

GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



PROJET : PROJET D'AMENAGEMENT DES ROUTES TAMASKE-TAHOUA ET TAMASKE - MARARRABA

PAYS : NIGER

RAPPORT D'EVALUATION

Date : Octobre 2019

Equipe d'évaluation	Chef d'équipe	Jean Noel ILBOUDO, Chef de division	RDGW3	Ext. 5012
	Membres de l'Equipe	Mr. Modibo SANGARE, Ingénieur des Transports, Consultant	RDGW3	Ext. 4944
		Mr. Ibrahim BOUBACAR, Ingénieur des transports, Consultant	RDGW3	Ext. 4948
		Mr. Jean Jacques NYIRUBUTAMA, Économiste des transports en Chef	RDGS4	Ext. 4244
		Mr. Emile Chancelier KEMAYOU, Économiste Politique Principal	RDTS / RDGW	Ext : 1702
		Mme Hadja Aminata TINE, Chargée de Programme Principale	CONE	Ext. 4556
		Mme Rokhayatou SARR-SAMB, Chargée d'acquisition Supérieure	SNFI.1	Ext. 4365
		Mr. Michel N'GUESSAN, Chargé d'acquisition, JP	SNFI.1	Ext. 4376
		Mr. Eric NGOUE, Spécialiste en Gestion financière, Consultant	SNFI.2	Ex. 4840
		Mr. Nasson NANGMADJI, Spécialiste en Sauvegarde environnementale et sociale, Consultant	SNSC	Ext. 4885
		Mr. Tidiani OUEDRAGO, Spécialiste en Genre, Consultant	RDGW4	Ext. 5350
	Chef de Division Régional	Mr. Jean Noel ILBOUDO	RDGW3	Ext : 5012
	Directeur Sectoriel	Mr. Amadou OUMAROU	PICU	Ext : 3075
	Directrice Régionale	Mme Marie-Laure OLUGBADE	RDGW	Ext : 4018
Révision par les pairs	Mme Maimounatou NDIAYE DIOP, Ingénieur des transports Principal	RDGN	Ext. 1548	
	Mr. Ali Ismail MOHAMED, Économiste des transports Principal	COMA	Ext : 7337	
	Mr. Modeste L. KINANE, Environnementaliste Principal	RDGW4	Ext : 2933	
	Mr. Philippe NGWALA, Économiste de Développement en Chef	RDGC2	Ext. 1639	

GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

Publication autorisée



NIGER

**PROJET D'AMENAGEMENT DES ROUTES TAMASKE-TAHOVA ET
TAMASKE - MARARRABA**

Publication autorisée

RAPPORT D'EVALUATION

RDGW/PGCL

Octobre 2019

TABLE DES MATIERES

1	ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET	1
1.1	Liens du projet avec les stratégies et les objectifs régionaux et nationaux.....	1
1.2	Justification de l'intervention de la Banque	1
1.3	Coordination de l'aide	2
2	DESCRIPTION DU PROJET	3
2.1	Objectifs et composantes du projet.....	3
2.2	Solution technique retenue et solutions de substitution étudiées	4
2.3	Type de projet.....	4
2.4	Coûts estimatifs du projet et dispositif de financement	4
2.5	Zone et bénéficiaires visés par le projet	5
2.6	Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet	6
2.7	Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet	6
2.8	Principaux indicateurs de performance	7
3	FAISABILITE DU PROJET	7
3.1	Performance économique et financière	7
3.2	Impacts environnementaux et sociaux.....	8
4	EXECUTION	11
4.1	Dispositions en matière d'exécution.....	11
4.2	Suivi-évaluation	13
4.3	Gouvernance.....	14
4.4	Durabilité.....	14
4.5	Gestion des risques.....	15
4.6	Développement des connaissances	15
5	CADRE JURIDIQUE.....	15
5.1	Instrument légal.....	15
5.2	Conditions associées à l'intervention de la Banque	16
5.3	Engagements	17
5.4	Conformité avec les politiques de la Banque.....	18
6	RECOMMANDATION	18

APPENDICES

APPENDICE I :	INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS
APPENDICE II :	PRINCIPAUX PROJETS DE TRANSPORT FINANCES PAR LA BANQUE ET D'AUTRES PARTENAIRES AU NIGER
APPENDICE III :	DONNEES DE BASE DES OPERATIONS DU PORTEFEUILLE ACTIF A LA DATE DU 11 JUILLET 2019
APPENDICE IV :	JUSTIFICATION DE LA DEROGATION A LA CONTREPARTIE DU GOUVERNEMENT DU NIGER
APPENDICE V :	CARTE DE LA ZONE DU PROJET

LISTE DES TABLEAUX

<u>N°</u>	<u>TITRE</u>	<u>PAGE</u>
Tableau 1.3 –	Coordination de l'aide	2
Tableau 2.1 -	Composantes du projet.....	3
Tableau 2.2 -	Solutions de substitution envisagées et causes du rejet	4
Tableau 2.3 -	Coûts par catégorie de dépense du projet (en millions d'UC).....	5
Tableau 2.4 -	Calendrier de dépenses par composantes (en millions d'UC).....	5
Tableau 3.1 -	Résumé de l'analyse économique	8

Équivalences monétaires

Juillet 2019

1 UC	=	1,22	EUR
1 UC	=	801,34	XOF

Année fiscale

1er janvier - 31 décembre

Poids et mesures

1 tonne métrique	=	2.204 livres
1 mètre (m)	=	3,28 pieds
1 millimètre (mm)	=	0,03937 pouce
1 kilomètre (km)	=	0,62 mile
1 hectare (ha)	=	2,471 ares

Sigles et abréviations

AFD	: Agence Française de Développement
BAD	: Banque Africaine de Développement
BADEA	: Banque Arabe pour le Développement Économique en Afrique
BID	: Banque Islamique de Développement
BM	: Banque Mondiale
BOAD	: Banque Ouest Africaine de Développement
BTP	: Bâtiment et Travaux Publics
CACER	: Caisse d'Audit des Comptes de l'Entretien Routier
CAFER	: Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier
CEDEAO	: Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEV	: Coût d'Exploitation des Véhicules
DAO	: Dossier d'Appel d'Offres
DGGT	: Direction Générale des Grands Travaux
DSP	: Document de Stratégie Pays
DSIR	: Document de Stratégie d'Intégration Régionale
DTS	: Dorsale Transsaharienne
FAD	: Fonds Africain de Développement
FAT	: Facilité d'Appui à la Transition
FCFA	: Franc de la Coopération Financière en Afrique
FEF	: Facilité pour les États Fragiles
FER	: Fonds d'Entretien Routier
FKDEA	: Fonds Koweïtien pour le Développement Économique en Afrique
FSD	: Fonds Saoudien de Développement
HIMO	: Haute intensité de main d'œuvre
INS	: Institut National de la Statistique
MEQ	: Ministère de l'Équipement
MST	: Maladies Sexuellement Transmissibles
IST	: Infections Sexuellement Transmissibles
PDES	: Plan de Développement Économique et Social
PR	: Plan de Réinstallation
RTS	: Route Transsaharienne
SDDCI	: Stratégie de développement durable et de croissance inclusive
SLT	: Stratégie à Long Terme de la Banque Africaine de Développement
SNRS	: Stratégie Nationale de la Sécurité Routière

SNT	: Stratégie Nationale des Transports
TIC	: Technologies de l'Information et de la Communication
TMJA	: Trafic Moyen Journalier Annuel
TRE	: Taux de Rentabilité Économique
UC	: Unité de Compte
UE	: Union Européenne
UEMOA	: Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
VAN	: Valeur Actuelle Nette
Veh/j	: Véhicules par jour
ZIP	: Zone d'Influence du Projet

FICHE DE PROJET

Fiche du client

Donataire/Emprunteur : République du Niger

Titre du projet : Projet d'aménagement des routes Tamaské-Tahoua et Tamaské-Mararraba

Lieu d'implantation : Région de Tahoua

Organes d'Exécution : Ministère de l'Équipement (MEQ) au Niger, à travers la Direction Générale des Grands Travaux (DGGT)

1. Plan de financement

Sources	Montants (millions d'UC)	Instrument	Observation
FAD	26,95	Prêt	Répartition du Prêt : - 12,03 sur le FAD 14 PBA - 11,14 sur la FAT - 3,78 sur les annulations des soldes des projets
FAD	2,51	Don	Répartition du don : - 2,51 sur la FAT (incluant un don de l'Italie de 0,8 millions €) - 0,0067 sur les annulations des soldes des projets
TOTAL	29,46		

2. Importantes informations financières des prêts FAD et FAT

Monnaie du Prêt/Don	Unité de Compte (UC)
Type d'intérêt	Pas applicable
Marge du taux d'intérêt	Pas applicable
Commission de service pour les prêts FAD	0,75% par an sur le montant du prêt décaissé non encore remboursé
Commission d'engagement des prêts FAD	0,5% sur le montant du prêt non décaissé 120 jours après la signature de l'Accord de prêt
Autre frais	Pas applicable
Échéance prêts FAD	40 ans
Différés d'amortissement et remboursement des prêts FAD	10 ans
TRF, VAN (scenario de base)	Non applicable
TRE, VAN (scénario de base)	23,7% et une VAN de 4,88 milliards FCFA

3. Durée - principales étapes (attendues)

Activités	(mois, année)
Approbation de la note conceptuelle	Juin 2019
Approbation du projet	Octobre 2019
Entrée en vigueur	Mars 2020
Dernier décaissement	Octobre 2023
Achèvement	Décembre 2023
Dernier remboursement	Décembre 2073

RESUME DU PROJET

Aperçu général du projet

Le présent projet d'un coût total de 29,46 millions d'UC porte sur : (i) l'aménagement et le bitumage du tronçon de route Tamaské-Tahoua d'un linéaire de 35 km passant par la section de route Kalfou-Kolloma ; et (ii) le bitumage du tronçon routier de Tamaské-Mararraba d'un linéaire de 30 km, qui constitue la section non bitumée du tronçon de route Madaoua-Bouza-Keita-Tamaské-Tahoua. Ce dernier tronçon fait partie de la route Madaoua-Tahoua qui avait déjà bénéficié du financement de la Banque dans le cadre du projet de route Tibiri-Dakoro et Madaoua-Tahoua.

Il convient d'indiquer que la localité de Kolloma située à 10 km de Tahoua à l'extrémité ouest de la route du projet, est sur la Route nationale 25 (RN25) qui relie l'ouest et le sud du pays à la région d'Agadez. La localité de Keita, située à l'extrémité Est de la route du projet et distante de 120 km de Madaoua est au début de la route Keita-Belbedji-Sabonkafi qui raccorde Tahoua aux régions de Maradi et de Zinder. Cette configuration du tracé de la route indique son importance dans l'interconnexion des départements de Keita et Tahoua, potentiels pôles agricoles, à travers les communes de Tamaské et Kalfou y compris l'arrondissement communal Tahoua I.

Le présent projet s'inscrit dans le cadre du Programme de la Renaissance acte 2 du Gouvernement de la République du Niger, et du Programme de Développement Économique et Social (PDES) 2017-2021 qui en constitue le plan d'opérationnalisation. Il constitue un des projets et programmes phares retenus dans la Stratégie Nationale des Transports pour la période 2011-2025 (SNT 2011-2025) qui vise à renforcer et préserver le patrimoine national routier, soutien aux secteurs productifs de l'économie nationale.

Du fait de sa localisation et ses caractéristiques, la réalisation du présent projet contribuera à renforcer la résilience dans une région à fort potentiel économique, mais qui souffre de facteurs de fragilité importants. Elle permettra de désenclaver plusieurs localités dans la région de Tahoua à hautes potentialités agro-pastorales, contribuant ainsi à la dynamisation de l'économie locale, au renforcement de l'accès des vulnérables et pauvres, en particulier les jeunes et les femmes, aux services sociaux de base, et aux opportunités économiques. Le projet permettra également d'assurer l'interconnexion avec la RN1 et la RTA (Route Tahoua-Arlit), deux axes routiers importants dans le maillage du réseau routier classé.

Les résultats principaux attendus sont (i) l'amélioration du niveau de service sur le parcours routier Tamaské-Kalfou-Kolloma et Tamaské- Mararraba ; (ii) la réduction de la migration illégale par la création d'emplois et l'amélioration des moyens d'existence et de l'accès aux services sociaux de base des femmes, des hommes et des jeunes candidats de choix à l'immigration clandestine, dans la zone d'influence du projet, et particulièrement des localités directement traversées ; et (iii) la réduction des coûts du transport et de logistique.

Les bénéficiaires potentiels du projet sont les départements de Keita et Tahoua, notamment les communes de Tamaské et Kalfou et l'arrondissement communal Tahoua I avec une population totale desservie de 400.000 habitants. La réalisation du projet aura des retombées positives sur les populations de la zone du projet, particulièrement les femmes et les jeunes, en termes d'opportunités d'emplois et d'amélioration de revenus, et de renforcement de l'accès aux services sociaux de base (centres de santé et écoles, marchés aménagés, etc.). Ces retombées positives contribueront ainsi au renforcement de la résilience pour les couches vulnérables et les pauvres.

Évaluation des besoins

La Zone d'influence du projet (ZIP) dispose des potentialités agropastorales importantes qui ne peuvent être mises en valeur en raison du mauvais état du tronçon qui entrave le développement des échanges. Par ailleurs, les populations ont du mal à accéder aux services sociaux de base (écoles, centres de santé, marchés). L'intervention de la Banque est opportune et pertinente pour appuyer le Gouvernement dans sa réponse aux attentes des populations en desservant la zone par une route bitumée moderne et en réalisant des infrastructures socioéconomiques connexes (forages, éclairage solaire, hangars de marchés, classes et dispensaires avec des latrines sensibles au genre, etc..).

Valeur ajoutée pour la Banque

La dernière intervention de la Banque dans le secteur des transports dans la région de Tahoua a porté sur l'aménagement en route moderne au gabarit définitif de la route Madaoua-Tahoua. L'unique opération en cours de la Banque dans secteur des transports concerne le projet multinational de la route transsaharienne (Algérie-Niger-Tchad) qui porte sur l'aménagement et le bitumage de la route Arlit-Assamaka dans la région d'Agadez. La présente opération permettra à la Banque de renforcer son positionnement dans le secteur des transports, soutien clé au développement d'un pays enclavé comme le Niger, et de consolider les impacts positifs enregistrés dans ses projets antérieurs. L'expérience tirée de la mise en œuvre des deux projets suscités constitue une valeur ajoutée pour la présente opération. En outre, cette intervention permettra à la Banque qui dispose déjà d'une meilleure connaissance des sources de fragilité des pays en transition comme le Niger, de mettre à profit cette expérience pour renforcer le dialogue avec le pays sur les questions importantes de résilience et de réduction de l'exclusion spatiale.

Gestion des connaissances

Ce projet aura des retombées socio-économiques importantes dont la Banque tirera des leçons utiles pour ses futures interventions. À cet effet, le projet mettra en place un dispositif de suivi-évaluation permettant de documenter ses résultats et ses effets.

Ces connaissances et leçons seront rendues disponibles sur le site de la Banque et le site web de la Direction générale des grands travaux (DGGT) au Ministère de l'Équipement (MEQ) mis en place dans le cadre du projet de la route transsaharienne en cours d'exécution, mais aussi dans des rapports et publications de l'unité de gestion du projet.

Cadre logique du projet axé sur les résultats

Pays et titre du projet : Projet d'aménagement des routes Tamaské-Tahoua et Tamaské- Marraraba
But du projet : Faciliter les échanges au niveau national et régional et contribuer à la croissance économique du pays par le désenclavement des départements de Madaoua, Bouza et Keita et la Région de Tahoua.

	CHAÎNE DES RÉSULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/ MESURES D'ATTÉNUATION
		Indicateur (y compris les ISC)	Situation de référence	Cible		
IMPACT	Améliorer les conditions de vie des populations de la zone du projet par le désenclavement des zones de production agropastorales.	Augmentation de la production agricole de la zone du projet	En 2017 : Céréales : 400.000 tonnes Oignon: 160.000 tonnes	En 2023: agricole : +10 %	Statistiques des Ministères du Commerce, de l'Agriculture et de l'Élevage et de l'INS	Risque sur l'impact : Les échanges sont ralentis dans la zone du projet du fait de l'insécurité. Mesures d'atténuation : Le Gouvernement consacre une part importante du budget à la sécurisation du pays et de la zone du projet.
		Réduction de l'indice de pauvreté de la Région de Tahoua	En 2014 : 28,8%	En 2023 : -5%		
EFFETS	Effet 1 : niveau de service amélioré sur la route Tamaské-Kalfou-Kolloma et Tamaské-Marraraba.	Temps de parcours moyen d'un véhicule sur les tronçons	En 2019 : (i) 5 h pour 1 PL ; (ii) 3 h pour 1 VL.	En 2023 : heure (i) 1h30 mn pour 1 PL (ii) 1h00mn pour 1 VL.	Statistiques de l'INS, rapport de suivi-évaluation	Risques sur les effets : La durabilité des investissements n'est pas assurée du fait : (i) de l'inefficacité de l'entretien routier ; (ii) des résistances à l'application intégrale du Règlement 14 de l'UEMOA portant sur le contrôle de la charge à l'essieu des camions dont la surcharge dégrade prématurément les routes. Mesures d'atténuation (i) Mise en œuvre d'une importante réforme du système de l'entretien routier (création d'un fonds routier de 2 ^{ème} génération et des structures séparées dédiées pour la maîtrise d'ouvrage et à l'audit (AMODER et la CACER). L'opérationnalisation effective des structures dédiées des structures issues de cette réforme au plus le 30 juin 2020 est une condition d'octroi des ressources des prêts et du don. (ii) Le Gouvernement a entrepris d'appliquer la stratégie de mise en place progressive et concomitante du Règlement 14 arrêté d'un commun accord par les Ministres des Infrastructures et des Transports de l'UEMOA, de la Guinée et du Ghana. Le Gouvernement transmettra à la Banque, tous les semestres, un rapport sur les progrès réalisés dans l'application dudit Règlement.
		Coût d'exploitation moyen des véhicules (CEV) poids lourds	En 2019 :FCFA/km	En 2023 : FCFA/km		
	Augmentation du niveau de revenus des femmes, des hommes et des jeunes	En 2019 : à déterminer (études INS)	En 2023 : variation d'au moins 15 %	Statistiques de l'INS, rapport de suivi-évaluation des impacts socio-économique.		
	Indices d'accessibilité rurale	En 2017 : 41,7%	En 2023 : +5 %	Statistiques de l'INS, MEQ, rapport de suivi-évaluation.		
	Effet 2: Amélioration des moyens d'existence des femmes, des hommes et des jeunes dans la zone d'influence du projet	Taux d'accès aux services sociaux de base (eau, santé, éducation,)	En 2019 : Taux d'accès : eau : 38% Education : 31% Santé :	En 2023 : +10 % Taux d'accès Eau Taux d'accès Education Taux de santé	Statistiques des Ministères de l'Hydraulique, de la Santé, de l'Education et de l'INS, rapport de suivi-évaluation	
	Nombre d'emplois créés pendant les travaux dont au moins 15% pour les femmes	En 2019 : 0	En 2023 : 500	Statistiques de la DGGT/ME, de l'INS, rapport de suivi des travaux.		
PRODUITS	Produit 1 : tronçons de route Tamaské-Tahoua et Tamaské-Marraraba bitumés et mis en service	Linéaire de route bitumée par le projet	En 2019 : 0	En 2023 : 65 km	Rapports de supervision, d'avancement, de suivi-évaluation, d'audit, et d'achèvement du projet.	Risques sur les produits (i) La hausse du coût des travaux par rapport au budget estimatif ; (ii) Les retards dans les PM; et (iii) la résistance au changement en faveur de l'autonomisation des

	Produit 2 : Infrastructures connexes sensibles au genre réalisés et mises en service	Infrastructures connexes sensibles au genre 1. Nbre de classes construites 2..Linéaire de murs de clôture réalisés 3. Nbre de latrines construites 4. Nbre de forages réalisés 5. Nbre de hangars de marché construits 6. Nbre de magasins de stockage/conservation construits 7. Nbre de bâtiment construit et équipé pour la formation des jeunes aux petits métiers 8. Nbre de sites éclairés par système photovoltaïque 9. Nbre d'aire d'abattage réhabilité	En 2019 : 1 Nbre = 0 2 : Nbre = 0 3 : Nbre = 0 4 : Nbre = 0 5 : Nbre = 0 6 : Nbre = 0 7 : Nbre = 0 8. Nbre = 0 9. Nbre = 0	En 2023: 1 : Nbre = 09 2 : Nbre = 5 400 m 3 : Nbre = 32 4 : Nbre = 04 5 : Nbre = 05 6 : Nbre = 03 7 : Nbre = 01 8. Nbre = 06 9. Nbre = 01		femmes. Mesures d'atténuation Ces risques sont atténués par : (i) une provision pour aléas et imprévus ; (ii) la mise à disposition de l'organe d'exécution d'un spécialiste en passation des marchés qui sera recruté sur le plan international ; (iii) la prise en charge de tout le coût du projet par la Banque ; (iv) la réalisation de campagnes de sensibilisation, information et conscientisation des autorités coutumières, religieuses et administratives pour l'implication des hommes en faveur de l'autonomisation économique des femmes.
	Produit 3 : les capacités économiques des femmes et des jeunes sont renforcées dans la zone du projet	1. Nbre d'unités de Transformation/conservation de produits agro-alimentaires installées 2. Nbre de kits d'éqpmts agricoles fournis aux structures de femmes et jeunes 3. Nbre de plateformes multifonct. mises en place 4. Kits d'intrants fournis pour la production agricole 5. Kits bétail (1bouc+2chèvres) fournis 6. Nbre de foyers améliorés fournis 7. Nbre de charrettes bovines fournies 8. Nbre de femmes et jeunes formés sur différentes techniques de production 9. Nbre de séances de sensibilisation sur l'autonomisation écon. des femmes 10. Nbre de séances de sensibilisation sur les questions de migration	En 2019 1.Nbre = 0 2.Nbre = 0 3.Nbre = 0 4.Nbre = 0 5.Nbre = 0 6.Nbre = 0 7.Nbre = 0 8.Nbre = 0 9.Nbre = 0 10. Nbre = 0	En 2023 1. Nbre = 03 2. Nbre = 08 3. Nbre = 03 4. Nbre = 60 5. Nbre = 30 6. Nbre = 500 7. Nbre = 08 8. Nbre = 200 9. Nbre = 03 10. Nbre = 03		
	Produit 4 : Mesures de sauvegarde environnementale et sociale mises en œuvre	1. Nbre de pers indemnisées dans la zone du projet 2. Nbre d'arbres plantés sur le parcours routier : 3. Nbre de personnes sensibilisées aux IST/SIDA, à la protection de l'environnement et à la sécurité routière	En 2019 1.Nbre = 0 2. Nbre = 0 3. Nbre = 0	En 2023 1. Nbre = 31 hommes et 3 femmes 2. Nbre = 1 300 arbres 3. Nbre = 1 000 personnes		

	<p>Produit 5: Sont réalisés (i) le manuel de procédures, (ii) le suivi-évaluation des impacts ; (iii) l'audit comptable et financier ; et (iv) le suivi de l'exécution des travaux</p>	Nbre de rapports définitifs approuvés	En 2019 : 0	En 2023 (i) manuel de procédures établi; (ii) rapports de suivi-évaluation des impacts socio-économiques approuvés; (iii) rapports d'audit comptable et financier; et (iii) rapports d'avancement trimestriels et un rapport final fournis.		
ACTIVITÉS CLÉS	COMPOSANTES				RESSOURCES (MILLIONS UC)	
	1. Travaux routiers et mesures environnementales 2. Aménagements connexes et appui au genre et aux jeunes 3. Gestion et suivi du projet				1. Travaux routiers et mesures environnementales : 24,28 2. Aménagements connexes et appui au genre et aux jeunes : 1,57 3. Gestion et suivi du projet : 1,59 Imprévus et aléas 2,02 TOTAL RESSOURCES : 29,46	

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BANQUE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT LES DONS ET PRETS AU NIGER POUR LE FINANCEMENT DU PROJET D'AMENAGEMENT DES ROUTES TAMASKE-TAHOUA ET TAMASKE-MARARRABA

La Direction soumet le présent rapport et recommandation concernant une proposition de : (i) prêts FAD et FAT de respectivement 15,81 millions UC et 11,14 millions d'UC et (ii) de don FAT de 2,51 millions UC, soit un montant total de 29,46 millions UC pour le financement du projet d'aménagement des tronçons Tamaské-Tahoua et Tamaské-Mararraba.

1 ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATIONS

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

1.1.1. Le Niger a adopté en septembre 2017 son 2^{ème} plan de développement économique et social pour la période 2017-2021 (PDES 2017-2021) qui s'articule autour de cinq (5) axes stratégiques, à savoir : i) la renaissance culturelle ; ii) le développement social et la transition démographique, notamment à travers des indicateurs de la transition démographique ; iii) l'accélération de la croissance économique ; iv) l'amélioration de la gouvernance, paix et sécurité ; et v) la gestion durable de l'environnement. Ce plan élaboré de manière participative, est le premier plan quinquennal de la mise en œuvre de la Stratégie de développement durable et de croissance inclusive (SDDCI) découlant de la vision Niger 2035. À travers le PDES, le Niger affirme sa volonté de renforcer la transformation sectorielle de l'économie et d'éradiquer la pauvreté et les inégalités socio-économiques persistantes. À cet égard, l'un des résultats majeurs attendus du PDES est la réduction de l'incidence de la pauvreté de 45,1% en 2014 à 37,9% en 2021.

1.1.2. Le présent projet fait partie des investissements prioritaires retenus dans le PDES 2017-2021 (axe stratégique 2 et 3) et la Stratégie Nationale des Transports (SNT) pour la période 2011-2025. Sa réalisation contribuera au : i) désenclavement d'importantes localités de la région de Tahoua à hautes potentialités agro-pastorales ; et ii) à l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone du projet et de la résilience des couches vulnérables et des pauvres, particulièrement les femmes et les jeunes, par le renforcement de leur capacité économique et l'accès aux facteurs de production et aux services sociaux de base (centres de santé et écoles, marchés aménagés, activités génératrices de revenus, etc.).

1.2 Justification de l'intervention de la Banque

1.2.1 Le Niger est un vaste pays enclavé d'une superficie d'environ 1.267.000 km². Ce facteur d'enclavement couplé au déficit en matière d'infrastructures routières adéquates constitue un handicap majeur pour le développement économique et social du pays. Avec un système de transport de produits pondéreux de faible valeur unitaire, les contraintes précitées induisent des coûts de transport élevés et l'allongement des trajets sur le réseau routier ; ce qui pénalise la performance de l'économie nationale largement dominée par le secteur primaire (agriculture et élevage).

1.2.2 Le présent projet portant sur l'aménagement et le bitumage des routes Tamaské- Kalfou-Kolloma-Tahoua y compris le tronçon Tamaské-Mararraba d'un linéaire total de 65 km, représente pour les départements de Keita et Tahoua, une véritable opportunité pour valoriser leur potentiel agro-pastoral et faciliter les échanges commerciaux dans la région et au-delà. Les bénéficiaires potentiels de ce projet sont les populations des départements de Keita et Tahoua, plus spécifiquement les communes de Tamaské, Kalfou et l'arrondissement Communal Tahoua I. A cause de l'enclavement de la zone, ces populations ne tirent pas profit de la culture des produits agricoles et font face à des difficultés d'accès aux services sociaux de base (écoles, centres de santé et marchés).

1.2.3 La Stratégie de la Banque pour le Niger, (DSP 2018-2022), alignée sur le PDES, s’articule autour des deux piliers suivants : (i) Promouvoir la compétitivité de l’économie pour libérer son potentiel et favoriser la création d’emplois ; et (ii) Promouvoir le développement d’une agriculture résiliente pour une forte croissance durable et inclusive. À travers ces deux piliers stratégiques, la Banque compte ainsi contribuer au renforcement de la résilience du Niger face à la fragilité découlant de la forte imbrication « Pauvreté-Fragilité-Sécurité-démographie-changement climatique-développement », en intervenant dans les domaines où elle possède un avantage comparatif, à savoir le secteur agricole, les infrastructures, et la gouvernance des secteurs public et privé.

1.2.4 La réalisation du présent projet est parfaitement alignée sur les deux piliers DSP 2018-2022, et ses objectifs stratégiques relatifs au développement des infrastructures de transport et de l’agriculture. Le projet cadre également avec les priorités suivantes des tops 5 de la Banque : « Nourrir l’Afrique » avec l’augmentation attendue de la production agricole et « Améliorer la qualité de vie des africains » avec l’amélioration de la qualité de vie des populations de la zone du projet. De même, il est en parfaite cohérence avec la stratégie de la Banque pour remédier à la fragilité et renforcer la résilience en Afrique et avec celle du genre, au vu de son impact positif sur (i) l’atténuation de l’exclusion spatiale des régions à prédominance rurale et les inégalités entre les sexes ; (ii) le renforcement de la résilience des couches vulnérables ; (iii) la lutte contre les migrations irrégulières ; et (iv) l’emploi des femmes et des jeunes.

1.3 Coordination de l’aide

1.3.1 La coordination de l’aide publique au développement est assurée à travers les organes consultatifs et de concertation du PDES. Ainsi, plusieurs pôles de coordination sectorielle ont été mis en place. La Banque co-préside avec le Ministère de l’équipement, le pôle de coordination sectorielle « Infrastructures » du PDES. Dans le secteur des transports, il n’existe pas encore de groupes thématiques mais les trois (3) principaux bailleurs de fonds ayant une représentation au Niger ((UE, BM, MCC) ont mis en place un cadre de concertation pour coordonner leurs interventions respectives, notamment dans le cadre des réformes institutionnelles dans le secteur. Lors de la préparation du présent projet, la Banque a eu des échanges avec l’UE sur la réforme en cours du système de l’entretien routier. Avec l’opérationnalisation effective de son bureau au Niger, la Banque devrait jouer un rôle de plus en plus actif dans ce comité de concertation.

Tableau 1.3 : Coordination de l’aide

Secteur ou sous-secteur*		Importance (en 2018)	
		PIB	
Infrastructures de transport		7%	
Parties prenantes – Dépenses publiques annuelles (milliards de FCFA)			
Gouvernement (moyenne 2015-2018)		Bailleurs de fonds	(moyennes 2015-2018)
54,8	BADEA		0,48
	BID		0,59
	IDA		0,89
	FAD		4,53
	BOAD		15,36
	UE		16,01
Niveau de la coordination de l’aide			
Existence de groupes de travail thématiques		Non	
Existence d’un programme sectoriel global		Oui	
Rôle de la BAD dans la coordination de l’aide		Membre (non chef de file)	

2. DESCRIPTION DU PROJET

2.1 Objectifs et composantes du projet

2.1.1 L'objectif global du projet est de faciliter les échanges au niveau national et sous régional à travers le désenclavement des départements de Madaoua, Bouza et Keita et la région de Tahoua. De manière spécifique, le projet vise à améliorer le niveau de service de la route Tamaské- Kalfou-Kolloma, y compris le tronçon Tamaské-Mararraba, ce qui permettra de valoriser le potentiel agricole de la région de Tahoua et de faciliter l'accès aux facteurs de production et aux services sociaux de base. En favorisant la création des opportunités d'emploi et l'amélioration des revenus, le projet contribuera à renforcer la résilience des populations de sa zone d'influence, notamment les couches pauvres, les femmes et les jeunes. En offrant des alternatives à l'émigration notamment à la population très jeune de la région, le présent projet contribuera aussi à endiguer le phénomène migratoire.

2.1.2 Pour atteindre cet objectif, les activités prévues sont regroupées dans les composantes résumées dans le tableau 2.1 ci-après.

Tableau 2.1 - Composantes du projet

COMPOSANTES DU PROJET		Millions FCFA	Millions UC
A	TRAVAUX ROUTIERS ET MESURES ENVIRONNEMENTALES	19 456,53	24,28
1	Aménagement et bitumage des routes Tamaské -Tahoua (Emb RN25) et Tamaské-Marraraba (65 km)	18 398,77	22,96
2	Contrôle et surveillance des travaux de la route Tamaké -Tahoua (Emb RN25) et du tronçon Tamaské-Mararraba	921,54	1,15
3	Sensibilisation aux IST/SIDA, sécurité routière, protection de l'environnement	80,13	0,10
4	Libération d'emprises	56,09	0,07
B	AMENAGEMENTS CONNEXES ET APPUI AU GENRE ET AUX JEUNES	1 258,09	1,57
1	Aménagements connexes	897,49	1,12
2	Etudes, contrôle et surveillance des aménagements connexes	88,15	0,11
3	Appui au genre et aux jeunes (renforcement des capacités économiques des femmes et des jeunes) hors infrastructures physiques	272,45	0,34
C	GESTION ET SUIVI DU PROJET	1 274,11	1,59
1	Audit financier et comptable du projet	56,09	0,07
2	Audit de la passation des marchés	32,05	0,04
3	Prestation de services d'un responsable administratif et financier	80,13	0,10
4	Prestation de services d'un comptable	48,08	0,06
5	Elaboration d'un manuel de procédures administratives, comptables et financières	8,01	0,01
6	Elaboration et mise en œuvre d'un plan de communication et de visibilité du projet	56,09	0,07
7	Suivi - évaluation des impacts socio-économiques du projet (INS)	144,24	0,18
8	Suivi environnemental du projet (BNEE)	24,04	0,03
9	Fonctionnement et équipement de la Cellule d'Exécution du Projet	825,38	1,03
	COUT DE BASE	21 988,73	27,44
	Imprévus physiques	1 099,44	1,37
	Aléas financiers	519,48	0,65
	COUT TOTAL	23 607,65	29,46

Source BAD : 1 UC = 801,34 FCFA (Juillet 2019)

2.2 Solutions techniques retenues et solutions de substitution étudiées

2.2.1 La solution technique retenue pour l'aménagement des routes consiste en l'aménagement et le bitumage en enduit superficiel bicouche aux normes géométriques de l'UEMOA. Ainsi, le profil en travers retenu, prévoit en rase campagne, une plateforme de 10 m avec une chaussée à deux (02) voies de 3,5 m chacune et des accotements de 1,5 m de part et d'autre de la chaussée. À la traversée des agglomérations, il est prévu d'élargir la plateforme à 11 m pour tenir compte des contraintes de trafic urbain. Le corps de chaussée pour la solution de base est constitué : (i) d'une couche de fondation de 25 cm en matériaux latéritiques sélectionnés ; (ii) d'une couche de base de 15 cm en matériaux latéritiques également sélectionnés ; et (iii) d'un revêtement en enduit superficiel bicouche.

2.2.2. D'autres solutions techniques ont été examinées et abandonnées, notamment une route en terre moderne avec tous les ouvrages d'assainissement réalisés et une route revêtue en béton bitumineux. Après analyse, le choix s'est porté sur l'option décrite ci-dessus qui est la plus avantageuse si l'on combine les coûts d'investissement et d'entretien ainsi que la pérennité de l'infrastructure. Les solutions techniques de substitution envisagées et les raisons de leur rejet sont résumées dans le tableau (2.2) ci-après.

Tableau 2.2 - Solutions de substitution envisagées et causes du rejet

Solution de substitution	Brève description	Cause du rejet
Route en terre moderne	La couche de roulement sera constituée de 20 cm en matériaux latéritiques de CBR (California Bearing Ratio) >30 à 4 jours d'imbibition.	Solution moins pérenne et plus coûteuse en entretien avec un niveau de service moins élevé.
Route bitumée avec un revêtement en béton bitumineux	Corps de chaussée en graveleux latéritiques sélectionnés et revêtement en béton bitumineux.	Coût élevé par rapport aux ressources disponibles pour le projet.

2.3 Type de projet

Ce projet est une opération d'investissement. Les interventions des bailleurs de fonds dans les infrastructures de transports dans le pays se font à travers ce type d'opérations.

2.4 Coûts estimatifs du projet et dispositif de financement

Coûts par composante du Projet

2.4.1 Le coût total du projet, hors taxes et droits de douanes, s'élève à 29,46 millions d'UC, équivalent à 23,61 milliards de FCFA au taux de change de Juillet 2019 (1 UC = 801,34 FCFA). Il inclut une provision pour imprévus physiques de 5 % du coût de base et pour hausse des prix de 2,25%. Les coûts détaillés sont fournis dans les annexes techniques du rapport d'évaluation.

Dispositif de financement

2.4.2 Le coût du projet sera entièrement pris en charge sur le financement de la Banque et ce, du fait que le Gouvernement consent actuellement de gros efforts financiers dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et la sécurisation des zones fragiles du territoire. Cependant, le Gouvernement financera les dépenses liées à la mise à disposition des locaux de la CEP et les salaires du personnel mis à la disposition du projet estimées à 307,2 millions FCFA, hors indemnités payées par la Banque. Une note justifiant la prise en charge intégrale du financement du projet par la Banque est fournie à l'appendice V du rapport d'évaluation, conformément aux dispositions de la Politique de la Banque en la matière. Le coût du projet par catégorie de dépenses et par instrument de financement est donné dans le tableau 2. 3 ci-après :

Tableau 2.3 - Coûts par catégorie de dépenses et instrument de financement (millions d'UC)

CATEGORIES DE DEPENSES	PRET FAD	PRET FAT	DON FAT	TOTAL
A. BIENS	0,28	0,00	0,21	0,49
B. TRAVAUX	12,60	9,86	1,54	24,00
C. SERVICES	1,55	0,26	0,32	2,13
D. DIVERS	0,30	0,25	0,27	0,82
COUT DE BASE	14,73	10,37	2,34	27,44
Imprévus physiques	0,74	0,52	0,11	1,37
Aléas financiers	0,34	0,25	0,06	0,65
COUT TOTAL	15,81	11,14	2,51	29,46

Calendrier de dépenses par composantes

2.4.3 Le projet sera mis en œuvre sur la période 2020 – 2023 et le calendrier de décaissement par composantes est récapitulé dans le tableau 2.4 ci-après :

Tableau 2.4 - Calendrier de décaissement par composantes (en millions d'UC)

COMPOSANTES DU PROJET	Années				TOTAL
	2020	2021	2022	2023	
A. Travaux routiers	4,91	9,68	7,27	2,42	24,28
B. Aménagements connexes et Appui au genre et aux jeunes	0,10	1,16	0,31	0	1,57
C. Gestion et Suivi du Projet	0,60	0,31	0,37	0,31	1,59
Coût de base	5,61	11,15	7,95	2,73	27,44
Imprévus physiques	0,28	0,56	0,40	0,14	1,37
Aléas financiers	0,13	0,26	0,19	0,06	0,65
COUT TOTAL	6,02	11,97	8,54	2,93	29,46
%	20,4%	40,6%	29%	10%	100%

2.5 Zones et bénéficiaires visés par le projet

2.5.1 La zone du projet couvre le centre de la région de Tahoua, notamment la partie comprise entre la frange Est de la Communauté Urbaine de Tahoua et le département de Keita. Entre ces deux grandes localités, en allant de la RN25 vers la RN16, les villages directement traversés sont: Kolloma, Bagga, Tchappa, Goringo, Kalfou Dabagui 1, Kalfou Dabagui 2, Kalfou Rahi, Bagaye Garba, Bagaye Tchédia, Bagaye Toudoun Gabass, Kounkouzout et Tamaské.

2.5.2 La localité de Kolloma située à 10 km de Tahoua à l'extrémité ouest de la route du projet, est sur la Route nationale 25 (RN25) qui relie l'ouest et le sud du pays à la région d'Agadez. La localité de Keita, située à l'extrémité de la route du projet et distante de 120 km de Madaoua, est au début de la route Keita-Belbedji-Sabonkafi qui raccorde Tahoua aux régions de Maradi et de Zinder. Cette configuration du tracé de la route indique son importance dans l'interconnexion des départements de Keita et Tahoua à travers les communes de Tamaské et Kalfou y compris l'arrondissement communal Tahoua I.

2.5.3. Les bénéficiaires directs du projet sont les populations des 10 localités traversées, estimées à 400.000 habitants, les populations de la région de Tahoua estimées à 3.850.000 habitants et de façon indirecte tout le reste du Niger. La région constitue une des grandes zones de productions agricoles et pastorales du Niger, notamment pour les produits maraichers (pomme de terre, tomate et oignon) qui sont exportés principalement en Côte d'Ivoire et au Nigeria.

2.5.4 Le projet aura des retombées positives sur les populations de la zone d'influence en général, sur les femmes et des jeunes en particulier, par (i) les emplois directs et indirects créés pendant les travaux et à l'achèvement du projet ; et (ii) une meilleure accessibilité aux infrastructures socio-économiques (écoles, centres de santé, marchés, forages d'eau potable) due à la réduction du temps de parcours sur la route et des coûts généralisés de transports. Les autres

effets positifs escomptés sont : la sensibilisation des populations riveraines à la sécurité routière, aux bonnes pratiques de santé de la reproduction et de protection contre le VIH et autres IST ainsi qu'au respect de l'environnement.

2.6 Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet

Aussi bien durant les études de faisabilité que les missions de préparation et d'évaluation, l'implication de toutes les parties prenantes a été une préoccupation constante. Dans le cadre de la préparation de ce projet, le Gouvernement et la Banque ont engagé, dans toute la zone d'influence, précisément au niveau des principales agglomérations traversées par les routes (Tamaské, Kounkouzout, Kalfou, Kolloma), des séances plénières d'information et de consultation avec les autorités politiques, religieuses et administratives, les responsables des services techniques déconcentrés, les transporteurs, les opérateurs économiques et les populations. Ces séances de travail ont permis de recueillir et d'intégrer les besoins et attentes des populations bénéficiaires dans la conception du projet. Durant ces consultations, les populations n'ont cessé de témoigner leur engouement et impatience à la réalisation effective dudit projet.

2.7 Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet

2.7.1 Le portefeuille actuel des opérations de la Banque au Niger à fin juin 2019 comprend 17 opérations pour un volume total net d'engagements de 488,68 millions d'UC, avec neuf (9) projets nationaux (258,29 millions d'UC), six (6) projets multinationaux et une étude (216,68 millions d'UC) et un projet dans le secteur privé (13,71 millions d'UC). La dernière revue du portefeuille effectuée en avril 2018 a noté globalement insatisfaisante la performance dudit portefeuille et relevé, outre la précarité sécuritaire dans les zones de projets, les insuffisances suivantes: i) la lenteur dans le démarrage effectif des projets consécutive aux longs délais enregistrés dans la satisfaction des conditionnalités de mise en vigueur et de 1^{er} décaissement et la mise en place des équipes de projets ; ii) la faible mobilisation des fonds de contrepartie ; iii) la faible appropriation et participation de la partie nationale dans la préparation, gestion et suivi des projets ; et iv) aussi les retards dans le traitement par la Banque des dossiers soumis par le pays.

2.7.2 Le Plan d'Amélioration de la Performance (PAP) adopté à l'issue de cette revue met l'accent sur la mise en œuvre des mesures fortes visant à corriger les faiblesses, entre autres : i) l'organisation annuelle de clinique fiduciaire et technique pour assurer la formation du personnel de la CEP ; et ii) l'opérationnalisation du bureau de la Banque à Niamey, par sa dotation en ressources humaines adéquates pour le suivi quotidien des activités.

2.7.3 Dans le secteur des transports, le portefeuille actif des opérations comporte une seule opération, le projet multinational de la route transsaharienne Algérie-Niger-Tchad (RTS) qui a été approuvé en décembre 2013 pour un montant total de 79,07 millions d'UC. La mise en œuvre de ce projet enregistre du retard avec un taux de décaissement d'environ 40% à fin juin 2019. La date de clôture initiale des décaissements fixée au 31 décembre 2019, sera prorogée de deux (02) ans, soit jusqu'au 31 décembre 2021 pour permettre l'achèvement complet du projet.

2.7.4 Outre la situation sécuritaire fragile dans la zone du projet, les principales difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de la RTS, sont liées à une insuffisance de capacité de la CEP en matière de gestion et suivi du projet ayant conduit au remplacement du 1^{er} coordonnateur du projet et celui du responsable administratif et financier (RAF) dont le poste actuellement vacant est à pourvoir, ainsi qu'à une méconnaissance des règles et procédures de la Banque en matière de passation de marchés. La performance du projet a été également impactée par les retards dans la libération des fonds de contrepartie.

2.7.5 La conception de la présente opération a tenu compte des difficultés susmentionnées. En vue de renforcer les capacités de la CEP pour le parachèvement du projet, le recrutement d'un nouveau RAF est en cours. En outre, il est également envisagé de doter la CEP d'un spécialiste en passation de marché expérimenté, recruté par appel à concurrence sur le plan international. Ces deux

spécialistes interviendront également dans le cadre de la mise en œuvre du présent projet en vue d'accélérer les passations des marchés prévues et assurer une bonne gestion administrative et financière de la nouvelle CEP. Par ailleurs, avec l'opérationnalisation effective de son bureau à Niamey, la Banque organisera des cliniques fiduciaires (passation des marchés et gestion financière) et en systèmes de sauvegarde intégrée. Afin d'éviter des retards dans la mise en œuvre de la présente opération dus au non-paiement de la contrepartie nationale, le coût total du projet sera entièrement financé sur les ressources du FAD.

2.8 Principaux indicateurs de performance

2.8.1 Les principales réalisations attendues du projet sont les suivantes : (i) l'accroissement de la production agricole et pastorale ; (ii) le linéaire des routes bitumées dans la zone du projet ; (iii) le nombre d'infrastructures socio-économiques réhabilitées et/ou construites (écoles, centres de santé, marché, forages) ; (iv) le nombre de groupements féminins et de jeunes équipés en matériels de production et de transformation ; (v) le nombre de personnes sensibilisées à la protection contre le VIH/SIDA et autres IST, à la protection de l'environnement et aux bonnes pratiques en matière de sécurité routière; (vi) le linéaire de mur de clôture construit ; et (vii) le nombre de personnes sensibilisées à la sécurité routière.

2.8.2 Les effets attendus seront mesurés au moyen des indicateurs suivants renseignés dans le cadre logique axé sur les résultats du projet : (i) le coût d'exploitation des véhicules sur le tronçon ; (ii) l'augmentation du niveau de revenus des hommes, femmes et jeunes dans la ZIP ; (iii) le nombre d'emplois créés pendant les travaux et d'activités génératrices de revenus créées après la fin du projet ; (iv) l'indice d'accessibilité rurale ; et (v) le taux d'accès aux services sociaux de base (eau, santé, éducation). Ces indicateurs de résultats et d'impact seront suivis afin d'apprécier le niveau d'atteinte des principaux objectifs de développement assignés au présent projet.

2.8.3 Outre ces indicateurs de résultats figurant dans le cadre logique, des indicateurs de performance de l'exécution du projet ont été retenus en rapport avec les indicateurs institutionnels de performance de la Banque. Il s'agit principalement du : (i) Délai de mise en vigueur et de satisfaction des conditions préalables au premier décaissement des fonds ; (ii) Délai de passation des marchés ; (iii) Indicateur moyen de l'état d'avancement du projet (IP); et (iv) Evolution du taux de décaissement. Ces indicateurs seront suivis lors des missions de supervision et dans la gestion quotidienne du projet. Les résultats seront consignés et divulgués à travers les rapports sur l'état d'exécution et sur les résultats (EER).

3. FAISABILITE DU PROJET

3.1 Performance économique et financière

3.1.1 Les travaux d'aménagement envisagés concernent le complément de bitumage de la route Madaoua-Bouza-Tahoua, dans sa section Keita-Tamaské, les tronçons Tamaské-Kalafou-Kolloma et Tamaské -Mararraba sur un linéaire total de 65 km. En vue de la vérification des performances économiques du projet, l'évaluation économique a été effectuée par le modèle HDM IV sur la base de l'analyse coûts/avantages entre les situations sans et avec projet, sur une période de 20 ans et un taux d'actualisation de 12%. Il a été tenu compte du spectre des origines et destinations des véhicules empruntant cette section de route, alors que les coûts d'exploitation des véhicules ont été calculés sur la base des valeurs d'IRI (Indice International d'Uni) : en effet, avec des valeurs élevées de cette variable, les coûts d'exploitation des véhicules (CEV) augmentent quasiment dans les mêmes proportions. En raison des niveaux d'aménagement retenus, les valeurs résiduelles des investissements au terme de la période précitée sont de 40%.

3.1.2 Sur la section de route concernée, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) relevé en 2015 est de 268 veh./jour et extrapolé en 2019 à 301 veh./j dont 13,9% de poids lourds (PL). Le trafic induit a été estimé à 0% du trafic normal pour les véhicules légers (VL) et les PL. Les taux de croissance annuels retenus pour le trafic normal sont de 2,8% pour les VL et 14% pour les PL. En ce qui concerne le trafic induit et le trafic additionnel liés aux exploitations agricoles, le taux de croissance annuel est

de 42% pour toutes les catégories de véhicules. Sur le tronçon Tahoua-Tamaské via Keita, l'évaluation a pris en compte un surplus agricole destiné à l'exportation, au regard des bénéfices découlant du désenclavement de la zone du projet au terme des travaux et de la forte probabilité d'augmentation des productions agricoles ou des prix de vente de l'oignon en particulier.

3.1.3 Tenant compte de ce qui précède, l'évaluation du coût des investissements et des gains économiques permet d'obtenir un taux de rentabilité économique (TRE) de 23,2% pour le projet. La Valeur Actuelle Nette (VAN) correspondante est de 4,88 milliards FCFA. Le résumé de l'analyse économique est donné dans le tableau ci-dessous. En procédant à un test de sensibilité (augmentation du coût du projet de 15% et réduction des avantages de 15%), le TRE du projet s'établit finalement à 14,9%. Le projet est donc économiquement rentable pour la collectivité.

Tableau 3.1 - Résumé de l'analyse économique

Paramètres économiques analysés	Valeurs obtenues
Taux de rentabilité interne (T.R.I.)	23,2%
Valeur Actualisée Nette (VAN)	4,88 Milliards FCFA
Test de sensibilité (15% variation en coûts et bénéfices)	14,9%
Valeur Résiduelle de l'investissement après 20 ans	40%

3.2 Impacts environnementaux et sociaux

Impacts environnementaux

3.2.1 Conformément aux exigences du Système de Sauvegardes Intégré (SSI) de la Banque, le Projet est classé en catégorie 1 du fait de son ampleur (65 km), et de l'impact potentiel sur la végétation et les populations situées tout le long de l'emprise. De ce fait, une étude d'impact environnemental et social (EIES) assortie d'un PGES a été réalisée et validée conformément à la réglementation nationale avec délivrance d'un certificat national de conformité du BNEE et au SSI de la Banque. Les résumés de l'EIES et du Plan d'action de réinstallation (PAR) abrégé ont déjà été publiés sur le site de la Banque le 15 mai 2019. Le coût estimatif de ce PAR constituant le coût lié aux indemnités, a été estimé à environ 56 millions FCFA. Le suivi des mesures de mitigation préconisées dans le cadre de la mise en œuvre du projet sera sous la responsabilité de la Direction Générale des Grands Travaux (DGGT). Ce suivi sera assuré par la Division des Études d'Impact Environnemental et Social et le Bureau National d'Évaluation Environnementale (BNEE) sur la base d'une convention de collaboration à signer entre celui-ci et le Ministère de l'Équipement.

3.2.2 Les principaux effets négatifs attendus du projet sont les suivants : (i) la pollution des eaux superficielles pendant la saison des pluies ; (ii) la perte de végétation due aux déviations et à l'extraction de matériaux; (iii) la sédimentation dans les marres durant la construction ; (iv) l'érosion des sols liée à l'exposition des sites lors du terrassement ; (v) les émissions fugitives et de poussières provenant des équipements du bitumage; (vi) la contamination des sols et de l'eau par les huiles, la graisse et les carburants ; (vii) la pollution liée à la production de déchets liquides et solides du chantier ; (viii) les perturbations sociales, notamment le déplacement physique et économique des personnes vivant dans l'emprise de la route ; et (ix) les infections liées à des causes sociales et qui sont associés aux interactions, notamment le VIH/SIDA et d'autres maladies transmissibles. Les impacts positifs sont entre autres : la création d'emplois directs et indirects à travers le recrutement de personnel qualifié, d'ouvriers, de manœuvres locaux, l'amélioration du transport, et l'amélioration des conditions d'accès aux services sociaux de base.

3.2.3 Les principales mesures d'atténuation sont: (i) la restauration des sites d'emprunt et la réhabilitation des carrières après exploitation ; (ii) la suppression de la poussière par l'arrosage des déviations et les voies d'acheminement des matériaux; (iii) la limitation du défrichage dans les zones où cela est absolument nécessaire ; (iv) la restauration de la végétation des zones dégradées après l'achèvement des travaux ; (v) la mise en œuvre d'un plan de gestion des déchets ; (vi) l'exécution du PAR ; et (vii) l'organisation de campagnes de sensibilisation au VIH/SIDA le long

de la route du projet durant la construction. Le coût des mesures d'atténuation (mise en œuvre du PGES), hormis ceux relatifs aux indemnités, la libération d'emprises routières, la sensibilisation au VIH et autres MST, la sécurité routière et la protection de l'environnement, est estimé à deux cent quatre-vingt-quatorze millions six cent soixante-dix-sept mille cinq cent francs (294.677.500) FCFA. Ces coûts sont inclus dans le cahier des charges des travaux routiers. Le suivi de la mise en œuvre du PGES sera assuré par la mission de contrôle et de supervision des travaux et le spécialiste en environnement de la CEP appuyé par la Division des études d'impact et social et le BNEE comme indiqué au 3.2.1.

Changement climatique

3.2.4 La zone du projet est dans un environnement aride avec un écosystème fragile. Les effets du changement climatique pourraient se poser en termes de disponibilité des ressources en eau dans les forages à réaliser pour l'usage des chantiers, l'ensablement de la route et les dommages causés aux ouvrages de franchissement et de drainage d'eau par les pluies torrentielles. Ces aspects ont été pris en compte dans les études de dimensionnement desdits ouvrages. À l'exception de ces impacts, la zone de projet étant dans un environnement désertique très ouvert, la route ne devrait pas contribuer de façon significative à la production de gaz à effet de serre et aux changements climatiques.

Genre et vulnérabilité

Genre

3.2.5 La population du Niger est estimée à 19.865.068 d'habitants dont, 52,1% des femmes (INS, 2016). Les femmes, beaucoup plus que les hommes, sont confrontées à un certain nombre de problèmes existentiels dont les principaux sont: (i) le faible accès à la formation, à l'information, aux services sociaux de base, aux opportunités économiques, aux nouvelles techniques et technologies de production ; (ii) le faible accès aux intrants (engrais, semences améliorées, pesticides, médicaments vétérinaires, aliments bétails etc.), aux marchés conventionnels, aux techniques et unités de conservation et de transformation des produits agropastoraux, à l'eau potable ; aux énergies renouvelables ; (iii) le problème d'acheminement des produits agropastoraux vers les grandes villes, dû au mauvais état des routes et à l'insuffisance des moyens de transport locaux ; (iv) les problèmes de pertes post-récolte liées à l'enclavement et à l'insuffisance des unités de stockage, de conservation et de transformation des produits de récolte ; et (v) les pesanteurs socioculturelles. Par ailleurs, on note une surcharge et la pénibilité du travail notamment domestique, due à la division sociale du travail entre les hommes et les femmes dans un système totalement patriarcal qui donne la suprématie à l'homme, les mariages forcés et précoces d'enfants. Ce phénomène est fréquent dans la zone et entrave l'autonomisation économique des femmes du fait que les enfants mariées abandonnent l'école et que contrairement à leurs paires plus âgées, les maris ne leur autorisent pas d'exercer des activités économiques hors du foyer ; (vi) l'exode des jeunes du fait du chômage; (vii) le manque ou l'éloignement des marchés, hangars, magasin de stockage, aires de séchage; et (viii) les faibles capacités des femmes rurales sur les plans techniques, financières, organisationnelles, managériales et entrepreneuriales pour la génération des revenus.

3.2.6 Au regard des problèmes ci-dessus énumérés, le présent projet constitue une réponse appropriée au besoin du développement économique et social des femmes et des jeunes en améliorant leurs revenus et par ricochet leurs conditions de vie à travers la mise à disposition d'infrastructures socioéconomiques connexes sensibles au genre, le renforcement des capacités techniques, financières, organisationnelles, managériales et entrepreneuriales et de sensibilisation en faveur de la réduction des inégalités de genre. Le projet est ainsi classé dans la catégorie 2 du système de marqueur genre de la Banque.

3.2.7 Le plan d'actions Genre et jeunes de l'annexe technique récapitule les actions retenues pour la mise en œuvre de la sous-composante du projet - Appui au Genre et au renforcement des capacités économiques des femmes et des jeunes. Le coût total de ce plan d'actions, estimé à 0,560 millions d'UC, comprend les coûts relatifs : (i) aux prestations de l'ONG chargée de la mise en œuvre de la sous-composante et du consultant chargé de l'identification des besoins des jeunes en formation aux

petits métiers et les sessions de formation ; (ii) aux équipements agricoles et de transformation de produits ; (iii) aux plateformes multifonctionnelles ; (iv) à la construction/outillage d'un bâtiment pour la formation aux petits métiers (maçonnerie et taille de pierre, mécanique, soudure, menuiserie, etc.) des jeunes ; et (v) à la construction de 3 hangars de marché et 3 magasins de stockage de produits agricoles.

Vulnérabilité

3.2.8 Le gouvernement du Niger a réussi ces dernières années à établir une société relativement stable et à atteindre un certain degré de développement économique, fondé en partie mais non exclusivement sur l'exploitation des ressources minérales. Le secteur minier revêt d'une importance nationale. La production d'uranium et la production de pétrole augmentent. Les ressources aurifères indiquées sont estimées à environ 21 millions de tonnes de minerai et les ressources en charbon à environ 14 Mt de charbon. L'uranium et le pétrole représentent aujourd'hui la moitié des exportations nigériennes. Malgré ce vaste potentiel, le Niger est confronté à de nombreux défis: climat hostile, pauvreté profonde et tensions sociales associées, aggravées par une très forte croissance démographique, une superficie très étendue et très peu peuplée, une économie fragile et une démocratie très jeune menacée par des épisodes d'incursions d'extrémisme violent des pays voisins, ainsi que des insurrections de puissants groupes terroristes mondiaux opérant dans tout le Sahel. En effet, bien qu'il n'y ait pas de groupe militant né au Niger, les conflits au Mali, au Nigeria et en Libye voisins ont touché le Niger et risquent de compromettre la sécurité intérieure, de même que le terrorisme et les enlèvements à l'échelle mondiale. En outre, en tant que principal canal de migrants vers le Sahara et l'Europe, le Niger est un pays de transit essentiel pour ces flux migratoires et est également en proie au trafic de produits de contrebande variés. Relever ces défis complexes nécessite, au-delà des opérations militaires visant à assurer la stabilité du pays, des efforts soutenus pour renforcer la qualité des institutions et doter le pays d'infrastructures visant à renforcer la compétitivité de l'économie.

3.2.9 Sur le plan régional, le Niger a longtemps été considéré comme un pays relativement stable dans une région instable. La région du Sahel est devenue de plus en plus instable au cours des dernières décennies. La stabilité du Niger apparaît fragile et menacée par l'instabilité dans la région, la présence de groupes terroristes et les tensions sociopolitiques internes. La région a connu plusieurs conflits armés et les organisations terroristes ont étendu leurs activités au cours des dernières années. Le Niger joue le rôle de tampon géopolitique entre le Sahara et le Nigeria, la paix et la stabilité y jouent un rôle primordial pour la stabilité dans toute la région. Un effondrement de l'ordre social et politique pourrait avoir un effet déstabilisateur majeur sur la région. Le Niger joue un rôle important dans le traitement de la migration irrégulière et constitue donc un acteur essentiel en matière de lutte contre ce phénomène.

3.2.10 Les projets de construction de routes sont essentiels à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté, car ils jouent un rôle clé dans l'amélioration de la compétitivité, la facilitation des échanges et l'intégration nationale et régionale. Le présent projet, de par ses caractéristiques, contribuera à améliorer les conditions de vie des populations en créant des opportunités d'emploi locales et favorisant l'accès à des meilleures infrastructures sociales de base y compris la santé et l'éducation, dynamiser l'économie locale en facilitant la mobilité des produits agricoles et d'autres biens, renforcer le réseau routier, désenclaver la région et renforcer la cohésion sociale en favorisant les mouvements de personnes. Ce projet a aussi le potentiel de contribuer à la lutte contre l'insécurité alimentaire grâce à un accroissement de la production agricole, ainsi que de consolider les structures communautaires et renforcer la participation des femmes et des jeunes aux initiatives socioéconomiques, surtout lorsqu'on sait que les jeunes (filles et garçons) de la région, sous scolarisés et désœuvrés sont non seulement des candidats de choix à l'immigration clandestine, mais aussi vulnérables aux recrutements par des groupes extrémistes mal intentionnés dans le but de mener toutes sortes d'activités et de trafics illégaux.

Réinstallation forcée

3.2.11 Le projet occasionnera des déplacements physiques et économiques. Il s'agit en effet de boutiques, des ateliers de coutures et des maisons en banco. Par ailleurs, le bitumage des routes, impliquant une mise au gabarit des emprises occasionnera des impacts sur les terres agricoles le long des routes. En particulier, des déplacements économiques, sont à prévoir. Au total, trente-quatre (34) personnes seront concernées par ces déplacements physiques et économiques. Les personnes affectées devront bénéficier d'une indemnisation, réinstallation de même qu'une assistance à la réinstallation selon le système de sauvegarde intégré de la Banque. Une attention particulière sera accordée aux femmes affectées et aux personnes vulnérables. Un comité composé des élus locaux et des juges sera mis en place par Arrêté ministériel pour gérer la réinstallation des personnes affectées. Le montant des ressources prévues dans le coût du projet pour l'indemnisation des personnes affectées (libération d'emprises dans le tableau 2.1) a été estimé à environ 53 millions FCFA. ***L'engagement du Gouvernement à ne pas démarrer les travaux sur une section de route sans indemnisation effective préalable des personnes affectées sur ce tronçon est une condition d'octroi des prêts et don.***

4 EXECUTION

4.1 Dispositions en matière d'exécution

Organe d'exécution

4.1.1 L'organe d'exécution et maître d'ouvrage du projet est le Ministère de l'équipement, à travers la Direction Générale des Grands Travaux (DGGT). Au sein de cette Direction est logée la cellule d'exécution du projet multinational de la route transsaharienne (RTS). Compte tenu des difficultés rencontrées par cette cellule dans la mise en œuvre de ce projet, comme indiqué au para 2.7.4, il a été jugé nécessaire de créer au sein de la DGGT une autre cellule spécifiquement dédiée à la mise en œuvre du présent projet.

4.1.2 Cette nouvelle CEP bénéficiera de l'appui technique du spécialiste en passation de marché (SPM) et du Responsable administratif et financier (RAF) qui seront recrutés dans les meilleurs délais dans le cadre du renforcement de capacité de la CEP du PMRTS. En vue de mutualiser les ressources pour le renforcement de capacité des deux cellules, le financement des prestations du SPM et du RAF sera assuré sur les économies réalisées sur les ressources du PMRTS pour les deux (02) premières années (2020 et 2021). À la clôture du financement du PMRTS prévue en fin 2021, le présent projet prendra le relais pour le financement des prestations du RAF jusqu'à sa clôture (celles du SPM étant limitées à deux ans). Cet arrangement de mise en œuvre et de financement sera reflété dans les termes de référence des deux consultants à recruter. Cet appui de spécialistes se justifie également dans la perspective de création d'une unité de gestion des projets (UGP) de transport financée par la Banque au sein du Ministère de l'équipement en vue de pérenniser les compétences nationales et les expériences acquises dans la gestion et suivi des projets.

4.1.3 Le personnel de la nouvelle CEP sera composé d'un coordonnateur et son adjoint, tous deux de profil ingénieur routier, d'un expert en environnement, d'un comptable et d'un assistant administratif, du RAF et du SPM à recruter comme indiqué ci-dessus et l'assistant du SPM. Pour la mise en œuvre de la sous-composante Appui au genre et aux jeunes, le Ministère de la Promotion de la Femme (MPF) désignera un expert en genre en son sein qui sera logé également dans la CEP.

4.1.4 Le coordonnateur, son adjoint, l'assistant SPM, l'expert en environnement ainsi que l'expert en genre du MPF seront désignés par le Gouvernement après approbation de leurs cv respectifs par la Banque. Le RAF et le SPM seront recrutés par appel à concurrence sur le plan international tandis que le comptable sera recruté sur le plan national.

4.1.5 Ainsi, il a été convenu que l'Emprunteur/Réципиendaire communique à la Banque et ce, avant le premier décaissement sur les ressources du projet, la preuve de la création de la nouvelle CEP et de la désignation par arrêté ministériel, des membres de ladite cellule, à savoir : le coordonnateur du

projet et son assistant qui sera affecté sur le chantier, l'expert en environnement et l'expert en genre.

Dispositions en matière d'acquisitions des biens, travaux et services

4.1.6 Politique et Système de passation des marchés applicables : Toutes les acquisitions de biens, travaux et services de consultants financés par les ressources de la Banque, se feront conformément à la Politique de passation des marchés pour les opérations financées par le Groupe de la Banque (« Politique d'acquisition de la BAD »), édition octobre 2015 et selon les dispositions mentionnées dans l'Accord de financement. En application de cette politique et suite aux différentes évaluations conduites, il a été convenu que :

- A. Les acquisitions de biens, services non intellectuels (services courants) et de travaux listés au paragraphe B.5.2.1(a) de l'Annexe technique B.5 se feront conformément au système de passation des marchés du pays (« **Système National** ») incarné par la loi (loi N° n° 2011/037 du 28 octobre 2011 portant principes généraux, contrôle et régulation des marchés publics et des délégations des services publics), décret (décret n°2016-641/PRN/PM du 1er décembre 2016 portant Code des marchés publics et des Délégations de services publics et de divers textes d'application et au moyen des Dossiers Nationaux Standards d'Appel d'Offres DNSAO

- B. Les acquisitions de services de consultants, de Biens et de travaux listés au paragraphe B.5.2.1(b) de l'Annexe technique B.5 se feront conformément aux méthodes et procédures d'acquisitions du cadre de passation des marchés de la Banque (« **Système de la Banque** »). Ces acquisitions financées partiellement ou entièrement sur les ressources de la Banque seront mises en œuvre au moyen des Dossiers Standards de Sollicitation (DSS) les plus appropriés de la Banque.

4.1.7 Droit de Réserve de la Banque : L'utilisation du Système National pour une partie du projet permettra d'améliorer l'efficacité grâce, entre autres, aux actions suivantes : (i) une meilleure appropriation du système de passation des marchés à utiliser par l'agence d'exécution ; (ii) un gain de temps avec l'absence d'un deuxième contrôle (après celui des entités nationales) que représente, la revue a priori de la Banque. **Toutefois, la Banque se réserve la possibilité de demander à l'emprunteur de revenir à l'utilisation du Système de la Banque si :** (a) le cadre légal des marchés publics du Niger venait à changer pour évoluer vers un système non satisfaisant pour la Banque ; (b) les dispositions en vigueur n'étaient pas respectées par l'agence d'exécution ou (c) les mesures appropriées d'atténuation des risques incluses dans le plan d'actions relatif à l'évaluation des risques n'étaient pas respectées.

4.1.8 Evaluation des risques et des capacités en matière d'acquisitions (ERCA) : afin de tenir compte des spécificités du projet, la Banque a évalué : (i) les risques aux niveaux national, sectoriel et du projet ; et (ii) les capacités de l'agences d'exécution. Les résultats de ces évaluations ont conclu à un niveau de risque « *modéré* » pour la passation des marchés et ont permis de déterminer sous réserve de l'application de mesures d'atténuation proposées au paragraphe 5.9 de l'Annexe technique B.5 le groupe d'acquisitions à conclure selon le système de la Banque et celui susceptible d'être mise en œuvre, sans risque majeur, selon le Système National.

Décaissement

4.1.9 Les décaissements du financement de la Banque pour le Projet seront effectués suivant trois (3) méthodes, à savoir le Fonds de roulement (ou Compte spécial), le paiement direct et la méthode de remboursement. Pour des raisons de traçabilité, le Projet ouvrira un Compte spécial en FCFA pour chacune des 3 sources de financement, à savoir les prêts FAD et FAT et le Don FAT et cela, auprès d'une banque commerciale acceptable par la Banque. La lettre de décaissement, qui sera émise lors des négociations, donnera plus de détails sur les modalités de décaissement des fonds du Projet.

Gestion financière et audit

4.1.10 La gestion financière du projet sera assurée par le Ministère de l'Équipement (désigné Organe d'Exécution) à travers la Direction Générale des Grands Travaux (DGGT) dont la capacité est jugée adéquate pour la mise en œuvre des opérations du Projet, sous réserve de la prise de certaines mesures permettant de renforcer le dispositif en la matière. Il s'agit notamment de (i) constituer une cellule d'exécution du projet et la doter du personnel nécessaire, dont un RAF, un Comptable, un SPM et un Assistant SPM, tous possédant des compétences qui répondent aux critères de la Banque ; (ii) préparer et mettre en place un manuel de procédures administratives, financières et comptables adapté aux spécificités du projet ; (iii) mettre en place un système de comptabilité approprié pour le projet, y compris un plan et logiciel comptables adaptés à ses activités/opérations; et (iv) former le personnel mis à disposition ou nouvellement recruté pour le projet sur les systèmes de la Banque. Le risque fiduciaire du Projet est jugé *substantiel* avant la mise en œuvre des mesures d'atténuation.

4.1.1 Le Projet devra produire des états financiers trimestriels intérimaires à soumettre à la Banque au plus tard dans 45 jours suivant la fin du trimestre et dans un format à définir lors du lancement du Projet. Les états financiers du Projet seront audités annuellement par un cabinet d'audit indépendant et acceptable par la Banque et selon les termes de référence jugés acceptables par celle-ci. Le rapport d'audit, accompagné d'une lettre à la direction, sera transmis à la Banque au plus tard six mois après la fin de l'exercice. Le coût de l'audit sera pris en charge par le projet.

4.2 Suivi-évaluation

4.2.1 Le suivi de l'exécution du projet comprendra le suivi interne et externe, les missions de supervision de la Banque, la revue à mi-parcours et une évaluation de fin de projet. L'organe d'exécution du projet soumettra à la Banque de manière régulière un rapport trimestriel durant la mise en œuvre du projet. Ce rapport périodique sera alimenté par les données contenues dans les rapports périodiques soumis par les firmes de consultants chargés du contrôle et surveillance desdits travaux. Le suivi-évaluation de l'impact socio-économique du projet sera assuré par l'Institut national de statistiques (INS) qui constitue la seule structure en charge de la production des statistiques nationales. L'INS dispose de l'expertise et des ressources humaines nécessaires pour mener à bien le recensement de données et le suivi-évaluation de l'impact socio-économique des projets routiers. En effet, il a eu à réaliser le dernier recensement national ainsi que les études pour le suivi de la pauvreté dans le pays. Il avait précédemment réalisé une étude sur « l'Impact des infrastructures de transport sur la réduction de la pauvreté et l'atteinte des OMD au Niger ». L'INS est actuellement en charge du suivi-évaluation de l'impact socio-économique de la réalisation de la composante coté Niger du PMRTS, à savoir la section de route Arlit/Assamakka et le pont de Farié au Niger.

4.2.2 Dans le souci de continuer la collaboration avec l'INS et de renforcer la capacité nationale en matière de suivi-évaluation de l'impact socio-économique (SEIS) des projets routiers, l'INS réalisera sur les ressources du projet et sur la base d'une convention à signer avec l'Organe d'exécution, trois études à savoir : (i) l'établissement de la situation de référence avant le début des travaux, (ii) l'évaluation de l'impact socio-économique à la fin du projet, en utilisant sensiblement la même méthodologie ; et (iii) l'évaluation de l'impact socio-économique par les bénéficiaires et ce, de manière à appréhender la perception des différents groupes sociaux de la zone du projet sur les changements survenus dans leur milieu par la réalisation du présent projet. Le montant de cette convention a été estimé à 180.000 UC.

4.2.3 Quant à la Banque, elle suivra l'exécution du projet par des missions de supervision périodiques, à une fréquence de 2 missions /an au minimum et une mission de revue du projet à mi-parcours de son exécution, en vue de prendre des dispositions éventuelles idoines pour l'atteinte des objectifs initiaux visés. Le Bureau de la Banque à Niamey apportera son assistance à l'organe d'exécution pour le suivi des activités et les décaissements afférents sur les ressources financières allouées.

4.3 Gouvernance

4.3.1 Le cadre global de la gouvernance au Niger au cours des cinq dernières années s'est amélioré, mais des efforts restent encore à déployer, notamment en matière de transparence dans les industries extractives. Selon l'Indice Mo Ibrahim pour la gouvernance en Afrique, le pays a gagné entre 2016 et 2018, cinq places en passant du 29^{ème} au 24^{ème} rang, tandis que selon le dernier rapport 2018 de l'ONG Transparency International, le pays a occupé la 114^{ème} place sur 180 pays.

4.3.2 En matière de gestion des finances publiques, des progrès ont également été accomplis concernant les règles d'affectation budgétaire pour les administrations décentralisées, l'examen et l'approbation du budget par l'Assemblée Nationale, ainsi que la qualité des rapports sur la dette. Cependant, la dernière évaluation du système de gestion des finances publiques réalisée en 2016, a relevé une efficacité limitée des réformes et la persistance d'insuffisances dans plusieurs fonctions fondamentales du système de gestion des finances publiques dont la fiabilité du budget, la prévisibilité et le contrôle de l'exécution du budget ainsi que le niveau élevé des marchés passés par entente directe. En outre, on relève une faible adéquation entre la planification, la programmation et la budgétisation, ce qui se traduit par une faiblesse dans l'exécution des plans d'actions adossés aux stratégies nationales et sectorielles.

4.3.3 Dans le secteur des transports, ces mêmes problèmes de gouvernance affectent la gestion du système d'entretien routier mis en place qui est jugée non performante, à cause des insuffisances citées ci-dessus dans la planification, programmation et budgétisation et exécution des travaux à cause d'une forte déperdition des ressources collectées. Avec le soutien des principaux PTF, le Gouvernement a initié une réforme du système d'entretien routier visant à transformer le fonds d'entretien routier en un fonds routier de 2^{ème} génération et à créer de nouvelles structures dédiées à l'exécution et le contrôle de mise en œuvre des travaux d'entretien routier, à savoir : l'Agence de Maîtrise d'Ouvrage Délégée de l'Entretien Routier (AMODER) et la Cellule d'Audit Courant des Marchés d'Entretien Routier (CACER).

4.4 Durabilité

4.4.1 Le présent projet a fait l'objet d'études complètes en 2016 et actualisées en 2017. Pendant la mission d'évaluation, le bureau d'étude responsable du projet a également été mis à contribution pour donner les clarifications relatives à la variante de conception retenue et aux révisions nécessaires apportées à certaines quantités dans le devis quantitatif des travaux. Les solutions techniques proposées à l'issue des échanges ont été jugées satisfaisantes et le dossier d'appel d'offres de travaux sera actualisé en conséquence au niveau de son devis quantitatif avant le lancement de l'appel d'offres. L'exécution des travaux de construction et leur qualité seront contrôlées et surveillées selon les règles de l'art par un bureau d'études compétent en la matière et recruté par une voie compétitive.

4.4.2 La durabilité des tronçons routiers sera assurée par un entretien courant et périodique programmé qui sera financé sur les ressources issues du fonds d'entretien routier. Les ressources de ce fonds proviennent des subventions de l'État, des redevances d'usages routiers (RUR), des recettes de péages routiers et des amendes perçues sur les surcharges à l'essieu des camions. Les ressources issues de la RUR représentent 60% du montant total des ressources annuelles collectées par le fonds estimé à environ 17,7 milliards de FCFA dans les conditions normales. Cependant, les recettes issues de la RUR souffrent d'une forte déperdition (environ 28%) liée aux nombreuses exonérations accordées par l'État. En conséquence, les ressources disponibles ne satisfont les besoins en matière d'entretien routier qu'à hauteur d'environ 60%. L'État a promis de compenser les pertes liées aux exonérations par des subventions au Fonds, mais il n'a honoré pour le moment que 870 millions (8%) sur une dette d'environ 10,8 milliards de FCFA, pénalisant ainsi le financement du programme annuel d'entretien routier.

4.4.3 La durabilité du projet est également assurée par le contrôle des surcharges routières sur les deux tronçons. Le pays déploie des efforts pour faire respecter la charge à l'essieu telle qu'adoptée par le Conseil des Ministres de l'UEMOA dans le cadre du suivi du Règlement 14 de l'UEMOA relative à la surcharge routière. ***L'engagement du Gouvernement à soumettre annuellement, un***

rapport sur l'état de mise en œuvre et les progrès réalisés dans l'application du règlement 14 de l'UEMOA est une condition d'octroi du prêt et du don de la Banque.

4.4.4 Dans le cadre de la réforme du système d'entretien routier initié, l'ordonnance portant création du « Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération », un établissement public de financement et les textes portant création et organisation des structures dédiées à l'entretien routier, l'AMODER et la CACER, ont été déjà adoptés en février 2019. Cependant, l'opérationnalisation effective de ces structures dédiées, est toujours attendue. ***L'engagement du Gouvernement à rendre effective au plus tard en juin 2020, l'opérationnalisation de l'AMODER et de la CACER par la nomination des responsables clef des dites structures est une condition d'octroi des ressources du prêt et du don FAD.***

4.5 Gestion des risques

Les risques identifiés et les mesures d'atténuation proposées sont récapitulés dans le cadre logique du projet et répertoriés dans le tableau ci-dessous :

Risques identifiés	Importance	Mesures d'atténuation préconisées
Risque sécuritaire	Modéré	Le Gouvernement consacre des efforts financiers à la sécurisation du pays et la zone du projet en particulier
Retard dans la mise en œuvre du projet lié à la passation des marchés	Modéré	Recrutement d'un SPM pour préparer les dossiers d'acquisition
Performance insuffisante de l'entretien routier et impact de la surcharge routière	Modéré	Opérationnalisation effective des structures issues de la réforme de l'entretien routier et application progressive du règlement 14 de l'UEMOA

4.6 Développement des connaissances

Pour bien tirer des leçons de ce projet, il est prévu de mettre en place un dispositif de suivi-évaluation qui devra permettre de documenter ses résultats et ses effets. Il sera ainsi possible de tirer toutes les leçons aussi bien en matière de performance dans la mise en œuvre du projet, que sur le niveau d'atteinte des résultats escomptés et les effets de ce projet. L'évaluation du projet par les bénéficiaires de l'impact permettra de disposer des éléments sur l'appréciation des populations sur les résultats obtenus et leur niveau de satisfaction des attentes qu'elles avaient par rapport au projet. Ces connaissances et leçons seront rendues disponibles sur les sites de la Banque et de l'organe d'exécution du projet au Ministère de l'Équipement, mais aussi dans des rapports et publications.

5 CADRE JURIDIQUE

5.1 Instrument légal

Le cadre juridique du projet est composé d'un accord de prêt et d'un protocole d'accord de don signé entre la Facilité d'appui à la transition (FAT) et la République du Niger et d'un accord de prêt signé entre le Fonds africain de développement (FAD) et la République du Niger.

5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque

A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur des Accords de prêt FAD et FAT et du Protocole d'accord de don FAT.

- (a) L'entrée en vigueur du Protocole d'accord de don FAT est subordonnée à la signature par le Niger, d'une part, et, d'autre part, la Banque africaine de développement (BAD) et le Fonds africain de développement (FAD), agissant à titre d'administrateurs de la Facilité d'appui à la transition (FAT).
- (b) L'entrée en vigueur des Accords de prêt FAD et FAT est subordonnée à la réalisation par le Niger des conditions prévues à la Section 12.01 des *Conditions générales applicables aux accords de prêt et aux accords de garantie du Fonds africain de développement (entités souveraines) de février 2009*.

(La FAT, la BAD et le FAD sont ci-après collectivement dénommés la « Banque ».)

B. Conditions préalables au premier décaissement des prêts FAD et FAT et du don FAT.

Outre l'entrée en vigueur respective des Accords de prêt et du Protocole d'accord de don, le premier décaissement des ressources du prêt FAD, du prêt FAT et du Don FAD sera subordonné à la réalisation par le Niger, à la satisfaction de la Banque, des conditions suivantes :

- (a) fournir les preuves de la création de la Cellule d'exécution du Projet (CEP) au sein de la Direction Générale des Grands Travaux (DGGT) du Ministère en charge de l'Équipement (MEQ) du Niger ;
- (b) fournir les preuves du recrutement au sein de la CEP, d'un comptable dont les qualifications et termes de référence auront préalablement été jugés acceptables par la Banque ;
- (c) fournir les preuves de la désignation des experts suivants au sein de la CEP, dont les expériences et qualifications respectives auront préalablement été jugées acceptables par la Banque : (i) un coordonnateur du Projet, (ii) un coordonnateur adjoint du Projet, (iii) un assistant en passation de marchés, (iv) un expert en environnement, (v) un expert en genre provenant du Ministère de la Promotion de la Femme (MPF) ; et
- (d) fournir les preuves du recrutement au sein de la cellule d'exécution du Projet de la route transsaharienne (RTS), d'un spécialiste en passation de marchés et d'un responsable administratif et financier, dont les qualifications et termes de référence auront préalablement été jugés acceptables par la Banque et qui incluront la gestion du Projet et du Projet de la route transsaharienne (RTS) ainsi que le transfert du responsable administratif et financier vers la CEP du Projet à la clôture du Projet de la route transsaharienne (RTS).

C. Conditions préalables aux décaissements relatifs aux travaux impliquant une réinstallation.

L'obligation de la Banque de procéder au décaissement des ressources du prêt FAD, du prêt FAT et du Don FAD pour les travaux impliquant une réinstallation est subordonnée à la réalisation par le Niger, à la satisfaction de la Banque, des conditions supplémentaires suivantes :

- (a) la soumission d'un calendrier des travaux et d'indemnisation préparé en conformité avec le Plan de réinstallation (« PR ») et les Politiques de sauvegardes de la Banque, satisfaisant sur le fond et la forme pour la Banque, détaillant : (i) chaque zone de travaux du Projet ; et (ii) le délai d'indemnisation et/ou de réinstallation de toutes les personnes affectées par le Projet (« PAP ») pour chaque zone ;
- (b) la soumission de preuves satisfaisantes que toutes les PAP sur la zone des travaux aient été indemnisées et/ou réinstallées conformément au Plan de gestion environnementale et sociale (« PGES »), au PR et/ou au calendrier des travaux et d'indemnisation, tel que convenu et aux Politiques de sauvegardes de la Banque, avant le début des travaux sur ladite zone et dans tous les cas, avant le déplacement et/ou la prise de possession des terres et/ou des biens connexes des PAP ; ou si cette indemnisation ou réinstallation n'est pas possible pour des raisons indépendantes de la volonté du Niger ; ou

- (c) en lieu et place des paragraphes (a) et (b) ci-dessus, la soumission de preuves satisfaisantes indiquant que les ressources allouées à l'indemnisation et/ou à la réinstallation des PAP ont été consignées dans un compte dédié dans une banque acceptable pour la Banque ou remis à une partie tierce jugée acceptable par la Banque, lorsque le Niger peut prouver, à la satisfaction de la Banque, que l'indemnisation et/ou la réinstallation des PAP, conformément aux paragraphes (a) et (b) ci-dessus, n'ont pas pu être réalisées entièrement ou partiellement, pour les raisons suivantes :
- (i) l'identification des PAP par le Niger n'est pas faisable ou possible ;
 - (ii) il existe des litiges et/ou des démarches utiles supplémentaires en cours impliquant les PAP et/ou affectant l'exercice d'indemnisation et/ou de réinstallation ; ou
 - (iii) toute autre raison indépendante de la volonté du Niger, telle que discutée et convenue avec la Banque.

5.3 Engagements

A. Sauvegardes environnementales et sociales. L'Emprunteur s'engage et s'assure que l'Organe d'exécution, chacun de ses contractants, sous-contractants et agents ont pris des dispositions pour:

- (a) exécuter le Projet conformément aux PGES, aux Politiques de sauvegardes de la Banque et à la législation nationale applicable d'une manière satisfaisante pour la Banque, sur le fond et la forme ;
- (b) préparer et soumettre à la Banque, des rapports trimestriels d'activités relatifs à la mise en œuvre des PGES, et indiquant les lacunes identifiées et les mesures correctives prises à cet effet ;
- (c) s'abstenir de toute action qui empêcherait ou entraverait la mise en œuvre des PGES, y compris toute modification, suspension, renonciation et/ou annulation de toute disposition du PGES, totale ou partielle, sans l'accord préalable écrit de la Banque ;
- (d) collaborer entièrement avec la Banque dans le cas où la mise en œuvre du Projet ou tout changement dans son champ d'application entraîne, de façon imprévue, le déplacement et/ou la réinstallation d'un plus grand nombre de populations ; et s'engager à ne débiter de travaux de construction des infrastructures qu'à condition que toutes les PAP soient indemnisées conformément au PR préparé.

B. Dispositions institutionnelles applicables aux prêts FAD et FAT et au don FAT. Le Niger s'engage à :

- (a) fournir, au plus tard trois (3) mois suivant le premier décaissement, la preuve de la finalisation du manuel de procédures administratives, financières et comptables pour le Projet conformément aux recommandations formulées par la Banque ;
- (b) fournir, au plus tard trois (3) mois suivant le premier décaissement, la preuve de l'acquisition d'un logiciel comptable pour la CEP et de la formation du RAF et du comptable à l'utilisation dudit logiciel ; et
- (c) maintenir la CEP opérationnelle pendant toute la durée du Projet ; et à n'en modifier la structure, la composition et les rôles et responsabilités des membres clés, qu'avec l'accord préalable de la Banque.

C. Autres engagements des prêts FAD et FAT et du don FAT. Le Niger s'engage à :

- (a) fournir, au plus tard le 31 mars 2020, les preuves de la signature des conventions, dont les termes auront été jugés acceptables par la Banque, entre l'organe d'exécution et : (i) le Bureau National de l'Évaluation Environnementale (BNEE) relative au suivi des mesures de mitigation environnementales préconisées dans le cadre de la mise en œuvre du projet ; et (ii) l'Institut national de la statistique (INS) relative au suivi-évaluation des impacts socio-économiques du Projet ;

- (b) fournir, au plus tard le 30 juin 2020, les preuves satisfaisantes de l'opérationnalisation complète et effective du Fonds d'Entretien Routier (FER de 2ème génération), de l'AMODER et de la CACER ;
- (c) fournir, au plus tard le 31 décembre de chaque année, le budget annuel de la FER de 2ème génération incluant un montant minimum de huit milliards de Francs CFA (8 000 000 000 XOF) dédié à l'entretien routier ;
- (d) fournir, au plus tard trente (30) jours suivants la période couverte par le rapport concerné, le rapport semestriel préparé par le pays dans le cadre de la mise en œuvre du Règlement 14 de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) validé par l'UEMOA ; et
- (e) mettre en œuvre le Plan d'action genre élaboré pour le Projet, tel qu'il puisse être modifié de temps à autre avec l'accord de la Banque.

5.4 Conformité avec les politiques de la Banque

Ce projet est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque.

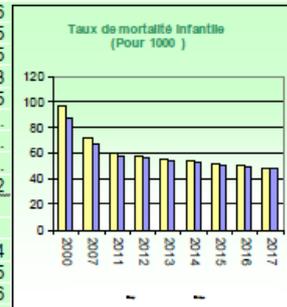
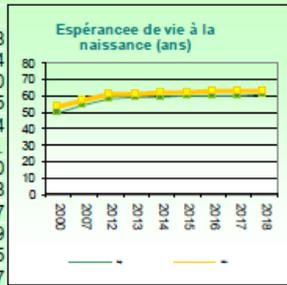
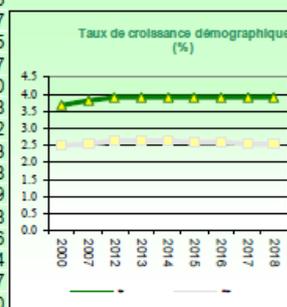
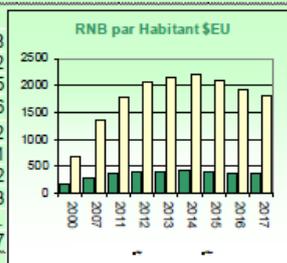
6 RECOMMANDATION

Afin de financer le Projet d'aménagement des routes Tamaské-Tahoua et Tamaké-Mararraba, la Direction recommande que :

- (a) le Conseil d'administration du Fonds africain de développement approuve la proposition de prêt de 15,81 millions d'UC à la République du Niger, selon les conditions énoncées dans le présent rapport ; et
- (b) les Conseils d'administration de la Banque africaine de développement et du Fonds africain de développement, à titre d'administrateurs de la Facilité d'appui à la transition (FAT), approuvent sur les ressources de la FAT, la proposition d'octroi d'un prêt de 11,14 millions d'UC et d'un don d'un montant de **2,51** millions d'UC, selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

Indicateurs socio-économiques comparatifs

	Année	Niger	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
Indicateurs de Base					
Superficie ('000 Km ²)	2018	1,267	30,067	92,017	40,008
Population totale (millions)	2018	22.3	1,286.2	6,432.7	1,197.2
Population urbaine (% of Total)	2018	16.4	42.5	50.4	81.5
Densité de la population (au Km ²)	2018	17.7	43.8	71.9	31.6
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2017	360	1 767	4 456	40 142
Participation de la Population Active *- Total (%)	2018	64.6	65.9	62.1	60.1
Participation de la Population Active **- Femmes (%)	2018	40.4	55.5	47.6	52.2
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2018	100.7	99.8	102.3	99.3
Indice de développement humain (rang sur 189 pays)	2017	189
Population vivant en dessous de 1,90 \$ par Jour (%)	2007-2017	44.5	...	11.9	0.7
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2018	3.9	2.5	1.2	0.5
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2018	4.4	3.6	2.3	0.7
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2018	50.1	40.6	27.5	16.5
Population âgée de 15-24 ans	2018	18.8	19.2	16.3	11.7
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2018	2.6	3.5	7.2	18.0
Taux de dépendance (%)	2018	113.7	79.2	53.2	52.8
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2018	21.0	24.1	25.4	22.2
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2018	60.8	63.1	67.1	81.3
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2018	61.9	64.9	69.2	83.8
Taux brut de natalité (pour 1000)	2018	47.5	33.4	26.4	10.9
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2018	9.3	8.3	7.7	8.8
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2017	48.3	47.7	32.0	4.6
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2017	84.5	68.6	42.8	5.4
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2018	7.1	4.4	3.5	1.7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2015	553.0	444.1	237.0	10.0
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2018	16.6	38.3	61.8	...
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2010-2016	1.9	33.6	117.8	300.8
Nombre d'infirmières et sages-femmes (pour 100000 hab)	2010-2016	13.7	123.3	232.6	868.4
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié	2010-2017	39.7	61.7	78.3	99.0
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2015	58.2	71.6	89.4	99.5
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2015	10.9	39.4	61.5	99.4
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VIH/SIDA	2017	0.3	3.4	1.1	...
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2016	93.0	221.7	163.0	12.0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2017	91.0	82.1	84.9	95.8
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2017	78.0	74.4	84.0	93.7
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2010-2016	31.7	17.5	15.0	0.9
Prévalence de retard de croissance	2010-2016	42.2	34.0	24.6	2.5
Prévalence de la malnutrition (% de pop.)	2016	14.4	18.53	12.4	2.7
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2014	3.2	2.6	3.0	7.7
Indicateurs d'Education					
Taux brut de scolarisation au (%)					
Primaire - Total	2010-2017	75.1	99.5	102.8	102.6
Primaire - Filles	2010-2017	69.9	97.4	102.0	102.5
Secondaire - Total	2010-2017	24.6	51.9	59.5	108.5
Secondaire - Filles	2010-2017	20.8	49.5	57.9	108.3
Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)	2010-2017	51.0	48.7	53.0	81.5
Alphabétisme des adultes - Total (%)	2010-2017	30.6	65.5	73.1	...
Alphabétisme des adultes - Hommes (%)	2010-2017	39.1	77.0	79.1	...
Alphabétisme des adultes - Femmes (%)	2010-2017	22.6	62.6	67.2	...
Dépenses d'éducation en % du PIB	2010-2015	6.0	4.9	4.1	5.2
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables (en % de la superficie totale)	2016	13.3	8.0	11.3	10.4
Terres agricoles (% superficie des terres)	2016	36.1	38.2	37.8	36.5
Forêts (en % pourcentage de la superficie totale)	2016	0.9	22.0	32.6	27.6
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2014	0.1	1.1	3.5	11.0



Source : Base des données du Département des Statistiques de la BAD; dernière mise à jour: Février 2019

Banque Mondiale WDI; ONUSIDA; UNSD; OMS, UNICEF, PNUD, Rapports nationaux.

Notes: n.a. Non Applicable; ... : Données non disponibles. * Participation à la population active, total (% de la population totale âgée de 15+)

** Participation à la population active, femmes (% de la population féminine âgée de 15+)

Principaux projets de transport financés par d'autres partenaires au Niger

INTITULE	BAILLEURS	TYPE FIN.	COÛT FCFA
Aménagement de 379 pistes rurales 11e FED	FED	ANR	27 550 194 000
Aménagement et bitumage de la Route Arlit - Assamaka	BAD/FAD	EMP	20 555 263 150
Aménagement et bitumage de la Route Arlit - Assamaka	BADEA	EMP	3 174 038 073
Aménagement et bitumage de la Route Arlit - Assamaka	BID	EMP	7 500 000 000
Aménagement et bitumage de la Route Arlit - Assamaka	FKDEA	EMP	5 870 458 988
Aménagement et bitumage de la Route Arlit - Assamaka	OFID	EMP	3 849 150 933
Aménagement et Bitumage de la route Diffa-N'Guigmi frontière Tchad et 15 km de voiries dans les villes de Diffa, N'Guigmi et Mainé-Soroa	CNPC	EMP	99 801 900 000
Aménagement et bitumage de la route Filingue-Tahoua lot N°2 (Sanam-Tébaram)	BID	EMP	37 653 463 120
Aménagement et Bitumage de la Route Maradi - Madarounfa-Frontière Nigeria	BOAD	EMP	25 000 000 000
Aménagement et bitumage des Voies structurantes de la ville de Maradi	BOAD	EMP	10 000 000 000
Aménagement et Bitumage Inkarkadam-Tahoua	BADEA	EMP	10 000 000 000
Aménagement et Bitumage Tébaram-Tahoua	FKDEA	EMP	8 585 000 000
Construction du 3ème Pont sur le fleuve Niger	Chine	ANR	55 296 000 000
Projet d'Aménagement des Route Madaoua-Bouza-Keita-Tamaské	BOAD	EMP	12 900 000 000
Projet de construction de la route de contournement du barrage de Kandadji	BID	EMP	17 710 839 000
Projet de construction du Pont Farié sur le fleuve Niger	BAD/FAD	EMP	13 867 300 000
Réhabilitation de la Route Tahoua-Arlit (RTA) Section Agadez-Arlit 236 km	AREVA	ANR	850 150 000
Réhabilitation des Routes Bitumées 11e FED	FED	ANR	32 160 222 000
Route Bagaroua-Illela et Bretelle	BOAD	EMP	15 000 000 000
Route Bella Gaya et les bretelles de Bella II-Sobon Gari et Gaya -Kamba	BIDC	EMP	5 000 000 000
Route Bella Gaya et les bretelles de Bella II-Sobon Gari et Gaya -Kamba	BOAD	EMP	23 000 000 000

Données de base des opérations du portefeuille actif à la date du 11 juillet 2019

	Opérations financées		Statut	Inn. financement	Approbation	Dernier décaissement	Age (an)	Montant (UC)	% de caissement	
Projets publics Nationaux										
1	Agriculture	P-NE-A00-004	Projet de mobilisation des eaux de Maradi, Zinder et Tahoua	Actif	2100150025493	20/09/2011	30/09/2019	7.64	9.34	87.25
		P-NE-A00-004	Projet de mobilisation des eaux de Maradi, Zinder et Tahoua	Actif	5570155000051	20/09/2011	30/09/2019		23.64	84.86
2		P-NE-AA0-020	Projet de développement de l'information et de l'information et la prospective climatiques	Actif	5565130000051	24/09/2012	31/12/2019	6.62	6.80	66.57
		P-NE-AA0-020	Projet de développement de l'information et de l'information et la prospective climatiques	Actif	5565155000301	24/09/2012	31/12/2019		2.50	50.92
3		P-NE-AA0-020	Projet de mobilisation et de valorisation des ressources en eau (PROMAVARE)	Actif	5565130000052	25/09/2012	31/12/2019	6.62	8.96	69.54
		P-NE-CZ0-001	Projet de mobilisation et de valorisation des ressources en eau (PROMAVARE)	Actif	5565155000302	25/09/2012	31/12/2019		6.81	72.48
4	Agriculture	P-NE-CZ0-001	Projet Appui au programme Kandadji de régénération des écosystèmes	APVD	2100150041544	22/05/2019	31/12/2026	0.00	46.52	0.00
		P-NE-CZ0-004	Projet Appui au programme Kandadji de régénération des écosystèmes	APVD	2100155039628	22/05/2019	31/12/2026	0.00	35.48	0.00
		P-NE-CZ0-004	Projet Appui au programme Kandadji de régénération des écosystèmes	APVD	5900150002601	22/05/2019	31/12/2026		10	0.00
1	Energie	P-NE-F00-004	Projet d'électrification en milieu rural périurbain et urbain (PEPERN)	Actif	2100150036843	9/12/2016	31/12/2021	2.41	15.07	0.00
		P-NE-F00-004	Projet d'électrification en milieu rural périurbain et urbain (PEPERN)	Actif	2100155034017	9/12/2016	31/12/2021		29.25	0.50
		P-NE-F00-004	Projet d'électrification en milieu rural périurbain et urbain (PEPERN)	Actif	2200160002039	9/12/2016	31/12/2021		7.40	0.00
1	Gouvernance	P-NE-K00-011	Appui à la mobilisation des ressources internes	Actif	2100150026102	26/01/2012	30/06/2019	7.29	10	97.20
2		P-NE-KA0-013	Appui à la mobilisation des ressources et à la mise en œuvre du PDES 2017-2021	Actif	5900155013451	27/03/2018	31/08/2019	1.12	1	85.34
3		P-NE-KA0-013	Programme d'appui aux réformes économiques	Actif	2100150040494	27/11/2018	30/12/2019	0.45	10	100
	P-NE-KZ0-001	Programme d'appui aux réformes économiques	Actif	5900155014601	27/11/2018	30/12/2019		10	100	
1	Social	P-NE-IAE-001	Projet d'appui au développement de l'enseignement et la formation professionnelle	Actif	2100150023461	15/12/2012	31/07/2019	8.4	7.87	98.59
		P-NE-IAE-001	Projet d'appui au développement de l'enseignement et la formation professionnelle	Actif	2100155019273	15/12/2012	31/07/2019		17.63	90.09
Sous-total projets publics nationaux							4.51	258,284,912.04	38.70	
Projets publics Multinationaux										
1	Agriculture	P-ZI-AAZ-022	Programme de renforcement de la résilience à l'insécurité alimentaire et nutritionnelle au Sahel	Actif	2100155028252	15/10/2014	30/06/2020	4.57	14.48	38.14
		P-ZI-AAZ-022	Programme de renforcement de la résilience à l'insécurité alimentaire et nutritionnelle au Sahel	Actif	2100150032045	15/10/2014	30/06/2020		14.48	29.20
1	Environnement	P-ZI-CZ0-023	The global environment facility	APVD	5550155001453	18/07/2018	31/12/2024	0.81	2.36	0.00
2		P-ZI-C00-071	Programme de Développement et d'Adaptation au Changement Climatique dans le EN	APVD	2100155038973	11/7/2018		0.50	7.50	0.00
		P-ZI-C00-071	Programme de Développement et d'Adaptation au Changement Climatique dans le EN	APVD	5110155000552	11/7/2018			1.59	0.00
1	Eau	P-ZI-EAZ-040	Bassin Niger études préliminaires PIDACC	Actif	5600155003601	19/12/2013	30/06/2019	5.39	0.78	92.78
1	Energie	P-ZI-FA0-119	Projet d'interconnexion électrique Nigeria-Niger-Benin-Togo-Burkina Faso	APVD	2100150038498	15/12/2017	31/12/2022	1.40	26.00	0.00
		P-ZI-FA0-119	Projet d'interconnexion électrique Nigeria-Niger-Benin-Togo-Burkina Faso	APVD	5900150001801	15/12/2017	31/12/2022		27.50	0.00
		P-ZI-FA0-119	Projet d'interconnexion électrique Nigeria-Niger-Benin-Togo-Burkina Faso	APVD	2100155036218	15/12/2017	31/12/2022		9.00	0.00
1	NTIC	P-ZI-GB0-024	Projet de la dorsale transsaharienne à fibre optique (DTS)	Actif	2100155034416	12/9/2016	30/06/2021	2.41	14.54	10.85
		P-ZI-GB0-024	Projet de la dorsale transsaharienne à fibre optique (DTS)	Actif	2100150037243	12/9/2016	30/06/2021		19.38	0.00
1	Transport	P-ZI-DB0-102	Projet de route transafricaine (RTS)- NIGER	Actif	2100155026867	12/11/2013	31/12/2019	5.41	20.09	36.87
		P-ZI-DB0-102	Projet de route transafricaine (RTS)- NIGER	Actif	2100150030845	12/11/2013	31/12/2019		58.98	34.81
Sous-total projets publics multinationaux							2.93	216,681,705.90	18.50	
Total projets publics							3.82	474,966,617.94	29.48	
Projets Privés										
1	Finance	P-NE-HAB-001	SONIBANK Société Nigérienne de Banque	Actif	2000130010430	16/01/2013	7/8/2021	6.31	10.61	100.00
		P-NE-HAB-001	SONIBANK Société Nigérienne de Banque	Actif	5050140000065	11/4/2015	7/8/2021	3.51	3.10	0.00
Sous-total projets privés							4.91	13,714,845.73	77.34	
Total projets publics et privés							4.14	488,681,463.67	30.83	

JUSTIFICATION DE LA DEROGATION A LA CONTREPARTIE DU GOUVERNEMENT

1. Le Projet d'Aménagement et de bitumage de la route Tamaské-Tahoua et bretelle de Mararraba d'un coût total hors taxes de 29,46 millions d'UC sera entièrement financé sur les ressources de la Banque, sans contrepartie nationale directe. Le Gouvernement prendra toutefois en charge les dépenses liées à la mise à disposition des locaux de la CEP et les salaires du personnel mis à la disposition du projet estimées à 0,4 millions d'UC, hors indemnités payées par la Banque ainsi que la dépense fiscale associée au projet résultant des exonérations de droits de douanes et autres taxes. Le niveau de la contribution du Gouvernement est inférieur au taux minimum de 10% du coût total du projet pour les pays FAD, requis par la politique¹ relative aux dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque en son paragraphe 4.2.2. Ainsi, conformément à la disposition de la Section 4.2.2 de la Politique susvisée, cette annexe présente l'analyse qui justifie la demande de dérogation sur le montant de la contrepartie nationale, en se basant sur les quatre critères suivants requis par la politique de la Banque sus-évoquée :

- *l'engagement du pays à mettre en œuvre son programme de développement global*
- *le financement alloué par le pays au secteur ciblé par l'aide de la Banque ;*
- *la situation budgétaire et le niveau d'endettement du pays.*
- *la limite supérieure sur le partage des coûts et les orientations spécifiées dans les paramètres de financement pays.*

Engagement du pays à mettre en œuvre son programme de développement global

2. A travers la mise en œuvre de son Plan de Développement Économique et Social (PDES) 2017-2021, qui constitue un programme ambitieux d'accélération de la transformation du pays avec l'objectif primordial de promouvoir « *un Niger renaissant pour un peuple prospère* », le Gouvernement montre un engagement fort à la mise en œuvre de programmes concourant à une croissance diversifiée et inclusive et à la réduction de la pauvreté. En cohérence avec les priorités du PDES, les autorités ont entrepris de gros efforts financiers pour combler les importants déficits que connaît le pays sur le plan social et infrastructurel, malgré une situation budgétaire fragile et la forte pression exercée par la prise en charge humanitaire et les réponses sécuritaires aux menaces terroristes sur les ressources budgétaires du pays. Ainsi, en dépit de ces contraintes, les dépenses en capital ont connu une hausse de 30,0% pour se situer à 15,5% du PIB en 2018 contre 12,3% en 2016, reflétant l'engagement fort des Autorités à poursuivre leur programme de développement.

3. Ces investissements combinés à une mise en œuvre globalement satisfaisante des réformes structurelles et sectorielles, comme le confirment la conclusion en juillet 2019 de la quatrième revue du programme appuyé par le FMI et le RAMO 2018, ont stimulé la croissance économique qui a atteint 6,5% en 2018. Ils ont aussi permis de réduire le déficit infrastructurel, à travers notamment l'augmentation de la puissance électrique installée et de doter le pays de nouvelles routes. La volonté des autorités de mettre en œuvre leur programme de développement global est également traduite par des améliorations sensibles dans les indicateurs sociaux du pays caractérisée notamment par la baisse de l'incidence de la pauvreté de 45,1% en 2014 à 42,1% en 2018. Nonobstant son engagement à mettre en œuvre son PDES, le Gouvernement est conscient qu'il doit intensifier ses efforts, notamment dans le domaine des infrastructures, pour atteindre les objectifs ambitieux de son plan national de développement.

¹ ADB/BD/WP/2007/106/Rev.2- ADF/BD/WP/207/72/Rev.2 du 2 mai 2008.

Financement alloué par le pays au secteur ciblé par l'aide de la Banque

3. Conscient du rôle essentiel des transports dans l'économie nigérienne, le Gouvernement lui a alloué des ressources importantes au cours des dernières années pour améliorer ses performances, malgré les contraintes budgétaires. Le financement public alloué au secteur des transports a augmenté de plus de 7% entre 2017 et 2019 pour s'établir à 13% des dépenses publiques, hors charges communes et dette publique. L'effort financier des autorités a été particulièrement notable pour le sous-secteur routier qui a vu ses dotations budgétaires augmenter de près de 10% sur la période comparée à une légère baisse des dépenses publiques, hors dette. Il traduit la prise de conscience des autorités que les transports routiers constituent l'un des sous-secteurs où les besoins en matière de réhabilitation et d'investissements sont les plus importants.

4. Cependant, en dépit des efforts notables consentis par l'État au cours des dernières années, les besoins restent énormes. Les ressources publiques consacrées aux infrastructures de transport demeurent insuffisantes pour permettre d'atteindre les objectifs ambitieux de croissance du PDES. Les niveaux d'investissement requis dépassent les capacités financières du Gouvernement, surtout dans un *contexte marqué par une baisse importante des cours de l'uranium et une forte pression des dépenses sécuritaires et humanitaires sur le budget de l'État*. Une assistance accrue des PTF est nécessaire pour accompagner les efforts du Gouvernement qui continue de démontrer un engagement fort pour le développement des infrastructures de transport comme en témoigne l'inscription de ressources relativement importantes au budget 2019 pour leur financement, malgré les contraintes susmentionnées.

Situation budgétaire et le niveau d'endettement du pays

5. La situation budgétaire du pays reste marquée par la poursuite de l'assainissement des finances publiques dans des circonstances difficiles. Les efforts entrepris par le Gouvernement pour une meilleure maîtrise des dépenses publiques et l'amélioration de la mobilisation des ressources publiques internes ont permis de ramener le déficit budgétaire global de 6,1 % du PIB en 2016 à 4,1 % du PIB en 2018. Toutefois, la situation financière du pays reste difficile en raison de l'environnement sécuritaire qui a des répercussions budgétaires importantes. En effet, la lutte contre le terrorisme s'est traduite par une augmentation considérable des dépenses de sécurité qui ont doublé leur part du budget national pour atteindre 22% en 2018. Celles-ci sont principalement financées par des ressources intérieures. Les pressions exercées par les dépenses de sécurité interviennent aussi à un moment où la mobilisation des recettes est affectée par la faiblesse des prix des produits de base en particulier l'uranium et les perturbations économiques dues aux tensions en matière de sécurité. Compte tenu de ces contraintes, l'exécution de tous les projets en cours de la Banque et des autres PTF est fortement entravée par les difficultés à mobiliser les fonds de contrepartie nationale, bien que le Gouvernement ait toujours démontré sa volonté de participer à leur financement.

6. Concernant le niveau d'endettement du pays, après une augmentation continue au cours des dernières années, la dette extérieure a amorcé une légère baisse en 2018 pour s'établir à 53,8% du PIB contre 54,4% en 2017. La dette publique du Niger a été jugée soutenable en juin 2019 par le FMI dans le cadre de sa quatrième revue concluante du programme au titre de la Facilité élargie de crédit (FEC). Le risque de surendettement a été maintenu à « modéré ». Toutefois, le FMI insiste sur la nécessité pour le Gouvernement d'adhérer à une politique d'endettement prudente et à une meilleure gestion de la dette.

Limite supérieure sur le partage des coûts et orientations spécifiées dans les paramètres de financement pays

7. La politique relative aux dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque précise en son paragraphe 5.1.1 que la Banque peut utiliser les paramètres de financement pays (PFP) déjà développés pour 38 pays par la Banque mondiale pour déterminer notamment la limite supérieure sur le partage des coûts.

Les PFP pour le Niger spécifient que la Banque mondiale peut financer jusqu'à 100% du coût total des projets, au cas par cas. La Banque mondiale a utilisé cette possibilité offerte par les PFP pour financer la totalité des coûts de certains de ses nouveaux projets à la lumière des tensions financières et capacités financières actuelles limitées du Gouvernement qui découlent de la forte progression des dépenses de sécurité et humanitaires. D'autres PTFs ont également révisé le modèle de partage des coûts de leurs opérations pour permettre leur financement à 100% sur ressources extérieures. Malgré ces importantes contraintes budgétaires, le Gouvernement a exprimé sa ferme volonté d'appropriation du projet à travers la prise en charge des dépenses de sécurisation de la zone du projet et la mise à disposition des locaux devant abriter la CEP et les salaires du personnel mis à la disposition du projet, hors indemnités payées par la Banque. La contribution du Gouvernement servira aussi à financer la dépense fiscale associée au projet résultant des exonérations de droits de douanes et autres taxes.

8. En conclusion, sur la base de ce qui précède, et à la demande du Gouvernement, il est proposé de financer le coût total hors taxes du projet sur les ressources du FAD. Ce schéma de financement tient compte de la situation budgétaire particulièrement difficile du pays et des capacités financières limitées du Gouvernement. Il est également en ligne avec la politique relative aux dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque susmentionnée et les modalités opérationnelles du DSP 2018-2022 qui préconise de réduire la contrepartie du Niger, compte tenu de la tension sur les finances publiques, afin d'éviter des retards dans la mise en œuvre des opérations de la Banque.

