge à l'essieu seront effectuées à des points stratégiquement importants afin de réduire le risque de détérioration prématurée de la route, en intégrant la construction d'un pont-bascule pour chaque route. L'on s'attend à ce que la

composante « Renforcement des capacités » permette au personnel de l'UNRA d'acquérir des compétences pour la mise en œuvre et la durabilité futures. Enfin, le risque de changements climatiques dû aux inondations excessives dans les plaines est atténué par la mise en place d'ouvrages de drainage appropriés. Par ailleurs, la composante « Reboisement » contribuera à accroître l'absorption de CO₂.

4.6 Accumulation du savoir

Le projet comprend une composante « Renforcement des capacités » pour l'UNRA, qui permettra d'accumuler du savoir. En outre, il est prévu d'assurer la formation des homologues par les consultants chargés de la surveillance, ainsi qu'une formation sur le tas du personnel de l'UNRA pendant la construction. L'efficacité en termes d'accumulation du savoir sera prise en compte dans les rapports trimestriels, les rapports des missions de supervision et les rapports d'achèvement de projet, et le savoir accumulé sera partagé avec l'UNRA et d'autres partenaires au développement.

V. INSTRUMENTS ET AUTORITÉ JURIDIQUES

5.1 Instrument juridique

Un prêt FAD en faveur de la République d'Ouganda.

5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque

5.2.1 Le prêt sera subordonné aux conditions indiquées ci-dessous.

A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur

L'entrée en vigueur de l'Accord de prêt sera subordonnée à la satisfaction par l'Emprunteur des dispositions de la Section 12.01 des Conditions générales applicables aux Accords de prêt et aux Accords de garantie du Fonds (Entités souveraines).

B. Conditions préalables au premier décaissement

L'obligation pour le Fonds d'effectuer le premier décaissement des ressources du prêt sera subordonnée à l'entrée en vigueur de l'Accord, conformément à la Section 5.2.1 A. ci-dessus et à la satisfaction par l'Emprunteur des conditions ci-dessous.

L'Emprunteur fournira la preuve, satisfaisante quant à la forme et au fond pour le FAD :

- a) qu'il a ouvert à la Banque centrale de l'Ouganda un (1) compte spécial en devises sur lequel sera déposée une partie des ressources du prêt destinées à financer les composantes pertinentes du Projet ; et
- b) qu'il a élaboré et soumis au Fonds un Plan d'action de réinstallation (le « PAR ») pour chacun des deux lots de travaux de génie civil (lots de Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu et de Bumbobi-Lwakhakha, respectivement), ainsi qu'un calendrier (le « Calendrier des travaux et de l'indemnisation ») présentant de manière détaillée, notamment : i) les tronçons entre lesquels chaque lot des

travaux de génie civil sera réparti ; et ii) un délai pour l'indemnisation des Personnes affectées par le projet (« PAP ») pour tous ces tronçons.

C. Autres conditions

L'Emprunteur devra fournir la preuve, acceptable quant à la forme et au fond pour le FAD :

- a) qu'il a inclus dans son budget national pour chaque exercice budgétaire pendant l'exécution des travaux de génie civil, les ressources nécessaires pour l'indemnisation des PAP au titre des tronçons concernés par les travaux de génie civil à exécuter au cours de cet exercice budgétaire. Cette preuve devra être fournie sous la forme d'un document-cadre budgétaire émanant du ministère de l'Emprunteur en charge des finances, au plus tard le 31 mars précédant immédiatement le début de l'exercice budgétaire considéré ;
- b) qu'avant le démarrage des travaux de construction sur tout tronçon de tout lot de travaux de génie civil donné, toutes les Personnes affectées par le projet ont été indemnisées et/ou réinstallées pour le tronçon concerné du lot correspondant, conformément au PAR pertinent et à toutes les mises à jour y relatives, ainsi qu'au Calendrier d'indemnisation ; et

D) Engagements de l'Emprunteur

Au titre du projet, l'Emprunteur s'engage à : a) effectuer le comptage du trafic sur les routes du projet sur une base semestrielle, à compter du début des travaux de génie civil et, sur le réseau routier national chaque année ; b) mettre en œuvre toutes mesures nécessaires afin : i) d'atténuer les impacts environnementaux et sociaux du projet tels que présentés de manière détaillée dans le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) ; ii) d'établir un rapport détaillé sur l'exécution du PGES tous les six mois ; iii) d'adopter des mesures efficaces pour la sécurité sur les routes du projet ; et iv) de sensibiliser progressivement les populations locales sur le VIH/sida, les IST, la tuberculose et la problématique homme-femme ; c) soumettre au Fonds un rapport annuel sur les mesures adoptées pour la sécurité sur les routes du projet, la sensibilisation des populations locales sur le VIH/sida, les IST, la tuberculose et la problématique homme-femme ; d) inclure les fonds nécessaires au titre du financement de contrepartie du projet dans le Cadre de dépenses à moyen terme triennal ; et e) soumettre au Fonds, au plus tard le 31 janvier de chaque année, un rapport annuel fournissant la preuve des mesures de contrôle de la charge à l'essieu sur le réseau routier national.

5.3 Conformité aux politiques de la Banque

Le présent projet est conforme à toutes les politiques en vigueur de la Banque et ne nécessite aucune dérogation à celles-ci.

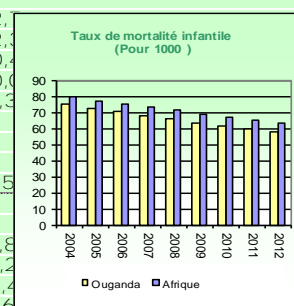
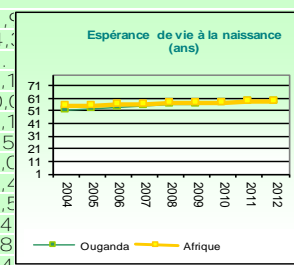
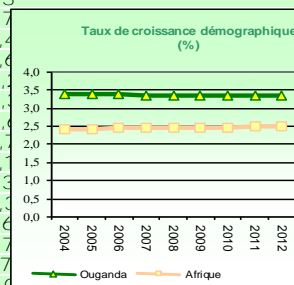
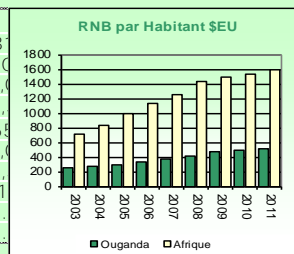
VI. RECOMMANDATION

La Direction recommande au Conseil d'administration d'approuver le prêt de 70 millions d'UC proposé en faveur de la République d'Ouganda et à prélever sur l'allocation du pays au titre du FAD XIII, aux fins et sous réserve des conditions stipulées dans le présent rapport.

APPENDICE I
Ouganda – Indicateurs socioéconomiques comparatifs

Ouganda
INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

Indicateur	Année	Pays en Développement		Pays développés	
		Ouganda	Afrique	Développement	Développés
Indicateurs de Base					
Superficie ('000 Km ²)	2011	242	30 323	98 458	35 811
Population totale (millions)	2012	36,3	1 070,1	0,0	0,0
Population urbaine (% of Total)	2012	16,0	40,8	47,1	78,6
Densité de la population (au Km ²)	2012	48,9	34,5	69,8	23,3
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2012	440	1 604	3 795	37 694
Participation de la Population Active - Total (%)	2012	37,8	37,8	68,7	72,0
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2012	49,1	42,5	38,9	44,0
Valeur de l'Indice sexospécifique de développement	2007-2011	0,509	0,525	0,694	0,910
Indice de développement humain (rang s)	2008-2012	161
Population vivant en dessous de 1,25 \$	2009-2011	38,0	40,0	20,6	...
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2012	3,4	2,3	1,3	0,3
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2012	6,0	3,4	2,6	0,7
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2012	48,6	40,0	28,5	16,4
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2012	2,4	3,6	6,0	16,6
Taux de dépendance (%)	2012	103,1	77,3	52,6	49,1
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2012	100,5	100,0	103,3	94,1
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2012	21,9	49,8	53,3	45,4
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2012	58,7	58,1	68,2	77,1
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2012	62,2	59,1	70,1	81,1
Taux brut de natalité (pour 1000)	2012	43,7	33,3	21,4	11,3
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2012	9,5	10,9	7,6	10,3
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2012	57,8	71,4	40,9	5,6
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2012	87,4	111,3	57,7	6,7
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2012	6,0	4,2	2,6	1,7
Taux de mortalité maternelle (pour 1000 vivants nés vivants)	2006-2010	310,0	415,3	240,0	16,0
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2012	37,0	34,5	62,4	71,4
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2004-2010	11,7	49,2	103,7	291,0
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2004-2009	130,6	133,0	168,7	734,0
Naissances assistées par un personnel (%)	2006-2010	57,4	53,7	64,3	...
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2011	74,8	67,8	86,5	99,1
Accès aux services de santé (% de la population)	2000	49,0	65,2	80,0	100,0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2011	35,0	40,2	56,8	96,1
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivants	2011	7,2	4,6	0,9	0,5
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2011	193,0	234,6	146,0	23,0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2011	86,0	81,6	83,9	95,4
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2011	75,0	76,5	83,7	93,5
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2006-2011	16,4	19,8	17,0	1,4
Apport journalier en calories par habitant	2009	2 137	2 481	2 675	3 280
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2010-2011	2,5	5,9	2,9	7,4
Indicateurs d'Éducation					
Taux brut de scolarisation au (%)					
Primaire - Total	2009-2012	113,2	107,0	107,8	102,0
Primaire - Filles	2009-2012	114,2	103,1	106,2	102,0
Secondaire - Total	2009-2012	28,4	46,3	66,4	100,0
Secondaire - Filles	2009-2012	25,6	41,9	65,1	100,0
Personnel enseignant féminin au primaire	2009-2012	40,9	39,2	58,6	81,3
Alphabétisme des adultes - Total (%)	2010	73,2	71,5	80,2	...
Alphabétisme des adultes - Hommes (%)	2010	82,6	78,4	85,9	...
Alphabétisme des adultes - Femmes (%)	2010	64,6	64,9	74,8	...
Dépenses d'éducation en % du PIB	2008-2010	3,3	5,3	4,5	5,5
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables (en % de la superficie totale)	2011	33,8	7,6	10,7	10,8
Taux annuel de déforestation (%)	2000-2009	2,0	0,6	0,4	-0,2
Forêts (en % pourcentage de la superficie totale)	2011	14,5	23,0	28,7	40,4
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2009	0,1	1,2	3,0	11,6



Source : Base des données du Département des Statistiques de la BAD; dernière mise à jour : octobre 2013
Banque Mondiale WDI; ONUSIDA; UNSD; OMS, UNICEF, WRI, PNUD, Rapports nationaux.
Notes: n.a. Non Applicable; ... : Données non disponibles.

Appendice III
Tableau récapitulatif du portefeuille de la BAD en Ouganda

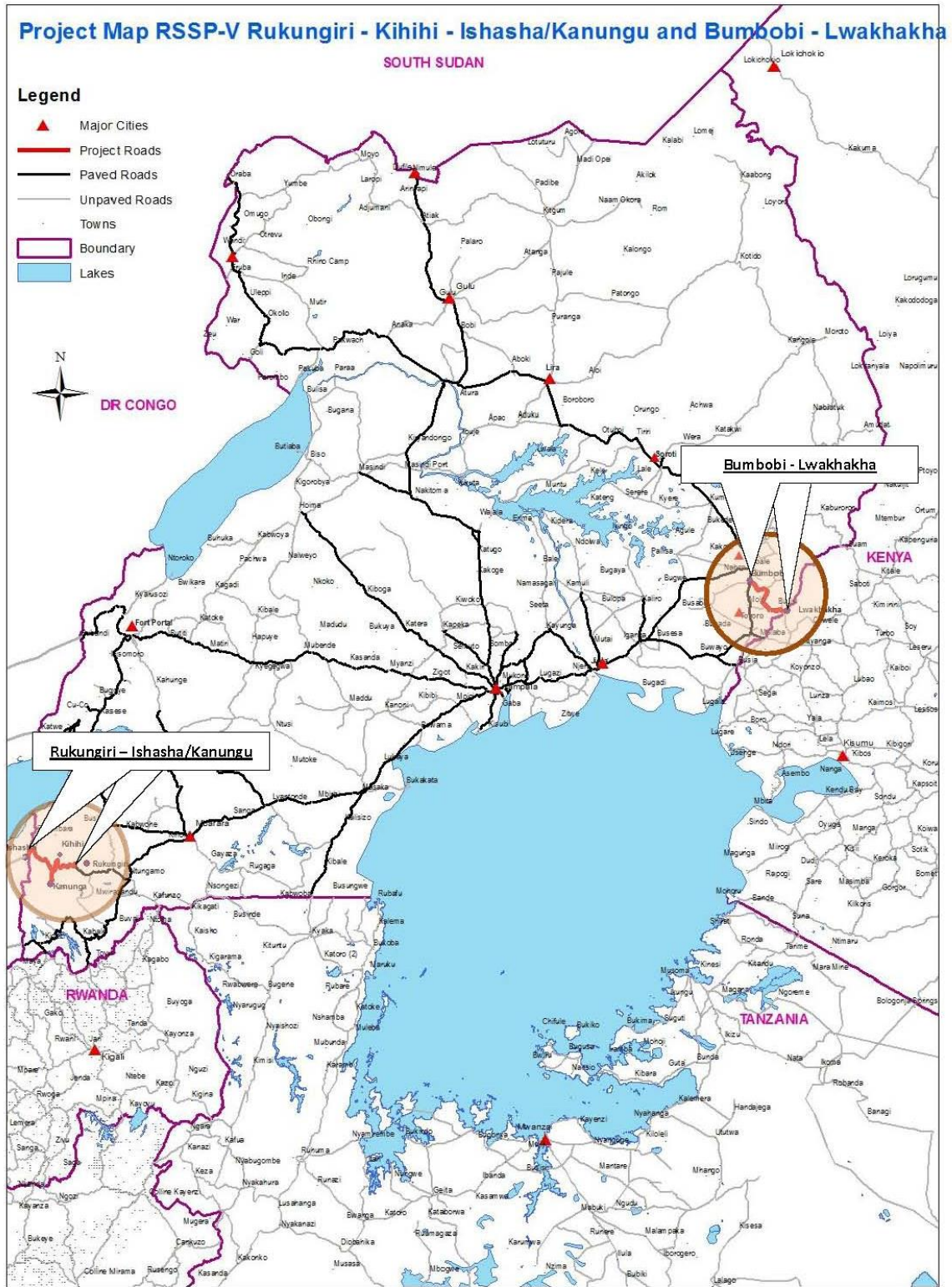
Appendice II : Tableau du portefeuille de la BAD en Ouganda - 31 décembre 2013																
N°	Description du projet	Date approb.	Date de Signature	Date entrée en vigueur	en Date 1er décais	Montant approuvé (millions UC)			Montant annulé (millions UC)			Eng. nets millions X D I	Montant décais (mil. X D I)	Décais. (%)	Date lim. dernier décais.	
						BAD	Prêt FAD	Don FAD	BAD	FAD	Don FAD					
A. AGRICULTURE																
1	D f c [f U a a Y X D U a f] agricole communautaire	31/01/07	17/05/2007	21/09/07	19/10/07	néant	30.00	zéro	néant	néant	néant	néant	30.00	27.64	92.1%	31/12/13
2	D f c [f U a a Y X D U a f] agricole communautaire	17/09/08	11.05.2009	02/09/09	23/10/09	néant	45.00	néant	néant	néant	néant	45.00	24.62	54.7%	31/12/14	
3	Amélioration des marchés et du comm (MATIIP)	25/03/2009	13.05.2009	05/02/10	17/03/10	néant	38.00	néant	néant	néant	néant	38.00	28.30	74.5%	30/09/15	
4	D f c [f U a a Y X D U a f] agricole communautaire	03/05/2011	10/06/2011	22/02/12	21/03/2012	néant	40.00	néant	néant	néant	néant	40.00	0.77	1.9%	31/12/2016	
Sous-total Agriculture												153.00	81.33	53.2%		
B. TRANSPORT																
5	D f c [Y h X D U d d i] Kabalagso (100,3KM)	27/04/05	19/05/05	24/07/06	12/04/07	néant	27.01	néant	1.49	néant	néant	néant	28.50	26.94	94.5%	31/12/13
6	D f c [Y h X D U d d i] U i (100,3KM)	20/12/2006	22/01/2007	18/02/2008	22/06/09	néant	32.99	néant	néant	néant	néant	32.99	31.25	94.7%	31/12/13	
7	Projet ad secteur routier 2 (Route Fort portal Bundibugyo (103KM)	17/12/07	15/05/08	18/11/2009	20/01/2010	néant	56.65	néant	1.35	néant	néant	néant	58.00	51.82	89.3%	31/08/15
8	Projet d'appui au secteur (143KM)	25/09/09	12/04/2010	13/07/2011	29/07/2011	néant	80.00	néant	néant	néant	néant	80.00	64.87	81.1%	31/12/14	
9	Projet d'appui (Kigumba Masindi) 135 KM	13/03/2013	07/11/2013	néant	néant	néant	72.94	néant	néant	néant	néant	72.94	-	0.0%	30/06/2018	
Sous-total Transport												272.43	174.88	64.2%		
10	Projet d'alimentation Kampala	16/12/2008	11/05/2009	18/02/10	16/07/10	néant	35.00	néant	néant	néant	néant	35.00	9.33	26.7%	31/12/14	
11	Programme d'alimentation	5/10/2011	11/01/2012	26/09/2012		néant	40.00	néant	8.59	néant	néant	43.59	11.23	25.8%	30/06/2016	
Sous-total Eau et assainissement												78.59	20.56	26.2%		
D. SOCIAL																
13	Réhabilitation des dispensaires de Mulago et KCC	06/07/2011	11/01/2012	02/07/2012	28/08/2012	néant	46.00	10.00	néant	néant	néant	néant	56.00	1.73	3.1%	31/12/2016
13	Projet d'appui à l'éducation (Éducation IV)	25/11/08	11/05/2009	31/08/09	22/12/09	néant	52.00	néant	néant	néant	néant	52.00	29.55	56.8%	31/12/14	
14	Projet d'Éduc	21/11/2012	05/07/2013	18/11/2013		néant	67.00	néant	néant	néant	néant	67.00	néant	néant	31/12/2017	
15	Projet d'amélioration en milieu rural	17/11/09	12/04/10	14/02/08	05/06/08	néant	10.20	néant	0.00	néant	néant	10.20	8.64	84.7%	31/07/2015	
Sous-total Social												185.20	39.92	21.6%		
16	Projet de transepian de Bujagillili	28/06/07	26/10/07	23/04/08	14/02/08	néant	19.21	néant	néant	néant	néant	19.21	16.70	86.9%	31/12/15	
17	Projet de lignes de transport Mbarara-Nkenda/Tororo-Lira	16/12/08	26/03/2010	18.02.2011	20/04/11	néant	52.50	néant	néant	néant	néant	52.50	13.79	26.3%	31/08/15	
Sous-total Énergie												71.71	30.49	42.5%		
TOTAL GÉNÉRAL POUR LES OPÉRATIONS DU SECTEUR PUBLIC												760.93	347.18	45.6%		
F. PROJETS MULTI NATIONAUX																
18	NELSAP 1	27/11/08	13/05/09	04/07/2011	25/10/2011	néant	7.59	néant	0.00	néant	néant	néant	7.59	1.50	19.8%	31/12/14
19	Programme d'alimentation du Lac Victoria -Phase II	17/12/2010	04/04/211	04/04/11	31/01/2012	néant	néant	néant	1.13	néant	néant	néant	11.13	1.25	11.2%	31/12/2015
Sous-total Projets multinationaux												18.72	2.75	14.7%		
H. OPÉRATION DU SECTEUR PRIVÉ																
20	Projet de financement de l'ha	23/11/2011		20/07/2012		12.85	néant	néant	néant	néant	néant	néant	12.85	9.67	75.3%	20/07/2017
Sous-total É Opération du secteur privé												12.85	9.67	75.25		
TOTAL GÉNÉRAL, Y COMPRIS LES PROJETS MULTINATIONAUX ET LES PROJETS DU SECTEUR PRIVÉ												792.50	359.60	45.38		

Appendice III

Principaux projets apparentés financés par la Banque et d'autres partenaires au développement en Ouganda - mars 2014

Projet	Bailleurs de fonds	Montant en millions de \$ EU	Objectifs de développement	
			Progrès liés à l'exécution	
Construction du pont de Jinja Nile	JICA	111	L'entrepreneur a été sélectionné et les travaux devraient démarrer au début de 2014.	Construire un nouveau pont comprenant une double chaussée, deux ponts à haubans d'un seul niveau et à double sens sur une longueur totale de 525 m, avec une partie centrale de 290 m et une partie finale de 135 m et de 100 m sur les rives est et ouest, respectivement.
Réfection de la route Atiak-Nimule	JICA	34	Les travaux sont en cours et l'achèvement est prévu en 2014.	Bitumer la route en gravier existante d'une longueur d'environ 35 km entre Atiak, au Nord de Gulu dans le Nord de l'Ouganda et Nimule à la frontière du Soudan.
Réfection de la route Mbarara-Katuna	UE	159	Les travaux sont en cours et l'achèvement est prévu en 2015.	Accroître les échanges internationaux et nationaux, promouvoir l'intégration internationale et sous-régionale, et atteindre les objectifs du Plan d'action pour l'éradication de la pauvreté
Doublement de la rocade de Kampala Nord	UE	80	Fait l'objet de passation de marchés ; les travaux devraient démarrer en juillet 2014.	Accroître les échanges internationaux et nationaux, promouvoir l'intégration internationale et sous-régionale, et réduire l'encombrement du centre-ville de Kampala.
Réfection de la route Kamwenge-Fort Portal	IDA	67	Les travaux sont en cours et l'achèvement est prévu en 2016.	Améliorer la connectivité et l'efficacité du secteur des transports grâce : i) à l'amélioration de l'état du réseau routier national ; ii) au renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière ; et iii) à l'amélioration de la gestion du secteur des transports et des routes nationales.
Réfection de la route Vurra-Arua, Koboko-Oraba	IDA	74	Les travaux sont en cours et l'achèvement est prévu en 2014.	Améliorer la connectivité et l'efficacité du secteur du transport grâce : i) à l'amélioration de l'état du réseau routier national ; ii) au renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière ; et iii) à l'amélioration de la gestion du secteur des transports et des routes nationales.
Réfection de la route Gulu-Atiak	IDA	68	Les travaux sont en cours et l'achèvement est prévu en 2014	Améliorer la connectivité et l'efficacité du secteur du transport grâce : i) à l'amélioration de l'état du réseau routier national ; ii) au renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière ; et iii) à l'amélioration de la gestion du secteur des transports et des routes nationales.
Réfection de la route Kabale-Kisoro-Bunagana	FAD	92	Les travaux initiaux ont été achevés en septembre 2012 et les économies sur le prêt utilisées pour des travaux supplémentaires en décembre 2013.	Réduire les coûts de transport et le temps de déplacement entre les districts de Kabale et Kisoro, promouvoir l'intégration régionale avec la RDC et le Rwanda et préparer des projets routiers en vue d'améliorer l'accessibilité dans le Sud-Ouest de l'Ouganda.
Réfection de la route Fort Portal-Bundibugyo-Lamia	FAD	87	Les travaux se sont achevés en janvier 2014 et sont maintenant en période de garantie.	Améliorer les niveaux de services de transport routier entre les districts de Kabarole et Bundibugyo et, ce faisant, assurer l'accès pour la majorité des populations rurales aux infrastructures socioéconomiques et assurer l'intégration avec le reste du pays ; appuyer également l'intégration régionale et les échanges transfrontaliers avec la RDC.
Réfection de la route Nyakahita-Kazo-Kamwenge	FAD	120	Les travaux pour le tronçon Nyakahita-Kazo se sont achevés en décembre 2013, tandis que ceux relatifs au tronçon Kazo-Kamwenge ont pris fin en février 2014 et sont maintenant en période de garantie.	Améliorer l'accès routier en milieu rural dans l'Ouest de l'Ouganda (districts de Kiruhura, Ibanda et Kamwenge) en bitumant la route en gravier Nyakahita-Ibanda-Kamwenge ; et en évaluant la faisabilité de l'investissement dans les tronçons routiers Kayunga-Galiraya et Hoima-Butiaba-Wanseko.
Réfection de la route Kigumba-Masindi-Hoima-Kabwoya	FAD	122	Fait l'objet de passation de marchés ; les travaux devraient démarrer en novembre 2014.	L'objectif du projet consiste à améliorer l'accès aux infrastructures socioéconomiques par la route et la qualité des services de transport dans l'Ouest de l'Ouganda en bitumant la route en gravier Kigumba-Masindi-Hoima-Kabwoya, contribuant ainsi à améliorer les conditions de vie des populations.
Voie expresse Kampala-Entebbe	CEB	360	Taux de progression à ce jour : 17 % ; achèvement prévu en 2017	Réduire l'engorgement de la circulation entre Kampala et Entebbe.

Appendix IV Carte de la zone du projet



This map has been drawn by the African Development Bank Group exclusively for the use of readers of the report to which it is attached. The names used and the borders shown do not imply on the part of the Bank and its members any judgment concerning the legal status of a territory or any approval or acceptance of these borders.

Appendice V
Résumé des dispositions relatives à la passation de marchés

Catégories du projet	Millions d'UC			
	Utilisation des procédures d'acquisition nationales	Utilisation des procédures de la Banque	Non financé par la Banque	Total
1. Travaux de génie civil				
1.1 Construction de la route Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu		43,61[42,43]		43,61[42,43]
1.2 Construction de la route Bumbobi-Lwakhakha		24,26[23,61]		24,26[23,61]
2. Services de consultants				
2.1 Examen de la conception de la route et surveillance des travaux (Rukungiri-Kihihi-Ishasha/Kanungu)		2,63[2,11]		2,63[2,11]
2.2 Examen de la conception de la route et surveillance des travaux (Bumbobi-Lwakhakha)		1,46[1,16]		1,46[1,16]
2.3 Audit technique et financier		0,39[0,39]		0,39[0,39]
3. Renforcement des capacités	0,15[0,15]			0,15[0,15]
4. Autonomisation des femmes	0,15[0,15]			0,15[0,15]
5. Indemnisation et réinstallation	9,60[0,00]		9,60[0,00]	9,60[0,00]
TOTAL	9,90[0,30]	72,35[69,70]	9,60[0,00]	82,25[70,00]

+ Les chiffres entre crochets sont les montants financés par le FAD.