

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



PROJET : PROJET DE ROCADE DANS L'ETAT D'EBONYI

PAYS : NIGERIA

RAPPORT D'EVALUATION DE PROJET

RDNG/PICU

Avril 2019

Document traduit

TABLE DES MATIÈRES

I	ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET.....	1
1.1.	Contexte	1
1.2.	Liens du projet avec la stratégie pays	1
1.3.	Justification de l'intervention de la Banque.....	2
1.4.	Coordination des bailleurs de fonds.....	3
II.	DESCRIPTION DU PROJET	4
2.1.	Composantes du projet.....	4
2.2.	Solution technique retenue et autres options examinées.....	5
2.3.	Type de projet	5
2.4.	Coût du projet et modalités de financement.....	5
2.5.	Zone et population ciblées par le projet	7
2.6.	Processus participatif pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet.....	8
2.7.	Expérience du Groupe de la Banque et enseignements tirés de la conception du projet	8
2.8.	Indicateurs de performance clés.....	9
III.	FAISABILITÉ DU PROJET	10
3.1.	Performance économique et financière.....	10
3.2.	Impacts environnementaux et sociaux	11
IV.	EXÉCUTION DU PROJET	14
4.1.	Modalités d'exécution.....	14
4.2.	Suivi	17
4.3.	Gouvernance	17
4.4.	Durabilité	18
4.5.	Gestion des risques.....	19
4.6.	Production de savoir.....	19
V.	INSTRUMENTS JURIDIQUES ET AUTORITÉ	19
5.1.	Instruments juridiques.....	19
5.2.	Conditions assorties à l'intervention de la Banque	20
5.3.	Conformité avec les politiques de la Banque.....	21
VI.	RECOMMANDATION.....	21

ANNEXES

Annexe I : Indicateurs socioéconomiques comparatifs du pays (décembre 2018).....	I
Annexe II: Portefeuille de projet de la Banque dans le pays (février 2019)	III
Annexe III : Principaux projets connexes financés par la Banque et par d'autres partenaires au développement dans le pays	VI
Annexe IV : Carte de la zone couverte par le projet	VII
Annexe V: Justification de la contribution du gouvernement inférieure à 50 %	VIII

Équivalences monétaires

Février 2019

1 UC	=	427,893 NGN
1 UC	=	1,40070 USD
1 USD	=	305,48511 NGN

Exercice financier

1 janvier – 31 décembre

Système métrique

1 tonne métrique	=	2204 livres
1 kilogramme (kg)	=	2,200
1 mètre (m)	=	3,28 pieds
1 millimètre (mm)	=	0,03937 pouce (“)
1 kilomètre (km)	=	0,62 mile
1 hectare (ha)	=	2,471 acres

Sigles et abréviations

AAOS	Avis d'appel d'offres spécifique
AE	Agence d'exécution
AGTF	Africa Growing Together Fund
BAD	Banque africaine de développement
BB	Béton bitumineux
BCA	Béton de ciment armé
BIsD	Banque islamique de développement
CEPE	Cellule d'exécution de projet au niveau de l'État
CEV	Coûts d'exploitation des véhicules
CRSG	Gouvernement de l'État de Cross River
DSP	Document de stratégie pays
EBROMA	Agence d'entretien des routes de l'Etat d'Ebonyi
EIES	Étude d'impact environnemental et social
ESMOW&T	Ministère des Travaux publics et des Transports de l'État d'Ebonyi
FAD	Fonds africain de développement
GEE	Gouvernement de l'État d'Ebonyi
GF	Gestion financière
GPD-T	Groupe de partenaire au développement– Transports
IPSAS	Normes comptables internationales pour le secteur public
MFF	Ministère fédéral des Finances
NGN	Naira nigérian
OBC	Organisation à base communautaire/organisation communautaire
ONG	Organisation non gouvernementale
PAP	Personnes affectées par le projet
PAR	Plan d'action de réinstallation
PD	Partenaire au développement
PGES	Plan de gestion environnementale et sociale
PRCE	Plan de relance et de croissance économique
RDNG	Département pays de la BAD pour le Nigéria
RFN	République fédérale du Nigéria
SIDA	Syndrome d'immunodéficience acquise
TB	Tuberculose
TJMA	Trafic journalier en moyenne annuelle
T	Tonne
TREI	Taux de rendement économique interne
TSDB	Traitement de surface à double couche de bitume
UC	Unité de compte
UE	Union européenne
VAN	Valeur actualisée nette
VIH	Virus d'immunodéficience humaine
VN 20:2020	Vision Nigéria 20:2020

Informations sur le prêt

Informations sur le client

EMPRUNTEUR :	République fédérale du Nigéria
AGENCE D'EXÉCUTION :	Cellule d'exécution de projet au niveau de l'État (CEPE) du ministère des Travaux publics et des Transports de l'État d'Ebonyi

Plan de financement

Source	Montant (USD)	Montant (NGN)	Instrument
BAD	40 millions	12,22 milliards	Prêt
AGTF	30 millions	9,16 milliards	Prêt
BIsD	80 millions	24,44 milliards	Prêt
GEE	17,66 millions	5,40 milliards	Fonds de contrepartie
COÛT TOTAL	167,66 millions	51,22 milliards	

Principales informations financières BAD/AGTF

	BAD	AGTF
Devise	Dollar des États-Unis (USD)	Dollar des États-Unis (USD)
Type de prêt	Prêt à flexibilité totale	Prêt à flexibilité totale
Échéance	Jusqu'à 25 ans, différé inclus	Jusqu'à 25 ans, différé inclus
Différé d'amortissement	Jusqu'à 8 ans	Jusqu'à 8 ans
Taux d'intérêt	Taux de Base + Marge sur coût d'emprunt + Marge de prêt + Prime de Maturité. Ce taux d'intérêt aura un plancher de zéro.	Taux de Base + Marge sur coût d'emprunt + Marge de prêt + Prime de Maturité. Ce taux d'intérêt aura un plancher de zéro.
Taux de base	Taux de Base Flottant (LIBOR 6 mois, révisés chaque 1 ^{er} février et 1 ^{er} août). Une option gratuite pour fixer le taux de base est offerte.	Taux de Base Flottant (LIBOR 6 mois, révisés chaque 1 ^{er} février et 1 ^{er} août). Une option gratuite pour fixer le taux de base est offerte.
Marge sur coût d'emprunt	80 points de base (0,8%) par an.	80 points de base (0,8%) par an.
Prime de maturité	Fonction de maturité moyenne.	Fonction de maturité moyenne.
Commission d'ouverture	0,25 % du montant du prêt dû à la date d'entrée en vigueur du prêt et payable au plus tard à la première des dates suivantes : i) 60 jours à partir de la date d'entrée en vigueur du prêt, ou ii) au moment du premier décaissement.	0,25 % du montant du prêt dû à la date d'entrée en vigueur du prêt et payable au plus tard à la première des dates suivantes : i) 60 jours à partir de la date d'entrée en vigueur du prêt, ou ii) au moment du premier décaissement.
Commission d'engagement	0,25 % par an du montant non décaissé. Elle commence à courir 60 jours à partir de la date de signature de l'accord de prêt et est payable aux dates de paiement d'intérêt.	0,25 % par an du montant non décaissé. Elle commence à courir 60 jours à partir de la date de signature de l'accord de prêt et est payable aux dates de paiement d'intérêt.
Option de conversion du taux de base	Outre l'option gratuite de convertir le taux de base flottant en taux de base fixe, la possibilité est offerte à	Outre l'option gratuite de convertir le taux de base flottant en taux de base fixe, la possibilité est offerte à l'emprunteur de

	l'emprunteur de revenir au taux de base flottant ou de refixer le taux sur tout ou partie du montant décaissé de son prêt (des frais de transaction sont payables).	revenir au taux de base flottant ou de refixer le taux sur tout ou partie du montant décaissé de son prêt (des frais de transaction sont payables).
Option de plafond (cap) ou de tunnel (collar) sur le taux de base	La possibilité est offerte à l'emprunteur de mettre un plafond ou un tunnel sur le taux de base flottant pour tout ou partie du montant décaissé de son prêt (des frais de transaction sont payables).	La possibilité est offerte à l'emprunteur de mettre un plafond ou un tunnel sur le taux de base flottant pour tout ou partie du montant décaissé de son prêt (des frais de transaction sont payables).
Option de conversion de la monnaie du prêt	L'emprunteur peut changer la monnaie de prêt pour la totalité ou une partie des montants non décaissés et/ou décaissés du prêt pendant la durée du prêt. Il peut choisir parmi les différentes monnaies de prêt approuvées par la Banque (des frais de transaction sont payables).	N/D

Indicateurs économiques

TRONÇONS ROUTIERS	INDICATEURS
Tronçon I : 135 Ohaukwu-Onueke	TREI (base) = 20,3 %, VAN (base) = 34,99 millions d'USD
Tronçon II : Onueke-Nwezenyi.	TREI (base) = 27,7 %, VAN (base) = 70,53 millions d'USD
Tronçon III : Nwezenyi-Ndoko	TREI (base) = 14,5 %, VAN (base) = 4,40 millions d'USD
Tronçon IV : Ndoko-Ezzamgbo	TREI (base) = 19,6 %, VAN (base) = 24,53 millions d'USD

Chronogramme – Principaux jalons (prévus)

Approbation de la note conceptuelle	(novembre 2018)
Approbation du projet	(avril 2019)
Entrée en vigueur	(août 2019)
Lancement	(août 2019)
Achèvement des travaux	(avril 2023)
Dernier décaissement	(août 2024)

Résumé du projet

Aperçu du projet : Les composantes du projet de rocade de l'État d'Ebonyi sont les suivantes : a) travaux de génie civil visant la réfection et le bitumage selon les normes, notamment le tronçon I (135 - Ohaukwu-Onueke, 35,48 km), le tronçon II (Onueke-Nwezenyi, 52,42 km), le tronçon III (Nwezenyi-Ndoko, 50,99 km) et le tronçon IV (Ndoko-Ezzamgbo, 38,91 km), soit un total de 177,81 km ; b) services de consultants pour : i) l'examen de la conception et la supervision des travaux de génie civil susmentionnés, ii) la lutte contre le VIH/SIDA et les IST, iii) le suivi de la mise en œuvre du PGES et la collecte des données de base, iv) la sécurité routière, v) les services d'audit et vi) le consultant en passation des marchés ; c) activités de renforcement des capacités ; d) indemnisation et réinstallation des personnes affectées par le projet ; et e) initiatives complémentaires. La rocade relie huit des treize zones d'administration locale (AGL) de l'État. Le coût total du projet s'élève à 167,66 millions d'USD à financer par un prêt de la BAD de 40 millions d'USD (23,86 %), un prêt de l'Africa Growing Together Fund (AGTF) de 30 millions d'USD (17,40 %) et un prêt de la Banque islamique de développement (BIsD) de 80 millions d'USD (47,72 %). Les prêts de la BAD et de l'AGTF financeront conjointement le tronçon III et une partie du tronçon IV, tandis que le prêt de la BIsD financera les tronçons I et II au titre d'un accord de financement parallèle avec la BAD et l'AGTF. Le gouvernement de l'Etat d'Ebonyi fournira 17,66 millions d'USD (10,53%) pour couvrir l'indemnisation et la réinstallation ainsi que la construction de 20 km du tronçon IV, qui se trouve à un stade avancé. Le projet sera mis en œuvre sur une période de cinq ans.

Bénéficiaires du projet et participation au projet : Les principaux bénéficiaires sont les communautés agricoles et les communautés industrielles à petite échelle dans les zones d'influence des tronçons routiers réhabilités. Ces communautés bénéficieront d'un meilleur accès aux exploitations agricoles, aux mines et aux usines, d'une amélioration de la sécurité routière et de la sensibilisation au VIH/SIDA, aux IST, à la tuberculose et à la dimension du genre. Le projet créera des possibilités d'emploi pendant la phase de construction, qui profiteront aux communautés sous forme d'emplois directs, et par la fourniture de biens et de services aux entrepreneurs et aux consultants qui seront engagés pour mettre en œuvre le projet. Au titre de la composante « Initiatives complémentaires », le projet prévoit la réhabilitation des infrastructures sociales existantes le long des tronçons concernés. Ces interventions comprendront la réhabilitation d'écoles et la fourniture de bureaux et de chaises, la réhabilitation d'hôpitaux et de marchés, la construction d'installations sanitaires et la remise en état de routes de desserte menant aux communautés agricoles.

Justification du projet : Le projet contribuera aux programmes de développement économique et social de l'État d'Ebonyi et du Nigéria dans son ensemble grâce à une circulation efficiente et économique des passagers et des marchandises, en particulier des produits agricoles. Cette initiative est conforme aux objectifs de la politique des transports de l'Etat d'Ebonyi, au Plan de relance et de croissance économiques (PRCE (2017-2020)), à la vision 20-2020 du Nigéria et au Document de stratégie pays axé sur les résultats (DSP 2013-2017, prolongé jusqu'en décembre 2019). Les tronçons routiers proposés pour la réhabilitation amélioreront l'accès des communautés dans les zones d'influence à des marchés et des services sociaux améliorés et plus vastes. Ils contribueront de fait à la réduction de la pauvreté et stimuleront le commerce avec les États voisins, tout en augmentant la productivité agricole. La plupart des tronçons routiers ne sont plus revêtus d'asphalte et certains deviennent impraticables pendant la saison des pluies.

Valeur ajoutée de la Banque : La Banque bénéficie d'un avantage comparatif dans le secteur des transports au Nigéria, car elle a commencé ses opérations dans ce secteur en 1972 et a financé, à ce jour, des opérations dans ce secteur à hauteur de 552,69 millions d'UC au total, dont 61,34 millions d'UC dans le secteur privé. Sept projets ont été achevés de façon

satisfaisante et cinq sont en cours. La Banque possède donc une grande expérience dans la mise en œuvre de projets sectoriels dans le pays. De plus, l'expérience de la Banque dans le secteur à l'échelle continentale est particulièrement remarquable. Les leçons tirées de ces expériences placent la Banque dans une excellente position pour concevoir et mettre en œuvre le présent projet.

Gestion du savoir : Le projet a une composante de collecte de données et de suivi qui sera mise en œuvre par un cabinet de consultants indépendant. Cela permettra de documenter les connaissances acquises dans le cadre du projet qui profiteront à de futures interventions similaires, ainsi que les connaissances sur l'impact du projet pendant son exécution et après son achèvement. La composante de renforcement des capacités incorpore une formation pour les femmes entrepreneures et les jeunes qui générera et transférera des connaissances sur la gestion des contrats et les méthodes de construction à forte intensité de main d'œuvre. Cette composante prévoit également une assistance technique pour l'Ebonyi State Road Maintenance Agency (EBROMA) concernant les systèmes et les compétences de gestion de la maintenance. La construction de chaussées en dur se développe au Nigéria et le GEE a construit quelques kilomètres de chaussées de ce type sur son territoire. Le contrat d'examen et de supervision de la conception comprendra une étude des sols et des précipitations dans l'État pour enrichir les connaissances sur les besoins en matière de construction de routes. Cela éclairera la Banque sur la conception de projets futurs dans l'État et dans d'autres États où les conditions géologiques et pluviométriques sont similaires.

Pays et nom du projet : Nigéria – Projet de rocade de l'État d'Ebonyi

Objectif du projet : Contribuer au développement économique par un système de transports amélioré dans l'État d'Ebonyi.

CHAÎNE DE RÉSULTATS		INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/MESURES D'ATTENUATION
		Indicateur (y compris ICS)	Référence 2018	Cible 2024		
IMPACT	- Contribuer à la réduction de la pauvreté dans l'État - Améliorer l'accès aux équipements économiques et sociaux	- PIB/habitant de l'État - Indice d'accès rural (IAR). Personnes vivant à moins de 2 km de la route praticable en toute saison	PIB/habitant : 787,82 USD (2016) Néant	PIB/habitant : augmentation de 2% due au projet 1,2 million d'ici 2024	Enquête sur le budget des ménages, statistiques nationales et internationales. Ministère des Travaux publics et des Transports de l'État d'Ebonyi	Risque : Incapacité de l'État d'Ebonyi de mettre en œuvre les programmes de développement du secteur routier tels que définis dans la politique étatique de transport. Atténuation : L'état d'avancement de la mise en œuvre fera l'objet d'un suivi au cours de la mise en œuvre et des opérations du projet
	Résultat 1 Réduction des coûts de transport Résultat 2 Réduction des temps de déplacement	Réduction des CEV composites par véhicule/km Durée du trajet des véhicules	1,1 USD 6 h de trajet actuellement sur tous les tronçons	Baisse de 25 % (0,83 USD) Temps de déplacement réduit de 50% (3 h sur toutes les liaisons combinées pour une vitesse moyenne de 80 km/h)	Ministère des Travaux publics et des Transports de l'État d'Ebonyi	Risque : durabilité du réseau routier ; incapacité du ministère des Travaux publics et des Transports de l'État d'Ebonyi à entretenir convenablement le réseau routier en raison de contraintes financières. Atténuation : Examen du financement de l'entretien du réseau routier.

CHAÎNE DE RÉSULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/MESURES D'ATTENUATION
	Indicateur (y compris ICS)	Référence 2018	Cible 2024		
Résultat 3 Amélioration de la main-d'œuvre	Amélioration de la capacité de gestion d'ESMOW&T et d'EBROMA	S/O	Les activités d'entretien routier sont effectuées par l'utilisation de RMMS, et la planification des routes est faite systématiquement ; 50 % des activités d'entretien sont effectuées au titre de contrats.		Risque : Défaillance prématurée de la chaussée due à une surcharge Atténuation : Le projet incorpore des ponts bascules pour le contrôle des surcharges

PRODUITS	Composante 1 : Réhabilitation/amélioration des routes 1.1: 135 Ohaukwu – Nwezenyi (90 km) Nwezenyi –Ezzamgbo (88 km)	État des tronçons 135 Ohaukwu – Nwezenyi (90 km) Nwezenyi – Ezzamgbo (89 km)	• 178 km de routes pour la plupart en très mauvais état	• 178 km de routes réhabilitées	Rapports d'étape mensuels et trimestriels ; Rapport d'achèvement de projet	Risque : Retard dans la mise en œuvre du projet en raison des retards d'entrée en vigueur des prêts de la BAD et de la BIsD. Atténuation : Dialogue précoce avec les autorités pour faciliter l'entrée en vigueur après l'approbation.
	Composante 2 : renforcement des capacités/gestion de projet 2.1: Sensibilisation (VIH, sécurité routière, genre)		• Zéro (0)	• Au moins 10 communautés sensibilisées		Risque : Retard dans la mise en œuvre du projet en raison des conditions de prêt.
	2.2 PGES, PAR et forestation	• Nombre de communautés sensibilisées • Exécution du PGES/PGESC	• PGES non mis en œuvre • Zéro (0)	• Pleine conformité avec le PGES • PAR achevé - 201 PAP indemnisés		Atténuation : Les conditions de prêt ont été réduites ou assouplies et la plupart d'entre elles doivent être remplies avant l'approbation du conseil d'administration.
	2.3 Possibilités d'emploi au niveau local	• Nombre de PAP indemnisés	• Pas d'emplois dans la construction	• 1 500 emplois créés dans la construction		L'adjudication anticipée des marchés permettra de réduire les retards. Risque : Augmentation des coûts en raison d'un démarrage tardif de la mise en œuvre du projet
	2.4 Renforcement des capacités des entrepreneurs, y compris les femmes	• Nombre d'emplois locaux - au moins 25-30 % de femmes • Nombre d'entrepreneurs formés, y compris des femmes	• Pas d'entrepreneur formé • Zéro (0)	• 300 entrepreneurs (50 % de femmes, 20 % de jeunes et 30 % hommes) formés • 50 membres du personnel formés		Atténuation : L'établissement des coûts du projet a permis de couvrir d'éventuelles hausses de prix au moyen de provisions pour aléas et hausse des prix.
	2.5 Formation de personnel			• 4 écoles réhabilitées • 1 marché en bordure de route réhabilité • 1 hôpital réhabilité		Risque : Dépassements de coûts dus à des défauts de conception. Atténuation : La conception du projet comprend un solide processus d'examen afin d'identifier les lacunes et de planifier des mesures en conséquence.
	Composante 3 : Initiatives complémentaires Équipements sociaux réalisés : réhabilitation d'écoles, de marchés communautaires et d'hôpitaux	• Nombre de membres du personnel formés	• Pas d'écoles réhabilitées • Aucun marché réhabilité • Pas d'hôpital réhabilité			

CHAÎNE DE RÉSULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/MESURES D'ATTENUATION																								
	Indicateur (y compris ICS)	Référence 2018	Cible 2024																										
	- Écoles réhabilitées - Marchés en bordure de route réhabilités - Un hôpital réhabilité																												
ACTIVITÉS PRINCIPALES	COMPOSANTES		RESSOURCES																										
	Composante 1 : Réhabilitation/amélioration des routes 1.1 : Travaux de génie civil ; 1.2 : Services de supervision ;		Coûts en millions d'USD : Travaux de génie civil/équipements sociaux128,66 Supervision 5,05 Sécurité routière 0,50 PGES et données de référence 0,50 Sensibilisation au VIH/SIDA, genre 0,50 Renforcement des capacités 1,67 Gestion de projet 2,27 Consultant en passation des marchés 0,25 Audit 0,50 <u>Indemnisation/réinstallation 0,13</u> Coût de base 140,04 Provisions pour imprévus 14,00 Hausse des prix 13,62 Coût du projet 167,66																										
	Composante 2 : Renforcement des capacités/gestion de projet 2.1 Sensibilisation, VIH/SIDA, genre ; 2.2 Suivi du PGES, du PAR et de la collecte des données de référence ; 2.3 : Indemnisation des PAP ; 2.4 Formation d'entrepreneurs locaux 2.5 Sécurité routière ; 2.6 Services d'audit 2.7 Renforcement des capacités 2.8 Appui à la gestion du projet		<table><tr><th>Source</th><th>Coût (millions d'USD)</th><th>Coût (milliards de NGN)</th><th>% du total</th></tr><tr><td>Prêt BAD</td><td>40,00</td><td>12,22</td><td>23,86 %</td></tr><tr><td>Prêt AGTF</td><td>30,00</td><td>9,16</td><td>17,89 %</td></tr><tr><td>Prêt BisD</td><td>80,00</td><td>24,44</td><td>47,71 %</td></tr><tr><td>GEE</td><td>17,66</td><td>5,40</td><td>10,54%</td></tr><tr><td>Total</td><td>167,66</td><td>51,22</td><td>100,00 %</td></tr></table>			Source	Coût (millions d'USD)	Coût (milliards de NGN)	% du total	Prêt BAD	40,00	12,22	23,86 %	Prêt AGTF	30,00	9,16	17,89 %	Prêt BisD	80,00	24,44	47,71 %	GEE	17,66	5,40	10,54%	Total	167,66	51,22	100,00 %
	Source	Coût (millions d'USD)	Coût (milliards de NGN)	% du total																									
	Prêt BAD	40,00	12,22	23,86 %																									
Prêt AGTF	30,00	9,16	17,89 %																										
Prêt BisD	80,00	24,44	47,71 %																										
GEE	17,66	5,40	10,54%																										
Total	167,66	51,22	100,00 %																										
Composante 3 : Initiatives complémentaires 3.1 Infrastructures sociales		1 dollar des États-Unis (USD) = 305,48511 nairas nigériens (NGN) (FEV 2019)																											

Calendrier d'exécution du projet

ID	ACTIVITÉ	2019				2020				2021				2022				2023				2024				2025			
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
I	PROJET DE ROCADE DE L'ÉTAT D'EBONYI																												
	(Passation de marchés anticipé)																												
	1. Approbation du projet																												
	2. Signature du prêt																												
	3. Entrée en vigueur																												
II	TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL																												
	1. Indemnisation, réinstallation																												
	2. Appel d'offres/adjudication de contrats																												
	3. Exécution des travaux																												
	(a) Section I et II																												
	(b) Section III et IV																												
III	EXAMEN DE LA CONCEPTION ET SUPERVISION DES CONTRATS																												
	1. Présélection/appel à propositions																												
	2. Attribution de marché																												
	3. Mobilisation																												
	4. Services de supervision des travaux																												
	(a) Section I et II																												
	(b) Section III et IV																												
IV	SENSIBILISATION AU VIH/SIDA, IST, TB ET GENRE; COLLECTE DE DONNÉES DE RÉFÉRENCE ET SUIVI DU PGES; SECURITÉ ROUTIÈRE. SERVICES D'AUDIT ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS																												
	1. Présélection/appel à propositions																												
	2. Attribution de marché																												
	3. Mobilisation																												
	4. Services																												

**RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DE LA BANQUE
AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT DES PROPOSITIONS DE PRET
EN FAVEUR DE LA REPUBLIQUE FEDERALE DU NIGERIA
POUR LE PROJET DE ROCADE DE L'ÉTAT D'EBONYI**

La Direction soumet le présent rapport et les recommandations concernant une proposition de prêt de la Banque africaine de développement (BAD) d'un montant de 40 millions d'USD et de prêt « Africa Growing Together Fund » (AGTF) d'un montant de 30 millions d'USD pour le financement du projet de rocade de l'État d'Ebonyi en République fédérale du Nigéria.

I. ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

1.1 Contexte

1.1.1 L'État d'Ebonyi est l'un des 36 États du Nigéria. Il compte environ 2,2 millions d'habitants et treize collectivités locales (LGA). Situé au sud-est du Nigéria, cet État occupe une superficie de 5 533 km² et est bordé au nord par l'État de Benue, à l'ouest par l'État d'Enugu, au sud par les États d'Imo et d'Abia, et à l'est par l'État de Cross River. Comme dans la quasi-totalité du Nigéria, environ 90 % des transports y sont assurés par voie routière, d'où la priorité élevée accordée à la construction de routes. Le réseau routier demeure un moyen de transport important au sein de l'État, ainsi que dans les États voisins. L'économie de l'État d'Ebonyi repose principalement sur l'agriculture, 85 % de la population vivant de l'agriculture. La route prévue pour le projet dessert des communautés agricoles dans huit des treize collectivités locales que compte l'État, avec une population combinée de 1 221 436 habitants, soit plus de 70 % de la population de l'État. Réputé pour sa production de riz, Ebonyi produit également d'énormes volumes de manioc, d'igname et de cultures de rente, comme la noix de cajou, le palmier à huile, le cacao et l'hévéa. Il existe un très fort potentiel d'amélioration de la productivité de ces cultures le long des tronçons routiers du projet. La réhabilitation de la route aura donc un impact énorme sur la productivité agricole de l'État. Ebonyi s'est lancé en outre dans le développement de parcs industriels et de zones de transformation des cultures vivrières, en mettant l'accent sur le développement des petites et moyennes entreprises dans l'État. La plupart de ces interventions se situent dans les zones d'influence des tronçons routiers du projet et sont donc appelées à bénéficier de la réhabilitation des routes. Globalement, le sous-secteur routier est jugé nécessaire au développement économique et industriel de l'État d'Ebonyi. Cependant, la plupart des routes ne sont pas bitumées et sont étroites, dégradées, mal drainées et sinueuses, ce qui complique la tâche pour l'État de réaliser son potentiel économique. La rocade de l'État d'Ebonyi se trouve dans un état de délabrement similaire, certains tronçons restant impraticables pendant la saison des pluies. La réhabilitation de la route est donc une priorité pour l'administration étatique.

1.2 Liens du projet avec la stratégie pays

1.2.1 Le secteur des transports a été identifié comme l'un des secteurs clés qui contribuera au développement social et économique et à la prospérité économique. Le secteur offre directement des possibilités d'emploi non agricoles aux pauvres et joue indirectement un rôle complémentaire en stimulant les activités de production et en améliorant les services sociaux. Pour lutter contre la pauvreté, le pays a élaboré une politique nationale des transports (PNT) qui a été soumise au Sénat pour ratification. La PNT tient compte des objectifs de la Vision Nigéria 20:2020 (VN 20:2020), du Plan de relance économique et de croissance (PREC (2017-2020)) et du Document de stratégie pays axé sur les résultats (DSP 2013-2017, prolongé

jusqu'en décembre 2019). Le PREC (2017-2020) a fait de l'amélioration des infrastructures de transport du Nigéria l'une de ses grandes priorités. Le développement du secteur des transports dans l'État d'Ebonyi est guidé par la politique des transports d'Ebonyi dont la stratégie d'infrastructure consiste à construire de nouvelles routes et à réhabiliter les routes existantes pour améliorer la quantité, la qualité, la compétitivité et l'accès aux marchés.

1.2.2 La réfection des 178 km de la rocade de l'État d'Ebonyi permettra de réduire les coûts d'entretien des routes, les coûts d'exploitation des véhicules et la durée des trajets sur les différents tronçons routiers. L'amélioration des services de transport sera alors un moteur de développement économique.

1.3. Justification de l'intervention de la Banque

1.3.1 L'inadéquation du parc d'infrastructures de transport du pays par rapport à la taille de son économie a un coût considérable et constitue une contrainte majeure pour les grandes et petites entreprises. Le Nigéria accuse un retard par rapport aux pays similaires en termes d'échelle (densité routière et ferroviaire) et de qualité. Le Nigéria n'a que de 22 km de routes pour 100 000 km², alors que l'Inde, l'Afrique du Sud et le Kenya ont respectivement 158 km, 62 km et 28 km de routes pour 100 000 km². Pour ce qui concerne le sous-secteur ferroviaire, le Nigéria ne dispose que de 4 km de voies ferrées pour 1 000 km², contre 23 km, 17 km et 6 km pour 1 000 km² respectivement en Inde, en Afrique du Sud et au Kenya. Avec plus de 90 % de fret et de passagers transportés par la route, le réseau routier de Nigéria est particulièrement surexploité, ce qui entraîne une dégradation rapide des équipements. Les chemins de fer, qui assuraient environ 60 % du transport des marchandises au moment de l'indépendance, représentent aujourd'hui moins de 1 % du transport terrestre dans le pays. Le problème de transports du pays est exacerbé par l'absence quasi totale d'entretien du réseau routier à tous les niveaux du gouvernement (fédéral, étatique, local), d'où l'accent placé sur le développement du secteur des transports pour soutenir le développement économique à la fois par la Vision Nigéria 20:2020 et le PRCE.

1.3.2 Le projet a pour principal objectif de fournir un accès amélioré et durable aux opportunités économiques et aux services sociaux, d'améliorer la capacité des institutions gouvernementales compétentes à atteindre les objectifs de développement et, au final, d'intensifier le développement socioéconomique de l'État. Par ailleurs, une fois achevée, la route devrait servir de liaison internationale entre l'État d'Ebonyi et la République du Cameroun et assurer un accès interétatique entre les États d'Ebonyi, de Benue et d'Enugu. Elle présente par conséquent un énorme potentiel d'accroissement des activités économiques susceptibles d'augmenter la capacité de production de revenus et d'emplois dans la région. Le corridor proposé devrait servir de liaison entre les communautés agricoles dans les 13 zones d'administration locale (70 % de la population de l'État) et profiter ainsi à une proportion importante de résidents de l'État d'Ebonyi dans leurs activités économiques.

1.3.3 Le Document de stratégie pays axé sur les résultats pour le Nigéria (DSP 2013-2017 prolongé jusqu'en décembre 2019) soutient le développement des transports routiers dans le cadre du **Pilier 2 : Investir dans les infrastructures essentielles pour promouvoir le développement du secteur réel de l'économie**. Le résultat 1 du Pilier 2 vise à **consolider les infrastructures pour stimuler la compétitivité et promouvoir le développement du secteur réel de l'économie**. L'objectif fixé dans le DSP est de réhabiliter 6 100 km de routes étatiques. Le DSP répond aux objectifs de la Vision Nigéria 20:2020 et du Plan de relance et de croissance économique (2017-2020). Il entend guider la Banque dans son action en faveur de la croissance et de la réduction de la pauvreté dans le but d'améliorer la qualité de vie et le bien-être social.

1.3.4 La réalisation des objectifs de développement du Nigéria est entravée par l'inadéquation des infrastructures de transport. Le pays a besoin de l'aide de la Banque comme partenaire au développement pour donner corps à sa vision du développement. Une fois achevées, les routes prévues par le projet desserviront les parties à vocation agricole de l'État d'Ebonyi et amélioreront la production de riz et d'igname, ainsi que d'autres activités dans la zone d'influence. Ce faisant, le projet soutiendra les initiatives visant à nourrir l'Afrique et à améliorer la qualité de vie des populations africaines, conformément aux cinq grandes priorités (High 5) de la Banque. Compte tenu de l'importance que le gouvernement de l'État d'Ebonyi attache au projet, celui-ci finance 20 km de la route sous forme d'allocations budgétaires. La Banque a apporté son appui à la reconstruction du corridor routier Enugu-Bamenda, achevée en 2013. La rocade recoupe ce corridor à deux endroits, et l'État partage des frontières avec cinq autres États. Le soutien de la Banque à la construction de la rocade d'Ebonyi renforcera donc son action en faveur de la connectivité dans la région. La réhabilitation de la route se justifie donc par la poursuite de la mise en œuvre de la Vision Nigéria 20:2020 et du PRCE afin d'aider le gouvernement à atteindre ses objectifs de développement.

1.3.5 L'État a contacté la Banque pour obtenir une aide au développement de parcs industriels dans trois de ses axes stratégiques afin de soutenir les PME, ainsi que pour l'aménagement de zones de transformation de cultures de base (SCPZ). Dans cette optique, l'État a investi dans la construction de moulins à riz, d'usines de transformation du manioc, d'usines de biomasse et d'entrepôts dans les zones d'influence du projet routier. La Banque est donc fort bien placée pour donner des orientations sur les lieux de ces interventions afin de tirer le meilleur parti de l'investissement routier.

1.4. *Coordination des bailleurs de fonds*

1.4.1 Au niveau national, le ministère fédéral des Travaux publics et le ministère fédéral des Transports sont responsables du développement du secteur des transports. La coordination des bailleurs de fonds dans le secteur est faible et se fait généralement au cas par cas. Les donateurs, y compris la Banque, se sont toutefois efforcés d'améliorer les efforts d'harmonisation conformément aux engagements de la Déclaration de Paris. À cet effet, les activités de coordination des donateurs se déroulent au sein du Groupe des partenaires au développement (GPD), qui s'occupe des priorités et des défis émergents et conseille le gouvernement à cet égard. Un sous-groupe sur les infrastructures traite des questions de transport, mais ce groupe n'a pas été actif récemment. La Banque et d'autres partenaires au développement (Banque mondiale, Agence française de développement) souhaitent vivement avoir un groupe actif pour le transport. La Banque suivra de près cette question en vue de la mise en place d'un Groupe des partenaires au développement pour les transports (DPG-T). Une fois établi, le groupe se réunira régulièrement pour discuter des questions relatives au secteur et des domaines de coopération.

1.4.2 Lors de la préparation et de l'évaluation, des consultations approfondies avec les grands partenaires au développement actifs dans le secteur des transports ont été menées pour partager les expériences et coordonner les interventions. La BISD, qui cofinance le projet avec la Banque, a participé aux missions de préparation et d'évaluation. La coordination avec la BISD se poursuivra au cours de la mise en œuvre.

Figure 1.4 : Coordination des bailleurs de fonds

Secteur ou sous-secteur*	Taille		
	PIB	Exportations	Main-d'œuvre
Transport	1,43 %	s.o.	s.o.
Acteurs – Dépenses publiques annuelles 2017 (moyenne)**			
	Gouvernement	Donateurs	
		<i>BM</i>	11,14 %
		<i>China Exim</i>	
UC	532,95 m d'UC	3 044,76 m d'UC	<i>Bank</i>
%	14,90 %	85,10 %	88,86 %
Niveau de coordination des donateurs			
Existence de groupes de travail thématiques			[N]
Existence d'études sectorielles, notamment intégrées			[N]
Participation de la BAD à la coordination des donateurs***			[M]****

*** L : leader ; M : membre, mais non leader ; N : pas de participation.

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Composantes du projet

2.1.1 Le secteur a pour but de contribuer au développement socioéconomique, à la réduction de la pauvreté et à l'intégration régionale grâce à un système de transport amélioré qui relie les centres d'activité économique. L'objectif du projet est de réduire les coûts d'entretien des routes, les coûts d'exploitation des véhicules et le temps de déplacement sur les différents tronçons routiers. Le développement économique sera ainsi facilité par l'amélioration des services de transport, notamment la réfection des 178 km de la rocade de l'État d'Ebonyi. Le projet permettra également aux communautés des zones d'influence d'accéder à de plus vastes marchés et à des services sociaux. La route contribuera également à la réduction de la pauvreté en soutenant la croissance agricole et l'exploitation minière, et en favorisant l'intégration régionale entre le Nigéria et le Cameroun.

2.1.2. Le projet entend réhabiliter 177,81 km de routes bitumineuses existantes comprenant les quatre (4) tronçons de la rocade de l'État d'Ebonyi, comme suit : i) tronçon I : 135 Ohaukwu-Onueke (35,48 km) ; ii) tronçon II : Onueke-Nwezenyi (52,42 km) ; iii) tronçon III : Nwezenyi-Ndoko (50,99 km) ; et iv) tronçon IV : Ndoko-Ezzamgbo (38,91 km). Les composantes du projet sont présentées dans le tableau 2.1 ci-après.

Tableau 2.1 : Composantes du projet

Nbre	Nom de la composante	Coût estimatif (millions d'USD)	Description de la composante
1	RÉHABILITATION/MODERNISATION DE LA ROCADE		
	Travaux de génie civil sur 177,81 km de route	152,63	Le revêtement routier sera remis en état et asphalté comme suit : une couche de roulement en béton bitumineux de 40 mm sur une couche de base en béton bitumineux de 60 mm, puis une couche de base en pierre concassée de 200 mm, une sous-couche en latérite de 150 mm, un revêtement de 300 mm ; le tout sur une chaussée de 7,00 m et des accotements de 2,75 m de chaque côté.
	Examen de la conception et supervision	5,56	Des cabinets de consultants fourniront des services d'examen de conception et de supervision (un cabinet pour les tronçons I et II et un autre pour les tronçons III et IV).

	Indemnisation et réinstallation	0,14	Cette composante prévoit l'indemnisation et la réinstallation des personnes affectées par le projet (PAP), conformément aux plans d'action de réinstallation (PAR).
2	RENFORCEMENT DES CAPACITÉS/GESTION DU PROJET		
	Atelier de démarrage	0,17	Un atelier de démarrage pour la composante BIsD du projet.
	Gestion du projet	2,48	Les cabinets de consultants fourniront des services pour : i) l'atténuation du VIH/SIDA et des IST ; ii) le suivi de la mise en œuvre du PGES et la collecte de données de référence ; iii) la sécurité routière ; iv) les services d'audit ; et v) les services d'un consultant en passation des marchés pour les travaux susmentionnés.
	Appui à l'unité étatique de gestion du projet	2,34	L'Unité de gestion du projet est composée de 5 membres permanents et de 3 membres supplémentaires sur une base trimestrielle ou selon les besoins, qui recevront des indemnités.
	Renforcement des capacités	1,83	Cette composante comprend l'assistance technique à EBROMA et au ministère d'État des Travaux publics et des Transports, la formation à court terme du personnel et la formation des entrepreneurs, femmes et jeunes compris.
3	INITIATIVES COMPLÉMENTAIRES		
	Infrastructures sociales	2,53	Réhabilitation de 4 écoles et fourniture de sièges
			Réhabilitation de 20 km de routes de desserte
			Réhabilitation d'un marché communautaire et d'un hôpital
	TOTAL	167,66	

2.2. Solution technique retenue et autres options examinées

2.2.1 La conception des travaux de réhabilitation a pris en compte trois options de revêtement, à savoir : i) le béton de ciment armé (BCA) ; ii) le béton bitumineux (BB) ; et iii) le traitement de surface à double couche de bitume (TSDB). L'option de chaussée en béton bitumineux s'est avérée la plus acceptable en raison de sa viabilité économique et de la réduction des besoins d'entretien. Les autres solutions envisagées et les raisons de leur rejet sont présentées au tableau 2.2.

Tableau 2.2 : Options examinées pour le projet et raisons de leur rejet

Nom de l'option	Brève description	Raisons du rejet
TSDB pour tous les tronçons	TSDB sur couche de base en latérite de 150 mm et sous-couche de 150 mm	La surface TSDB est rejetée, car le revêtement existant est du BB.
BCA sur tous les tronçons	150 mm de BCA recouvert de 40 mm de BB sur socle en pierre concassée de 150 mm et socle en latérite de 150 mm	Moins viable économiquement que BB et TSDB en raison de l'énorme coût d'investissement initial. L'État soutient cependant que le coût initial sera plus bas, car les matériaux sont facilement disponibles et se trouvent en abondance dans l'État. Le BCA peut donc être envisagé au stade de l'exécution, car cela serait bénéfique pour le Projet s'il s'avère que sa construction est moins coûteuse.

2.3. Type de projet

2.3.1 L'instrument de financement est un prêt d'investissement, étant donné que le mode de fonctionnement est le financement direct de projets typiques de la nature des interventions, qui consistent en des activités bien définies et discrètes.

2.4. Coût du projet et modalités de financement

2.4.1 Le coût estimé du projet, net d'impôts, s'élève à 167,66 millions d'USD, et comprend 134,02 millions d'USD (79,93 %) en devises étrangères et 33,64 millions d'USD (20,07 %) en

coûts locaux. L'estimation abrégée des coûts est présentée au tableau 2.3. L'annexe technique (B2) donne des détails distincts sur les coûts des composantes financées par la BAD/AGTF et par la BIsD. Le GEE finance 20 km du tronçon IV ainsi que les coûts d'indemnisation et de réinstallation.

Tableau 2.3 : Estimations de coût du projet par composante

Composante	Estimation de coût (millions d'USD)			Estimation de coût (milliards de Nairas)		
	Devise	Monnaie locale	Total	Devise	Monnaie locale	Total
A : RÉHABILITATION/MODERNISATION DE LA ROCADE						
A1. Travaux de génie civil						
A1.1 Tronçon I : 135 Ohaukwu-Onueke (35,48 km) et Tronçon II : Onueke-Nwezenyi (52,42 km)	49,23	12,31	61,53	15,04	3,76	18,80
A1.2 Tronçon III : Nwezenyi-Ndoko (50,99 km) et (iv) Tronçon IV: Ndoko-Ezzamgbo (38,91 km)	51,87	12,97	64,83	15,84	3,96	19,81
A2. Examen/supervision de la conception						
A2.1 Examen/supervision de la conception – tronçon I et II	1,97	0,49	2,46	0,60	0,15	0,75
A2.2 Examen/supervision de la conception - tronçon II et IV	2,07	0,52	2,59	0,63	0,16	0,79
A.3 Indemnisation et réinstallation	-	0,13	0,13	-	0,04	0,04
B. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS/GESTION DU PROJET						
B1. Services (audit, sécurité routière, suivi du PGES, collecte de données de base)	1,80	0,45	2,25	0,55	0,14	0,69
B2. Aide à l'unité de gestion du projet	1,82	0,45	2,27	0,56	0,14	0,70
B3. Renforcement des capacités	1,33	0,33	1,67	0,41	0,10	0,51
C. INITIATIVES COMPLÉMENTAIRES						
Infrastructures sociales	1,84	0,46	2,30	0,56	0,14	0,70
COÛT DE BASE	111,93	28,11	140,04	34,19	8,59	42,78
Provision pour imprévus (10 %)	11,19	2,81	14,00	3,42	0,86	4,28
Provision pour hausse de prix (3 % devise, 7 % monnaie locale)	10,90	2,72	13,62	3,33	0,83	4,16
TOTAL (Net de taxes)	134,02	33,64	167,66	40,94	10,28	51,22

2.4.2 Le coût du projet par source de financement est indiqué au tableau 2.4. Les ressources de la BAD et de l'AGTF financeront conjointement la construction du tronçon III et d'une partie du tronçon IV, y compris l'examen de la conception et la supervision des travaux. Parmi les autres interventions cofinancées par la BAD et l'AGTF figurent : i) les interventions en matière de sécurité routière ; ii) la sensibilisation au VIH/SIDA ; iii) la collecte de données de référence et le suivi du PGES ; iv) les services d'audit ; v) l'appui à l'Unité de gestion du projet ; vi) le consultant en passation des marchés ; et vii) le renforcement des capacités. La BIsD financera la construction des tronçons I et II, y compris l'examen de la conception et la supervision des travaux, ainsi que : i) les initiatives complémentaires ; ii) les services d'audit ; iii) l'appui à l'unité de gestion du projet ; et iv) l'atelier de démarrage. Le GEE financera la construction et la supervision des travaux de 20 km du tronçon IV ainsi que l'indemnisation et la réinstallation des PAP.

Tableau 2.4 : Sources de financement

Source	Coût (millions d'USD)	Coût (milliards de nairas)	% du total
Prêt BAD	40,00	12,22	23,86 %
Prêt AGTF	30,00	9,16	17,89 %
Prêt BIsD	80,00	24,44	47,71 %
GEE	17,66	5,40	10,54 %
Total	167,66	51,22	100,00 %

2.4.3 Le tableau 2.5 présente le coût du projet par catégorie de dépenses et le tableau 2.6, le calendrier de dépenses du projet.

Tableau 2.5 : Coût du projet par catégorie de dépenses

Catégorie	Coût (millions d'USD)	Coût (milliards de nairas)	% du total
Travaux	155,15	47,40	92,54 %
Services	11,93	3,64	7,12 %
Biens	0,58	0,18	0,34 %
Total	167,66	51,22	100,00 %

Tableau 2.6 : Calendrier de dépenses du projet (montants en millions d'USD)

Composante	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
RÉHABILITATION/AMÉLIORATION DE LA ROCADE DE L'ÉTAT D'EBONYI							
Travaux de génie civil		40,70	50,24	50,24	3,82	7,63	152,63
Phase précontractuelle et supervision	0,28	1,30	1,30	1,30	1,11	0,28	5,56
Indemnisation/Réinstallation	0,14						0,14
RENFORCEMENT DES CAPACITÉS/GESTION DU PROJET							
Sécurité routière	0,06	0,13	0,13	0,13	0,11		0,55
Lutte contre le VIH/SIDA, les IST, la TB	0,06	0,13	0,13	0,13	0,11		0,55
Mise en œuvre du PGES/collecte de données de référence	0,06	0,13	0,13	0,13	0,11		0,55
Gestion du projet	0,20	0,62	0,62	0,62	0,20	0,06	2,34
Atelier de démarrage	0,17						0,17
Consultant en passation des marchés	0,07	0,14	0,07				0,28
Renforcement des capacités	0,18	0,55	0,55	0,55			1,83
Services d'audit	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11		0,55
INITIATIVES COMPLÉMENTAIRES							
Infrastructures sociales	0,13	0,67	0,83	0,83	0,06		2,52
Total	1,44	44,48	54,10	54,03	9,45	4,16	167,66

2.5. Zone et population ciblées par le projet

2.5.1 Comme indiqué précédemment, les tronçons routiers visés par le projet traversent et desservent huit collectivités locales sur treize, à savoir Abakaliki, Izzi, Ebonyi, Ohaukwu, Ezza North, Ezza South, Ishielu et Ikwo (soit une population totale de 1 221 436 habitants ou plus de 70 % de la population de l'État). Les tronçons routiers desservent par conséquent une partie importante de l'État d'Ebonyi. Environ 85 % de la population pratiquent des activités agricoles, les principales cultures de rente étant le palmier à huile, la noix de cajou, le cacao et le caoutchouc, qui sont tous largement cultivés dans l'État. Ebonyi est aussi réputé pour la production de riz, notamment de la variété populaire Abakaliki cultivée dans tout l'État. Au nombre des autres cultures vivrières cultivées en grandes quantités figurent l'igname, le manioc, le maïs, le taro, le niébé et l'arachide. La production de riz en 2018 s'est établie à 1,12 million de tonnes et devrait atteindre 1,38 million de tonnes en 2020 avec des recettes totales sur 5 ans (2016-2020) qui devraient se chiffrer à 652,90 milliards de NGN. La production de manioc et de maïs devrait s'élever respectivement à 2,1 millions de tonnes et 0,28 million de tonnes, avec des prévisions de recettes sur cinq ans se chiffrant respectivement à 179,8 millions de NGN et 164,92 milliards de NGN. Le gouvernement dispose également d'usines de transformation du riz d'une capacité d'usinage actuelle de 36 000 millions de tonnes par an, tandis que la capacité de mélange d'engrais est de 96 000 millions de tonnes par an. Le gouvernement a un plan d'expansion massive pour stimuler la productivité agricole pour le riz, le manioc et le maïs, mais cet effort d'expansion de la production est actuellement entravé par le mauvais état de la rocade, d'où le besoin urgent de reconstruction et de réhabilitation de celle-ci. Dans la plupart des régions visées par le projet, les principaux modes de déplacement sont le vélo et la marche, ce qui signifie que les produits agricoles ont le temps de se dégrader

entre le moment où ils quittent la ferme et le moment où ils arrivent sur les marchés. L'amélioration de la route réduira les coûts de transport, libérant ainsi le potentiel de productivité agricole et de commerce, tout en donnant accès aux infrastructures sociales, notamment les écoles et les hôpitaux. Les bénéficiaires directs du projet sont donc les usagers de la route, y compris les communautés agricoles, minières et industrielles que la route dessert, car elle leur permet d'accéder facilement aux marchés. Ces utilisateurs bénéficieraient d'économies de temps de déplacement, de réduction des coûts d'exploitation des véhicules et de réduction des coûts liés aux accidents.

2.6. *Processus participatif pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet*

2.6.1 L'élaboration du projet a fait l'objet d'une vaste consultation au niveau des collectivités locales et des ministères fédéraux. La consultation ultérieure a rendu l'approbation du Sénat très facile et opportune. L'intervention a donc été identifiée dans le cadre d'un mécanisme élaboré et conforme aux meilleures pratiques pour déterminer les projets de développement prioritaires. Le ministère des Travaux publics et des Transports de l'Etat a dirigé le processus d'identification des projets routiers prioritaires sur le réseau routier étatique lors de l'élaboration de la politique du secteur des transports, qui a identifié la rocade comme un projet prioritaire.

2.6.2 D'autres consultations des communautés et des parties prenantes ont été menées au cours de la préparation de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) et du plan d'action de réinstallation (RAP) des tronçons routiers pour lequel les institutions fédérales et régionales, les communautés villageoises et les personnes affectées par le projet (PAP) ont été consultées. Tous les ministères et départements compétents en matière d'environnement, de réinstallation et d'indemnisation, ainsi que des ONG et des organisations communautaires intervenant dans les zones couvertes par le projet ont pris part aux consultations. Au cours de la préparation et de l'évaluation du projet, l'équipe de la Banque a également mené des consultations avec diverses parties prenantes, notamment les administrations étatiques et des collectivités locales, les représentants des communautés, la communauté des bailleurs de fonds, les institutions gouvernementales et les ONG. Toutes les personnes et institutions consultées ont confirmé la nécessité de procéder aux interventions prévues dans le programme et se sont dites disposées à coopérer pour garantir la réussite de sa mise en œuvre. Elles ont fait part en revanche de préoccupations spécifiques concernant les mesures d'atténuation des impacts environnementaux et sociaux négatifs. Ces préoccupations et avis des parties prenantes ont été intégrés dans la conception du projet. D'autres consultations auront lieu lors de la mise en œuvre du projet afin de s'assurer que les préoccupations de la communauté sont prises en compte. La nécessité de cette participation sera soulignée lors du lancement du projet. Par exemple, les organisations communautaires ou les ONG devraient faire partie du mécanisme de recours pour le paiement des indemnités aux PAP. Par ailleurs, les équipes de supervision de la Banque resteront en contact avec les chefs de communautés, qui suivront la mise en œuvre.

2.7. *Expérience du Groupe de la Banque et enseignements tirés de la conception du projet*

2.7.1. La Banque possède un avantage comparatif dans le secteur des transports du Nigéria, dans lequel elle a commencé ses activités en 1972, et a financé à ce jour, des opérations se chiffrant à un total de 552,69 millions d'UC, dont 61,34 millions d'UC dans le secteur privé. Sept projets ont été achevés de manière satisfaisante et cinq sont actifs, dont le projet de corridor routier Enugu-Bamenda, l'étude sur l'autobus express d'Abuja, et l'étude du projet

multinational de développement de l'axe autoroutier Abidjan-Lagos qui sont en cours, ainsi que l'étude du projet 2 de mobilité et d'accès rural de l'État de Cross River et l'étude du projet de développement d'infrastructures intégrées de l'État d'Abia qui viennent d'être approuvés. Les interventions de la Banque ont abouti à la reconstruction de deux aéroports et d'un port maritime, au bitumage de 160 km de routes principales et à la réhabilitation de 1 000 km de routes en gravier. Les interventions ont amélioré la qualité des services de transport, ce qui a facilité l'accès aux intrants, aux marchés, à la santé, à l'éducation et à d'autres services sociaux ainsi qu'à une plus grande activité économique. Elles ont également permis d'améliorer la qualité de vie des communautés dans les zones d'influence respectives tout en favorisant l'intégration régionale et le commerce entre le Nigéria et ses pays voisins. La performance des projets routiers en cours est satisfaisante avec des notes moyennes de progrès de mise en œuvre (PM) et d'objectifs de développement (OD) respectivement de 2,15 et de 2,63.

2.7.2 Les enseignements tirés de la gestion des interventions précédentes et en cours dans le sous-secteur routier ont été intégrés dans la conception du projet comme suit :

- (i) les retards dans la mise en œuvre du projet ont été atténués par le recours à l'adjudication anticipé de marché pour faciliter la mise en œuvre du projet en temps voulu ;
- (ii) par le passé, la présélection a limité la participation et, dans certains cas, a donné lieu à des collusions. La post-sélection sera utilisée dans le cadre du projet pour encourager une plus grande participation des soumissionnaires aux travaux de génie civil et donnera lieu, par conséquent, à des soumissions concurrentielles qui feront baisser les taux de soumission ;
- (iii) les conditions de prêt irréalistes ont retardé l'efficacité des prêts ; les conditions de prêt ont été rationalisées pour éviter les retards au démarrage dus à l'entrée en vigueur tardive des prêts ;
- (iv) une sous-estimation non détectée pendant le traitement des projets a donné lieu par le passé à des offres bien supérieures au financement disponible ; les documents ont subi un examen critique pendant le traitement des projets afin de réduire les risques de dépassement de coûts ;
- (v) par le passé, les contrats importants représentaient un gros risque de perte d'investissement à cause d'un seul mauvais entrepreneur ; les contrats portent désormais sur des tronçons courts d'environ 70 km. Pour ce projet, les lots concernent des lots variant de 30 à 50 km ;
- (vi) l'entrée en vigueur de prêts a retardé le traitement des projets en général dans le pays en raison des retards de signature des accords de prêt ; ce projet prévoit un engagement précoce et un dialogue en amont avec les autorités afin d'éviter ce retard.

2.8. *Indicateurs de performance clés*

2.8.1 Les principaux résultats escomptés à l'achèvement du projet sont les suivants : i) accès accru aux équipements sociaux (marchés, santé, éducation, etc.) ; ii) réduction des coûts d'exploitation des véhicules ; iii) réduction des temps de déplacement ; et iv) création d'emplois pendant la construction. Les produits du programme sont les suivants : i) réhabilitation de 178 km de routes ; ii) mise en œuvre de questions transversales comprenant

la sensibilisation à la sécurité routière, au VIH/SIDA, aux IST, à la tuberculose, au genre, à la reforestation et à la compensation/réinstallation des PAP. Un consultant indépendant sera responsable de la collecte de données de référence à divers intervalles tout au long de la mise en œuvre du projet afin de suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs prévus. Les indicateurs de résultats seront mesurés pendant la mise en œuvre du projet au fil de l'ouverture des tronçons à la circulation et après l'achèvement du projet.

III. FAISABILITÉ DU PROJET

3.1. Performance économique et financière

3.1.1 Méthode utilisée pour l'analyse économique : La méthode se fonde sur une analyse coûts-avantages qui compare les scénarios « avec » et « sans » projet sur une période d'analyse de 20 ans selon le modèle de développement et de gestion des routes (HDM-4). Les coûts économiques se composent : i) des coûts d'investissement et ii) des coûts d'entretien (courants et périodiques). Les avantages consistent en des économies réalisées sur : i) les coûts d'exploitation des véhicules ; ii) le temps de déplacement motorisé des passagers et du fret, et les avantages exogènes. Les mesures de la valeur du projet utilisées sont le taux de rendement économique interne (TREI) et la valeur actualisée nette (VAN) à un taux d'actualisation de 12 %, qui représentent le coût d'opportunité du capital au Nigéria. Les projections de trafic et l'analyse économique détaillée sont présentées à l'annexe technique B8.

3.1.2 Hypothèses retenues et résultat de l'analyse économique : Les travaux de réhabilitation et de modernisation devraient débuter en avril 2020. Avec une période de construction allant de 24 à 36 mois, l'ouverture à la circulation de certains tronçons routiers se fera, pour la première année, en 2022, et la période d'analyse s'étendra jusqu'à 2037. Les stratégies d'entretien « sans projet » sont minimales et « avec projet », l'amélioration de la route a été prise en compte dans l'analyse. Les valeurs résiduelles sont censées correspondre à 20 % de l'investissement initial et sont portées au crédit du projet au cours de l'année d'évaluation finale 2037. Les coûts de construction tiennent compte des coûts estimatifs de l'avant-projet détaillé, des appels d'offres récents et des prix des intrants 2018 des travaux de génie civil. Le coût d'investissement en capital économique révisé des routes est estimé à 152,62 millions d'USD (74,32 millions d'USD pour le tronçon I : 135 Ohaukwu-Onueke (35,48 km) et le tronçon II : Onueke-Nwezenyi ; et 78,31 millions d'USD pour le tronçon III : Nwezenyi-Ndoko (50,99 km) et le tronçon IV : Ndoko-Ezzamgbo (38,91 km). Tous les tronçons routiers réhabilités seront revêtus de béton bitumineux.

3.1.3 La réhabilitation des routes devrait avoir pour principaux avantages la réduction des coûts pour les usagers de la route, y compris les coûts d'exploitation des véhicules et les coûts liés aux durées des trajets compte tenu d'une rugosité plus faible des routes et des vitesses moyennes de déplacement plus élevées. Selon les estimations, la moyenne composite annuelle de coût d'exploitation des véhicules passera de 1,1 USD/véhicule/km sur les quatre tronçons routiers à 0,83 USD/véhicule/km lorsque les tronçons routiers sont achevés et ouverts à la circulation en 2022. Au cours de la même période, la durée moyenne du trajet le long de la rocade devrait passer de 6 heures à 3 heures. Le résumé des résultats de l'analyse économique est présenté au tableau 3.1. L'analyse du trafic et les résultats détaillés de l'analyse économique sont présentés à l'annexe technique B8.

Tableau 3.1 : Résumé de l'analyse économique

Paramètre	Tronçon I	Tronçon II	Tronçon III	Tronçon IV	Global
VAN (scénario de base) – millions d'USD	34,99	70,533	-11,250	35,5	118,808
Taux de rendement économique interne (TREI)	23,5	27,7	7,8	19,6	22,4
Sensibilité du TREI pour 20 % d'augmentation du coût	20,8	24,7	5,9	17,2	16,89
Sensibilité du TREI pour 20 % de baisse du trafic	19,3	22,8	4,9	15,9	15,46

3.2 Impacts environnementaux et sociaux

3.2.1 Conformément au Système de sauvegardes intégrées (SSI) et aux garanties opérationnelles de la Banque, ce projet de réhabilitation routière sur plus de 100 km relève de la catégorie environnementale et sociale 1. À la suite de la classification dans la catégorie 1, une étude d'impact environnemental et social (ESIA), un plan de gestion environnementale et sociale (ESMP) et un plan d'action de réinstallation (PAR) complet ont été préparés par le GEE conformément aux dispositions réglementaires de la RFN et aux exigences de la Banque en matière de sauvegarde environnementale et sociale. Les impacts environnementaux évalués pour la phase de construction comprenaient la production de poussière, la suppression de végétation, l'augmentation du bruit et les impacts liés à la circulation. Un PGES pour le projet décrit les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre pour gérer les impacts environnementaux identifiés. Les coûts indicatifs de mise en œuvre du PGES pour le projet s'élèvent à 45 870.000 NGN (126 828,32 USD). Le long du corridor routier, 201 personnes (et petites entreprises) au total seront affectées par la mise en œuvre du projet. Les PAP seront réinstallées de sorte à garantir qu'elles ne souffrent pas économiquement des conséquences de leur déplacement. Au total, 1 055 arbres d'intérêt économique appartenant au gouvernement étatique seront également concernés par l'élargissement de la route. Le coût total de la mise en œuvre du PAR est de 38 377 398 NGN (106 604 USD). La Banque a examiné toute la documentation et entrepris une mission de préparation (21-24 août 2017) et une mission de vérification du PAR (21-25 mai 2018) lors de la préparation des études environnementales et sociales au titre du projet. Conformément à la législation nigériane, l'EIES a été publiée pendant 21 jours et un permis environnemental a été délivré par le ministère fédéral de l'Environnement du Nigéria le 7 août 2018. Les résumés de l'EIES et du RAP ont été publiés respectivement sur le site Internet de la Banque le 31 juillet 2018 et le 28 novembre 2018, conformément à l'obligation de publication de la Banque de 120 jours pour les projets de catégorie 1.

Changement climatique

3.2.2 Le projet a été classé dans la catégorie 2 selon le processus de sélection du Système de sauvegarde climatique (SSC) de la Banque. Cela s'explique en grande partie par le fait qu'il s'agisse d'un projet de réhabilitation routière (la route existe déjà, mais est en mauvais état). La conception du projet, en particulier les plans de drainage dans la partie conception technique, a pris en compte les aspects climatiques pour que les tronçons routiers résistent aux aléas climatiques. Par exemple, les accotements élargis à 2,75 m de part et d'autre de la chaussée pourront supporter un plus gros volume d'eau lors de l'élévation saisonnière du niveau des eaux. Il est à noter que les accotements élargis serviront également de voies piétonnes pour les écoliers qui font des allers-retours quotidiennement. La conception prévoit également des structures de drainage supplémentaires pour faire face à d'éventuelles inondations soudaines. Il y a lieu de citer comme autres mesures : la préparation et la mise en œuvre, le cas échéant, d'un plan d'indemnisation pour les groupes socioéconomiques

défavorisés (0,25 % du coût du projet) ; la formation du personnel pour qu'il comprenne mieux les changements climatiques, améliore la performance opérationnelle dans la gestion des risques climatiques et prenne en compte des changements climatiques dans la prise de décisions stratégiques (0,1 %) ; et la fourniture de renseignements opportuns aux institutions communautaires sur les activités de sensibilisation aux inondations soudaines (0,1 %). Les dépenses de personnel nécessaires pour mieux comprendre le changement climatique sont prévues dans la composante de renforcement des capacités du projet, tandis que tous les autres coûts, y compris ceux des dommages potentiels causés par les inondations soudaines, pourraient être couverts par le budget de réserve de la conception du projet. En plus des mesures susmentionnées, le nettoyage fréquent des ouvrages de drainage (ponceaux et ponts) inclus dans les exigences d'entretien de l'étude environnementale améliorera la résistance des routes.

Dimension du genre

3.2.3 Le projet peut être classé dans la catégorie IV selon le système de marqueurs de genre de la Banque. Le GEE met déjà en œuvre un certain nombre de programmes sexospécifiques visant à renforcer l'autonomie des femmes et à améliorer leurs conditions de vie. Par exemple, l'État dispose d'un programme actif de soutien aux veuves (notamment en leur accordant des subventions pour la création et le développement d'entreprises). Cependant, afin de maximaliser les résultats sexospécifiques associés au projet, la conception du projet a identifié d'autres programmes en la matière liés au projet de rocade qui renforceront l'autonomie des femmes et amélioreront leurs conditions de vie le long du corridor routier. Cela garantira que les femmes et les groupes vulnérables ne subiront pas d'impact négatif du fait de la mise en œuvre du projet.

3.2.4 Dans le cadre de la conception du projet, la mise en œuvre physique du projet ne nuira pas à l'un ou l'autre genre en particulier, sachant que les avantages du projet seront encore améliorés grâce aux équipements sociaux. L'accent a porté en particulier sur les activités et les interventions qui renforceraient l'autonomisation économique des communautés locales et des femmes en particulier. Le projet exigera que le recrutement des ouvriers de la construction et des équipes d'entretien prévoie un quota d'au moins 30 % de femmes. Pour faciliter la réalisation de cet objectif, le projet inclut dans sa conception un programme de formation par le biais du ministère des Travaux publics visant à renforcer les capacités de 350 entrepreneuses. Un institut de formation sera identifié à cette fin pendant la mise en œuvre du projet. Les femmes seront issues des treize collectivités locales de l'État. Le budget de cette intervention a été inclus dans la composante de renforcement des capacités du projet. Dans le même ordre d'idées, le programme de renforcement des capacités et de formation du personnel doit bénéficier à au moins 10 femmes dans le domaine de la gestion de projet. L'amélioration des transports (réduction des temps de trajet, réduction des coûts réels de transport) profitera aux communautés locales, principalement aux femmes et aux enfants devant accéder aux établissements de santé.

Dimension sociale

3.2.5 Le GEE s'attend actuellement à ce que plusieurs avantages sociaux découlent de la construction du projet de rocade. L'État met déjà en place plusieurs initiatives de mise en œuvre et plusieurs programmes liés à la construction de la route, qui amélioreront les résultats du développement. Il s'agit notamment de programmes visant à employer des jeunes dans l'agriculture, de l'aménagement de routes de desserte pour améliorer l'accès des produits de la ferme aux marchés, de programmes de renforcement de l'autonomie des veuves, et de l'établissement d'un protocole d'accord avec les communautés rurales concernant l'exportation de manioc.

3.2.6 Les tronçons routiers traversent en majeure partie des zones rurales de l'État. Depuis la construction des liaisons routières en 1982, la plupart des tronçons routiers se sont dégradés au point de devenir essentiellement des pistes de terre battue. La remise en état des routes rétablira le statut de route praticable par tous les temps pour les collectivités rurales. Selon les estimations, les 1,2 million d'habitants de la collectivité locale que la route traverse se trouvent à moins de 2 km d'une route praticable en toute saison après la réhabilitation. Cet accès immédiat offrira des possibilités de développement agricole et d'accès aux marchés et aux services de santé et d'éducation, ce qui améliorera le développement économique et le bien-être des populations. L'agriculture occupe une place importante dans l'État, qui produit actuellement 1,12 million de tonnes de riz par an avec un potentiel de 1 375 million de tonnes en 2020. Le rendement annuel du manioc est actuellement de 1,3 million de tonnes avec un potentiel de 2,1 millions en 2020, tandis que la production actuelle de maïs est de 0,21 million de tonnes avec un potentiel de 0,28 million de tonnes en 2020. La route favoriserait ainsi une activité commerciale utile à l'élévation des revenus annuels des ménages dans les zones à fort taux de pauvreté (58,9 % pour l'État d'Ebonyi). Le projet contribuera en outre à accroître les revenus par la création d'emplois temporaires (1 500 emplois) pendant la construction et 3 000 pendant l'exploitation dans un État dont le taux de chômage est estimé à 20-30 %.

3.2.7 Grâce à des interventions transversales, le projet mettra en œuvre une campagne de sensibilisation et de prévention du VIH/SIDA en collaboration avec l'Agence nationale de coordination de la lutte contre le SIDA (NACA). Outre la sensibilisation au VIH/sida, des campagnes d'éducation et d'information seront organisées sur la sécurité routière, l'intégration de la dimension du genre et l'égalité entre les femmes et les hommes le long des tronçons routiers du projet.

3.2.8 Dans le cadre du programme de la Banque sur la croissance inclusive, le projet prévoit la mise en place d'équipements sociaux visant à renforcer l'autonomie économique des communautés de la zone couverte par le projet et à fournir des services qui amélioreront leur bien-être. Citons à ce titre la réhabilitation de quatre écoles communautaires (une pour chaque tronçon routier), la réhabilitation d'un centre de santé et d'un marché communautaire, et la réhabilitation de 20 km de routes de desserte reliant la route aux communautés des zones d'influence. De plus, le projet prévoit la fourniture d'eau aux communautés situées le long de la route, où l'entrepreneur creusera des puits pour l'eau nécessaire aux travaux de construction, mais aussi aux collectivités des régions qui n'ont pas accès à l'eau potable.

Sécurité routière

3.2.9 Les accidents de la route sont une source de préoccupation dans tout le Nigéria. Le projet a inclus des interventions spécifiques dans le projet notamment des audits de la sécurité routière et des campagnes de sensibilisation sur les sections de route du projet, ainsi que des interventions générales en matière de sécurité routière, comme détaillé dans les annexes techniques B8.

IV. EXÉCUTION DU PROJET

4.1. Modalités d'exécution

Agences d'exécution

4.1.1 La République fédérale du Nigéria (RFN) sera l'emprunteur, qui veillera au respect des conditions du prêt. Le ministère fédéral des Finances, au nom de la RFN, rétrocèdera le produit du prêt au GEE par le biais d'accords de prêt subsidiaires. Le GEE sera responsable du respect des conditions préalables au premier décaissement. Le ministère d'État des Travaux Publics et des Transports sera l'Agence d'exécution (EA), qui établira une cellule d'exécution de projet au niveau étatique (CEPE) dans sa structure composée d'une équipe consacrée à la mise en œuvre du projet de rocade qui sera en place avant l'approbation du Conseil.

4.1.2 Le personnel de la CEPE comprendra un coordonnateur de projet, un ingénieur des transports, un responsable des achats, un comptable, assisté de deux aides-comptables (un pour les composantes financées par la BAD et de la BIsD), et un responsable des sauvegardes environnementales et sociales à titre permanent. Un responsable de la conformité de gestion des finances et un responsable du suivi et de l'évaluation effectueront des contrôles de conformité des transactions du projet et collecteront les données du projet sur une base trimestrielle, tandis qu'un expert en communication rejoindra l'équipe du ministère d'État à la Communication en fonction des besoins. Le personnel aura l'expérience et les qualifications requises acceptables à la fois pour la BAD et pour la BIsD. Une évaluation complète des capacités a été effectuée lors de l'évaluation ; certaines faiblesses ont été constatées, ce qui a contribué à renforcer les capacités de l'équipe proposée dans le cadre de l'assistance technique. À cet égard, un spécialiste des achats sera recruté pour former et guider la CEPE. Le personnel signe des contrats de performance avec l'État et le maintien des rémunérations est subordonné à la bonne livraison des produits prévus dans les contrats, qui sont revus trimestriellement. Le Coordinateur du projet soumet des rapports mensuels préparés par les consultants et des rapports trimestriels préparés par le ministère des Travaux Publics et des Transports. En plus de la CEPE, il y aura un Comité de Pilotage du Projet (CPP) composé de représentants des ministères sectoriels de l'État concernés par le Projet, à savoir les ministères des Travaux et des Transports, de l'Agriculture et du développement Rural, de l'Environnement, des Minéraux Solides ainsi que des collectivités locales. Le CPP fixera l'orientation stratégique générale du projet avec le Commissaire aux travaux publics et aux transports à la présidence et le coordonnateur de projet de la CEPE comme secrétaire membre.

Passation des marchés

4.1.3 La Banque cofinance le projet routier avec la Banque islamique de développement (BisD) dans le cadre de dispositions parallèles. La BIsD utilisera ses propres règles de passation de marchés pour les ressources qu'elle apporte. Les méthodes et procédures de passation des marchés de la Banque s'appliqueront aux activités financées par celle-ci.

4.1.4 Tous les biens (y compris les services hors consultants), travaux et services de consultants requis pour le projet et devant être financés par le produit des prêts seront acquis conformément aux exigences énoncées ou citées dans le Cadre de passation de marchés pour les opérations financées par le Groupe de la Banque, daté d'octobre 2015 et susceptible d'être modifié ponctuellement, et aux dispositions du Plan d'acquisition de l'emprunteur établi pour le projet. Pour faciliter une mise en œuvre efficiente et rapide du projet, tous les contrats impliquant des appels d'offres concurrentiels au niveau international (appels d'offres internationaux, contrats directs et missions de services de conseil) seront examinés au préalable

par la Banque. Pour ce qui concerne les contrats soumis à des appels d'offres concurrentiels au niveau national (appels d'offres nationaux, appels d'offres limités, consultations de fournisseurs), les deux premiers contrats seront examinés au préalable et le poste restant sera examiné par la Banque.

4.1.5 Une évaluation des capacités du ministère des Travaux publics et des Transports de l'État d'Ebonyi à effectuer des achats dans le cadre du projet a été réalisée. Des entretiens ont eu lieu également avec le personnel, outre que les achats antérieurs de travaux, de biens et de services exécutés ont été passés en revue. Il a été conclu que ledit ministère possédait des capacités d'exécution adéquates. Il a coordonné les activités du Projet de développement urbain à ancrage communautaire financé par Banque (CBUDP). Le consultant désigné a travaillé comme spécialiste des achats sur le projet susmentionné et connaît les procédures des donateurs. Conformément à la loi de l'État nigérian d'Ebonyi n° 012 de 2009 (loi sur les marchés publics et les questions connexes (2009) et son amendement) et à la loi de l'État nigérian d'Ebonyi n° 008 de 2016, le ministère des Travaux publics et des Transports de l'État d'Ebonyi dispose d'un service d'approvisionnement institutionnel ayant à sa tête une direction composée d'une équipe de professionnels et de personnel administratif qui procède aux dépenses du budget national en utilisant les systèmes nationaux. L'expérience de l'équipe du service des achats institutionnels en matière de financement de la Banque est limitée ; toutefois, avec des conseils et une formation pratique en condition réelle, cette équipe pourrait prendre part à la mise en œuvre de projets de la Banque. Il est proposé qu'un expert en passation de marchés possédant les connaissances requises en matière de procédures d'acquisitions de la Banque, et acceptable pour celle-ci, soit sélectionné à l'issue d'un appel d'offres pour fournir une assistance technique et ainsi renforcer les capacités du spécialiste des achats du ministère, notamment par les cliniques fiduciaires annuelles institutionnalisées du RDNG.

4.1.6 La cote de risque globale est importante, d'où l'atténuation des risques grâce au recrutement proposé d'un spécialiste des achats, qui apportera son soutien, assurera la qualité et formera, par l'apprentissage pratique, l'équipe du ministère responsable des achats.

Modalités de gestion financière

4.1.7 Les modalités de gestion financière du projet (y compris la budgétisation, la comptabilité, les contrôles internes, la gestion de la trésorerie, les rapports financiers et l'audit externe) seront placées sous la responsabilité du département des Finances et de l'Administration du ministère des Travaux publics et des Transports de l'État d'Ebonyi, qui intervient en qualité d'agent d'exécution. Un comptable dûment qualifié et chevronné sera nommé par le Bureau du comptable général de l'État (OAG) comme membre de l'équipe de mise en œuvre du projet de transport routier de l'État d'Ebonyi ; il se chargera des tâches courantes, y compris la préparation des informations financières trimestrielles et annuelles du projet pour la Banque. L'unité de gestion financière au sein de l'OAG compte déjà environ cinq comptables qui participent aux activités comptables liées à tous les projets financés à l'extérieur (par des donateurs). À ce titre, l'équipe de mise en œuvre du projet doit être dotée d'un logiciel comptable fiable pour assurer la comptabilité du projet. Elle devra en outre produire les rapports financiers requis pour pouvoir bénéficier du financement de la BAD et de la BIsD dans le cadre du projet afin de faciliter l'harmonisation des rapports. L'équipe de mise en œuvre du projet de transport routier de l'État d'Ebonyi suivra les processus existants de budgétisation et de suivi pour préparer son budget annuel d'activités. Ces rapports, qui constitueront la base du plan de travail et du budget annuels du projet, tiendront compte des composantes spécifiques du projet pour approbation par le Comité directeur du projet et seront ensuite transmis à la Banque pour examen et approbation. Les transferts de fonds de la Banque vers l'agence d'exécution seront basés sur les plans de travail et budgets approuvés.

4.1.8 L'Agence d'exécution utilisera les systèmes de contrôle interne en place avec l'aide d'un responsable de la conformité du ministère qui se chargera de la conformité des transactions financières des projets existants financés par les donateurs et se rendra également sur les sites des projets. Les dispositions spécifiques du projet en matière de gestion financière seront également incluses dans le Manuel de procédure de gestion financière des projets qui a été élaboré pour les projets financés par Banque mondiale en cours de réalisation dans l'État. Cet outil offrira un cadre de responsabilisation amélioré et servira également de guide de référence pour le personnel du projet qui participe à sa mise en œuvre. Cela fait partie du plan d'action de gestion financière visant à garantir une bonne gestion financière du projet.

4.1.9 Conformément aux exigences de la Banque en matière de rapports financiers et d'audits, la CEP sera tenue de préparer et de soumettre au Banque les rapports d'étape financiers trimestriels intermédiaires (RIFPQ) au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre civil. Les rapports financiers trimestriels comprendront un état des sources et de l'utilisation des fonds, l'utilisation des fonds étant analysée par activité/composante et catégorie, comparant les dépenses réelles au budget et aux notes expliquant les écarts importants de dépenses. Un cabinet d'audit indépendant sera sélectionné à l'issue d'un appel d'offres, en liaison avec le Bureau du contrôleur général de l'État, à partir de la liste des auditeurs externes approuvés par la Banque pour effectuer l'audit annuel du projet et l'opinion des auditeurs, tandis que la lettre de recommandation et les états financiers du projet seront présentés à la Banque au plus tard six mois après la fin de chaque exercice budgétaire. L'audit externe sera effectué conformément à un mandat d'audit approuvé par la Banque et les coûts de l'audit seront financés sur les ressources du prêt.

4.1.10 Une formation sur les exigences de la Banque en matière de gestion financière et de décaissement sera dispensée dans le cadre du lancement du projet et au cours de sa mise en œuvre en guise qu'initiative de renforcement des capacités, tout en tenant compte des enseignements tirés des projets précédents et en cours. L'évaluation de la capacité de gestion financière du ministère des Travaux publics et des Transports de l'État d'Ebonyi, en sa qualité d'agence d'exécution réalisée dans le cadre de l'évaluation, a conclu que le risque global de gestion financière pour le projet était jugé « non négligeable », principalement en raison de la nature du projet et du manque d'expérience de l'agence dans l'exécution d'un projet financé par Banque. Elle tient également compte des faiblesses inhérentes aux contrôles internes, au vu de l'expérience de Banque dans les projets en cours. La mise en œuvre satisfaisante des actions convenues en matière de gestion financière devrait renforcer les systèmes existants visant à assurer la bonne gestion financière du projet et ainsi satisfaire aux exigences en matière de comptabilité et de reporting. Les modalités de gestion financière détaillées pour l'évaluation et l'audit figurent respectivement aux annexes B4 et B6.

Décaissement

4.1.11 Le projet utilisera principalement les méthodes de paiement direct et de compte spécial de la Banque pour le décaissement. Les décaissements directs seront utilisés pour les paiements contractuels, tandis qu'un compte spécial en USD et en monnaie locale correspondante (Naira) sera ouvert dans une banque commerciale pour faciliter tous les autres paiements liés au projet en monnaie locale. Les méthodes de remboursement et de garantie de remboursement peuvent être utilisées également pour tous les décaissements conformément aux règles et procédures de la Banque telles qu'énoncées dans le Manuel des décaissements, le cas échéant. La Banque délivrera une lettre de décaissement dont le contenu sera examiné et convenu avec l'emprunteur lors des négociations.

4.2 Suivi

4.2.1 La mise en œuvre globale du projet sera suivie par la CEPE du ministère des Travaux publics et des Transports de l'État d'Ebonyi. Le personnel de la CEPE aura les qualifications et l'expérience requises pour mener à bien ses tâches. L'exécution quotidienne des travaux de génie civil sera contrôlée par des équipes de supervision des consultants (une pour les composantes financées par la BAD et de la BIsD). Des consultants indépendants, sous la supervision du Ministère d'État des Travaux Publics et des Transports, seront chargés de la sensibilisation au VIH/sida, aux IST, à la TB et aux questions de genre ainsi que de la collecte de données de référence, de la mise en œuvre du PGES et des questions de sécurité routière. Les rapports mensuels et trimestriels soumis à la Banque comprendront des indicateurs physiques, financiers, sociaux et environnementaux liés à l'avancement du projet. Ces rapports fourniront des informations actualisées sur la mise en œuvre du projet, mettant en lumière les principaux problèmes et domaines problématiques et recommandant des mesures pour supprimer les goulets d'étranglement identifiés. La Banque effectuera au moins deux missions par an sur le site du projet afin de suivre les progrès accomplis. Un rapport d'achèvement de projet (RAP) sera établi à l'achèvement à 85 % des composantes du projet ou à 95 % du décaissement des prêts Banque.

Tableau 4.1 : Principales activités de suivi

Calendrier	Jalons	Processus de suivi/boucle de rétroaction
3T 2019	Lancement du projet	Rapport d'étape et de supervision
2T 2020	Fin de l'acquisition des travaux de génie civil	Plan d'acquisition/Rapport d'étape
3T 2021*	Travaux de génie civil à mi-parcours (réalisation à 50 %)	Rapport d'étape et revue à mi-parcours
1T 2023	Travaux de génie civil quasi-achevés	Rapport d'étape et de supervision
2T 2024	Fin de la période de garantie contre les défauts	Rapport d'étape et de supervision
2T 2024	Achèvement du projet	Rapport d'achèvement de projet
*Ou mi-parcours des travaux de génie civil		

4.3 Gouvernance

4.3.1 **Le projet présente des difficultés potentielles ou des risques limités de gouvernance.**

Un nombre limité d'éléments du projet seront mis en œuvre par la CEPE, sous la direction du ministère d'État des Travaux Publics et des Transports, en utilisant les systèmes de gestion des finances publiques (SGP) de l'État ainsi que les modalités bancaires prévues. Toutes les politiques et directives du pays en matière de gouvernance et de lutte anti-corruption seront adoptées pour ce faire. Un Comité de pilotage du projet composé de représentants des ministères sectoriels de l'État concernés par le projet jouera un rôle de surveillance. La Banque assumera elle aussi un rôle de supervision, en particulier lors des missions de supervision et des réunions de suivi. Toutes les mesures de lutte contre la corruption qui concernent les agences et le gouvernement s'appliqueront à ce projet.

4.3.2 Dans le cadre du processus d'appel d'offres international, le risque de gouvernance sera atténué par l'application stricte des règles et procédures habituelles de la Banque. Les missions de supervision et les audits techniques et financiers de la Banque garantiront la conformité des mandats, des services fournis, des travaux effectués, des décaissements effectués et des accords de prêt.

4.3.3 Les mesures spécifiques d'atténuation des risques liés à la gouvernance du projet comprennent : (i) la supervision par le bureau de l'Auditeur général ; (ii) la nomination d'un

auditeur indépendant pour s'assurer que les fonds sont utilisés de manière efficiente et aux fins prévues ; et (iii) l'examen et l'approbation préalables par la Banque de toutes les activités d'achat du projet.

4.4 Durabilité

4.4.1 La durabilité du projet dépend de la qualité des travaux exécutés, de la capacité de planifier, financer et effectuer l'entretien courant et périodique en temps opportun, et de la mise en œuvre d'un contrôle de la charge à l'essieu pour prévenir toute défaillance prématurée. Le ministère des Travaux publics et des Transports est responsable du développement et de l'entretien du réseau routier de l'État, composé de routes principales et de routes rurales. L'Ebonyi State Road Maintenance Agency (EBROMA), responsable de l'entretien des routes de l'État d'Ebonyi, relève du ministère d'État des Travaux publics et des Transports.

4.4.2 L'EBROMA a été créée en vertu de la loi d'État n° 001 de 2010 en qualité d'agence du ministère d'État des Travaux publics et des Transports, ayant pour fonction « d'assurer l'entretien efficace et effectif de toutes les routes d'État existantes et d'autres routes pouvant être déclarées ponctuellement comme routes d'État par le gouvernement étatique ». Les activités d'entretien consistent en la tonte d'herbe, le désensablage des drains et des ponceaux, le colmatage des nids-de-poule et la reconstruction des tronçons défectueux, principalement l'entretien courant. Ces dernières années, les fonctions ont inclus des travaux de revêtement et d'entretien périodique. La loi impose à l'EBROMA d'effectuer des activités de maintenance soit en régie soit sous forme de contrat. La plupart des travaux que l'agence a réalisés l'ont toutefois été en régie. L'agence dispose d'une flotte de matériel pour assurer ses fonctions de maintenance. Il ne semble pas y avoir de système de gestion de l'entretien des routes (SGER) établi pour planifier et exécuter le programme d'entretien annuel. Actuellement, la principale source de financement pour l'entretien des routes provient de subventions du gouvernement de l'État. En janvier 2019, l'état des routes relevant de l'EBROMA était bon à 51,35 %, passable à 8,51 %, et mauvais à 40,15 %. L'état des routes bitumées s'est dégradé ces quatre dernières années, passant de 100 % en 2015 à 66,80 % en 2018. La proportion de routes non bitumées en bon état et en état passable n'a cessé de se dégrader, passant de 60 % en 2015 à 0 % en 2018. L'EBROMA doit commencer à effectuer l'entretien à l'aide d'un programme d'entretien planifié et devrait envisager la sous-traitance de certaines fonctions d'entretien pour des raisons d'efficience. Ce rôle du secteur privé favorise la durabilité des investissements dans le sous-secteur et contribue à l'amélioration du développement de l'industrie nationale de la construction. La conception du projet comprend un volet d'assistance technique pour permettre à l'EBROMA d'élaborer un système de gestion de l'entretien des routes, d'examiner le recours à des entrepreneurs, ainsi que d'explorer d'autres méthodes de financement pour l'entretien des routes dans l'État.

4.4.3 L'application des limites de charge à l'essieu dans le pays est généralement très faible. L'État d'Ebonyi n'a aucune forme de contrôle à cet égard. Pour protéger les routes prévues par le projet contre une défaillance prématurée due à une surcharge, le projet prévoit l'utilisation de deux ponts-basculés mobiles pour atténuer ce risque.

4.4.4 Les mesures susmentionnées renforceront la viabilité du sous-secteur routier, y compris celle des routes du projet.

4.5 *Gestion des risques*

4.5.1 La conception du projet comportait certaines hypothèses concernant les processus qui mènent à l'obtention des impacts, des résultats et des produits du projet. Les risques qui pèsent sur ces éléments et les mesures d'atténuation sont décrits ci-après.

4.5.2 *Impacts du projet* : Le gouvernement de l'État d'Ebonyi n'a pas mis en œuvre d'autres programmes de transport dans le cadre de sa politique de transport. Le risque est atténué par le suivi de l'exécution du programme au cours de la mise en œuvre et de l'exploitation du projet.

4.5.3 *Résultats* : L'atteinte des résultats dépend de la durabilité du réseau routier. Le projet comprend une assistance technique à EBROMA pour aider à la mise en place d'un RMMS et pour rechercher les moyens d'élargir la base de revenus pour la maintenance. Le risque de défaillance prématurée des structures routières a été atténué par l'ajout de deux ponts-bascules mobiles qui seront déplacés à des endroits stratégiques du réseau routier en fonction des besoins.

4.5.4 *Produits* : Plusieurs facteurs, notamment (i) le retard d'entrée en vigueur ; (ii) le retard dans l'acquisition de l'emprise ; (iii) le non-paiement des fonds de contrepartie ; et (iv) les conditions de prêt, peuvent contribuer à retarder la mise en œuvre du projet et avoir d'autres incidences sur les produits. Les retards d'entrée en vigueur ont été atténués par un dialogue précoce avec les autorités, tandis que les retards dans l'acquisition de l'emprise, qui résultent essentiellement du non-paiement des fonds de contrepartie, ont été atténués par l'engagement pris par le Gouvernement de verser les indemnités avant le début des opérations et d'inclure les fonds de contrepartie dans les budgets annuels. La préparation du projet a permis de réduire au minimum les conditions préalables au premier décaissement et de les aligner sur le calendrier de mise en œuvre. Par ailleurs, les préavis d'adjudication de contrats pour les travaux et les services de consultant permettront d'accélérer la mise en œuvre. En plus des mesures susmentionnées contre les retards, les coûts établis pour le projet incluent des provisions pour imprévus afin de couvrir d'éventuelles hausses des prix. Il y a lieu de citer comme autre risque les dépassements de coûts dus à des défauts de conception. La conception du programme comprend un solide processus d'examen de la conception destiné à identifier les lacunes et à y remédier comme il se doit.

4.6 *Production de savoir*

4.6.1 La collecte de données au début, à l'exécution et à l'achèvement du projet permettra de générer des connaissances sur les indicateurs des avantages apportés aux communautés dans les zones d'influence. Les indicateurs serviront à mesurer si les résultats et les produits attendus ont été obtenus. Le recours à des prestataires indépendants permettra d'acquérir des connaissances sur les pratiques exemplaires, et la composante de renforcement des capacités du projet améliorera la capacité de gestion de projet du personnel.

V. INSTRUMENTS JURIDIQUES ET AUTORITÉ

5.1 *Instruments juridiques*

5.1.1 Les instruments financiers à utiliser pour cette opération sont les suivants : (i) un prêt BAD de 40,00 millions d'USD – un accord de prêt sera donc conclu entre la République fédérale du Nigéria et la BAD ; et (ii) un prêt AGTF de 30,00 millions d'USD – un accord de prêt sera également conclu entre la République fédérale du Nigéria et la BAD (en sa qualité d'administratrice de l'AGTF).

5.2 Conditions assorties à l'intervention de la Banque

Les prêts sont subordonnés aux conditions suivantes :

- (A) **Conditions préalables à l'entrée en vigueur :** L'entrée en vigueur des accords de prêt est subordonnée au respect par l'emprunteur des conditions énoncées dans la section 12.01 des Conditions générales applicables aux accords de prêt, de garantie et de dons de la BAD (entités souveraines).
- (B) **Conditions préalables au décaissement de la première tranche :** L'obligation de la Banque de procéder au premier décaissement de chaque prêt est subordonnée à l'entrée en vigueur de chaque contrat de prêt, comme indiqué au paragraphe 5.2. (A) ci-avant et à la fourniture de la preuve par l'Emprunteur, sous une forme et selon un contenu acceptables pour la Banque, que les conditions suivantes ont bien été remplies :
 - i) Présentation d'un plan d'action de réinstallation (PAR) à jour accompagné d'un calendrier (« Calendrier des travaux et indemnisation ») détaillant, entre autres : (A) les tronçons pour lesquels chaque lot de travaux de génie civil sera divisé ; et (B) un calendrier d'indemnisation des personnes affectées par le projet (PAP) pour tous ces tronçons, dans chaque cas ;
 - ii) Preuve de la désignation, de la nomination ou du recrutement d'un coordinateur de projet, d'un responsable des achats et d'un comptable, d'un responsable des questions environnementales et de sauvegarde, d'un responsable de la conformité aux règles de gestion financière, et d'un responsable du suivi et de l'évaluation ayant des qualifications acceptables pour la BIsD et pour la BAD.
- (C) **Autres conditions :** L'Emprunteur fournira au plus tard six mois après l'entrée en vigueur des deux accords de prêt, la preuve de ce qui suit :
 - i) La conclusion et la livraison de deux accords subsidiaires entre l'emprunteur, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Ebonyi, d'autre part, lorsque l'emprunteur transfère une partie de chaque prêt à l'État d'Ebonyi, sous une forme et selon un contenu acceptables pour la Banque ;
 - ii) La mise en place d'un Comité de pilotage du projet (CPP) composé de représentants des ministères concernés, à savoir les ministères des Travaux publics et des Transports, de l'Agriculture et du Développement rural, de l'Environnement, des Minéraux solides et des Collectivités locales. Le CPP fournira une orientation stratégique globale au projet. Le Commissaire aux travaux publics et aux transports présidera le CPP, tandis que le coordinateur de projet de la CEP en assurera le secrétariat.
- (D) **Engagements – Sauvegardes environnementales et sociales**
 - (a) L'emprunteur veillera à ce que lui-même et l'agence d'exécution, l'agence de mise en œuvre et leurs contractants, sous-traitants et agents respectifs :
 - (i) mènent à bien le projet conformément au PGES, au PAR et/ou au calendrier convenu pour les travaux et l'indemnisation, aux

politiques de sauvegardes de la Banque et à la législation nationale applicable, selon une forme et des conditions acceptables pour la Banque ;

- (ii) préparent et soumettent à la Banque, dans le cadre des activités d'établissement de rapports du projet, des rapports trimestriels sur la mise en œuvre du PGES et du PAR, incluant toute lacune relevée et les mesures correctives qui s'imposent ;
 - (iii) s'abstiennent de prendre toute mesure susceptible d'empêcher ou d'entraver la mise en œuvre du PGES ou du PAR, y compris toute modification, suspension, renonciation et/ou annulation de toute disposition de ces documents, en tout ou en partie, sans le consentement préalable écrit de la Banque ;
- (b) L'emprunteur veillera à ce que lui-même et l'agence d'exécution, l'agence de mise en œuvre et leurs contractants, sous-traitants et agents respectifs ne débutent pas les travaux sur tout tronçon d'un lot donné du projet tant que toutes les PAP concernées n'auront pas été indemnisées ou réinstallées conformément au PAR et au calendrier convenu pour les travaux et l'indemnisation.

(E) Autre engagement : L'emprunteur s'engage à ce suit :

- (i) Un expert en communication sera nommé au sein du ministère de la Communication, le cas échéant.

5.3 Conformité avec les politiques de la Banque

Le présent projet est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque et ne nécessite pas de dérogations ni d'exceptions.

VI. RECOMMANDATION

La Direction recommande au Conseil d'administration d'approuver :

- (i) la proposition de prêt BAD d'un montant de 40,00 millions d'USD ;
- (ii) la proposition de prêt AGTF d'un montant de 30,00 millions d'USD en faveur de la République fédérale du Nigéria pour le financement du projet selon les conditions précédemment énoncées.

Annexe I : Indicateurs socioéconomiques comparatifs du pays (décembre 2018)

	Année	Nigéria	Afrique	Pays en développement	Pays développés
Indicateurs de base					
Superficie (1 000 km²)	2017	924	30 067	94 716	35 018
Population totale (millions)	2017	191,8	1 244,8	6 252,1	1 190,0
Population urbaine (%total)	2017	49,9	40,5	49,2	81,4
Densité de population (km²)	2017	210,6	42,4	66,0	34,0
RNB par habitant (USD)	2016	2 450	1 836	4 442	41 208
Participation de la Population Active *- Total (%)	2017	56,6	65,8	62,3	60,3
Participation de la Population Active **- femmes (%)	2017	48,5	55,3	47,8	52,5
Indice sexospécifique (pour 100 femmes)	2017	103,9	100,2	107,5	105,3
Indice de développement humain (classement sur 187 pays)	2015	152	...	...	...
Population vivant avec moins de 1,90 USD/jour (% population)	2016	48,6	...	1,3	...
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2017	2,6	2,5	1,3	0,6
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2017	4,5	3,5	2,4	0,9
Population < 15 ans (%)	2017	43,8	40,8	27,9	16,6
Population 15-24 ans (%)	2017	19,1	19,2	16,7	11,9
Population > 65 ans (%)	2017	2,7	3,5	6,8	17,4
Taux de dépendance (%)	2017	87,2	79,6	54,6	52,0
Population femmes 15-49 ans (%population totale)	2017	22,8	24,0	25,6	22,6
Espérance de vie à la naissance – Total (années)	2017	53,6	61,9	70,2	80,7
Espérance de vie à la naissance – femmes (années)	2017	54,0	63,3	72,3	83,5
Taux brut de natalité (1 000)	2017	38,1	33,9	20,6	10,9
Taux brut de mortalité (1 000)	2017	12,3	9,0	7,5	8,6
Taux de mortalité des moins de 5 ans (1 000)	2016	66,9	49,3	33,1	4,5
Taux de mortalité infantile (1000)	2016	104,3	72,6	44,3	5,3
Taux de fécondité total (par femme)	2017	5,5	4,4	2,6	1,7
Taux de mortalité maternelle (100 000)	2015	814,0	444,1	237,0	10,0
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2017	20,5	37,6	62,1	...
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (100.000 personnes)	2005-15	37,6	41,6	121,6	293,5
Nombre d'infirmières et de sages-femmes (100 000 personnes)	2005-15	148,9	120,9	211,3	873,4
Naissances assistées d'un personnel de santé qualifié (%)	2010-16	35,2	55,9	76,6	98,9
Accès à l'eau salubre (% population)	2015	68,5	71,6	89,4	99,5
Accès à l'assainissement (% population)	2015	29,0	39,4	61,5	99,4
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VIH/SIDA	2016	2,9	3,6	1,1	...
Prévalence de la tuberculose (pour 100 000)	2016	219,0	221,7	163,0	12,0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2016	64,0	82,1	84,9	95,8
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2016	51,0	74,4	84,0	93,7
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2010-15	...	18,1	15,3	0,9
Prévalence du rachitisme	2010-15	32,9	33,3	25,0	2,5
Prévalence de la malnutrition (% de la population)	2015	7,9	17,5	12,3	2,7
Dépenses publiques de santé (% du PIB)	2014	0,9	2,6	3,0	7,7
Indicateurs d'éducation					
Taux brut de scolarisation (%)					
Primaire– Total	2010-16	93,7	101,7	103,8	102,6
Primaire – filles	2010-16	92,8	98,8	102,2	101,8
Secondaire – Total	2010-16	55,7	51,8	...	106,6
Secondaire– filles	2010-16	53,5	49,7	...	106,4

Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)	2010-16	48,2	46,0	51,3	81,0
Analphabetisme des adultes – Total (%)	2010-16	,,,	68,6	,,,	,,,
Analphabetisme des adultes – hommes (%)	2010-16	,,,	76,0	,,,	,,,
Analphabetisme des adultes – femmes (%)	2010-16	,,,	61,7	,,,	,,,
Dépenses d'éducation en % du PIB	2010-16	,,,	4,9	4,1	5,2
Indicateurs environnementaux					
Utilisation des terres	2015	37,3	8,0	11,3	10,1
Terres arables (% de la surface totale des terres)					
Terres agricoles (% de la surface des terres)	2015	77,7	37,4	38,1	35,1
Couvert forestier (% de la surface des terres)	2015	7,7	21,0	31,4	28,8
2missionn de CO2 par habitant (tonnes métriques)	2014	0,5	1,1	3,5	11,0
Source : Base des données du Département de la Statistique de la BAD; Banque Mondiale WDI; ONUSIDA; UNSD; OMS, UNICEF, WRI, PNUD, Rapports nationaux Notes: n.d.. Non Applicable ; ... :					
Données non disponibles					
* Taux de participation de la main-d'œuvre, total (%population total + de 15 ans)					
** Taux de participation de la main-d'œuvre, femmes (% population de femmes + de 15 ans)					

Annexe II : Portefeuille de projet de la Banque dans le pays (février 2019)

Description du projet	Réf prêt	Âge	Date d'approbation	Date de clôture	Montant approuvé (m UC)	% décaissé	Type	Source financière	Instrument	Secteur
Opérations souveraines (niveau national)										
Projet de soutien à la chaîne de valeur de la pomme de terre dans l'État du Plateau (PS-PVCP)	2100150037297	1.9	30-Mar-17	31-Déc-20	8,00	4,44 %	Inv	FAD	Loan	Agric.
MIC-Soutien sous forme de dons à Bank of Agriculture (BoA) Limited	5500155010351	2.8	5-Mai-16	30-Déc-19	0,70	11,90 %	AT	MIC	Grant	Agric.
Renforcement des subventions du MIC au ministère fédéral de l'Agriculture	5500155010501	2.8	18-Mai-16	30-Déc-18	0,50	69,00 %	AT	MIC	Grant	Agric.
Programme de soutien du Programme de transformation de l'agriculture - Phase I	2100150029994	5.2	30-Oct-13	31-Mar-19	98,80	16,70 %	Inv	FAD	Loan	Agric.
Programme de soutien du Programme de transformation de l'agriculture - Phase I	2100155025974	5.2	30-Oct-13	31-Mar-19	0,30	41,00 %	Inv	FAD	Grant	Agric.
Étude du projet d'autobus express d'Abuja (BRT)	5560155000601	5.11	5-Fév-13	31-Déc-18	0,70	19,90 %	TA	CTF	Grant	Transp.
Sous-programmes d'approvisionnement en eau et d'assainissement en milieu rural pour Yobe et Osun	2100150015645	11.3	10-Oct-07	31-Déc-19	51,00	67,70 %	Inv	FAD	Loan	Eau
Projet d'amélioration de l'alimentation en eau et de l'assainissement urbains à Oyo et Taraba	2100150025696	9.4	2-Sep-09	30-Avr-18	50,00	76,60 %	Inv	FAD	Loan	Eau
Projet d'expansion du réseau d'eau et d'assainissement de Zaria	2100150026597	6.11	8-Fév-12	31-Déc-19	63,90	75,80 %	Inv	FAD	Loan	Eau
Réforme des eaux urbaines et Port Harcourt WSSP	2000130011585	4.9	26-Mar-14	30-Avr-21	142,20	1,60 %	Inv	BAD	Loan	Eau
Réforme des eaux urbaines et Port Harcourt WSSP	2100150031043	4.9	26-Mar-14	30-Avr-21	3,30	0,00 %	Inv	FAD	Loan	Eau
Préparation du plan stratégique de développement du bassin de Komadugu-Yobe	5600155004101	4.5	8-Aoû-14	30-Juin-18	1,60	46,80 %	AT	AWTF	Grant	Eau
Programme de garantie partielle du risque à l'appui du secteur de l'électricité	2100140000051	5,1	18-Déc-13	Pas encore	120,00	0,00 %	Inv	FAD	PRG	Énergie
Appui à l'Initiative nigériane pour la transparence dans les industries extractives	5500155009501	3,7	10-Juin-15	30-Juin-19	0,10	70,10 %	AT	MIC	Grant	Fin.
Campagne « Non à la famine »	2100150040593	0,1	14- Déc -18	14-Déc-25	11,89	0,00 %	Inv	FAD	Loan	Agric.
Prêt additionnel à IBSDLIEP pour l'achèvement du FSTC Lassa	2100150040594	0,1	14- Déc -18	14-Déc-25	3,90	0,00 %	Inv	FAD	Loan	Social
Programme d'assurance du commerce africain	2100150040596	0,1	14- Déc 18	14-Déc-26	10,00	0,00 %	Inv	FAD	Loan	Fin.
Programme d'assurance du commerce africain	2100150040595	0,1	14-Déc-18	14-Déc-27	1,40	0,00 %	Inv	FAD	Loan	Fin.
Banque de développement du Nigéria (DBN)	2000130013130	4,1	15-Déc-14	31-Déc-22	284,50	66,70 %	Inv	BAD	Loan	Fin.
Banque de développement du Nigéria (DBN)	2100150032693	4,1	15-Déc-14	31-Déc-22	32,60	66,70 %	Inv	FAD	Loan	Fin.
Prestation de services de base inclusifs et amélioration des moyens d'existence	2000200000701	2,1	14-Déc-16	31-Déc-21	106,70	0,02 %	Inv	BAD	Loan	Social
Prestation de services de base inclusifs et amélioration des moyens d'existence	2100150036593	2,1	14-Déc-16	31-Déc-21	71,80	0,00 %	Inv	FAD	Loan	Social

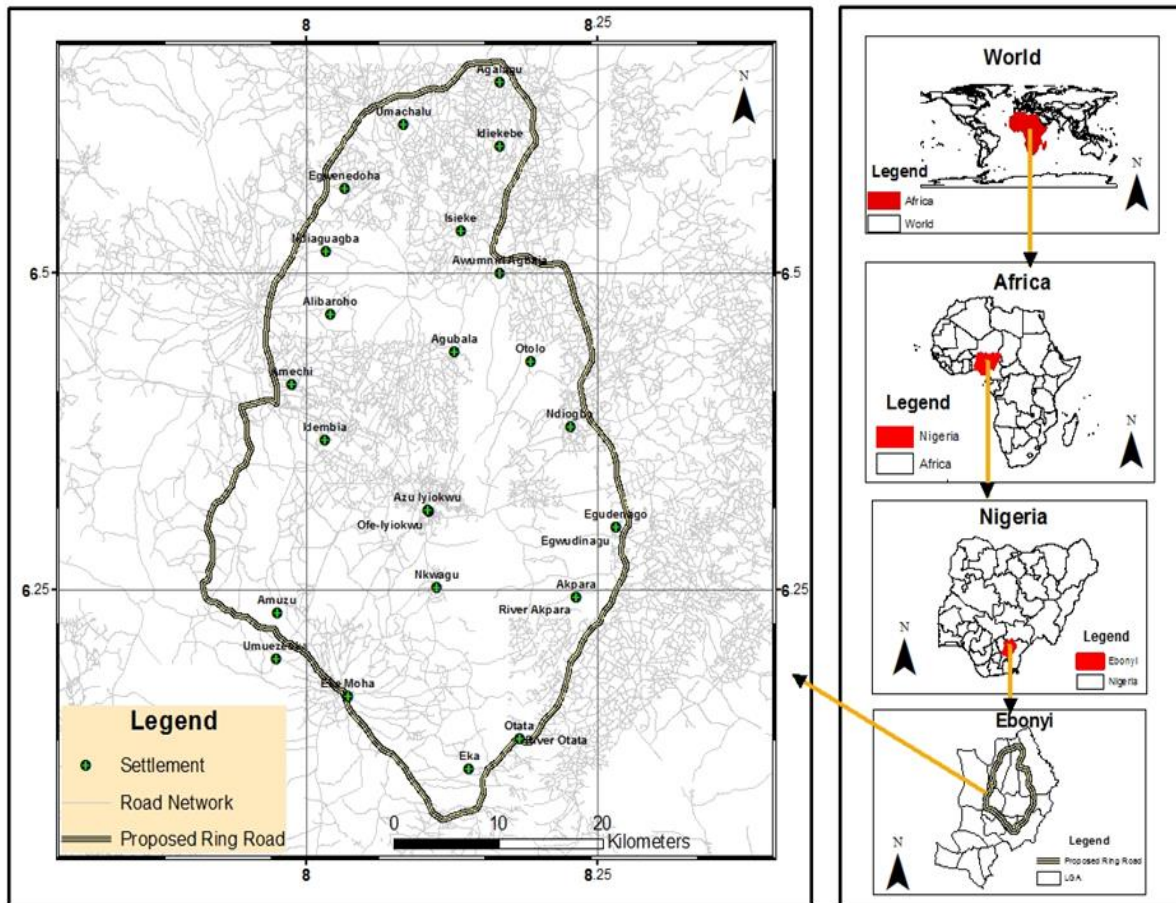
Prestation de services de base inclusifs et amélioration des moyens d'existence	5800155001751	2,1	14-Déc-16	31-Déc-21	4,10	3,00 %	Inv	RWSSI	Grant	Social
MIC-TAF : Réhabilitation des pôles industrielles en tant que moteurs de croissance	5500155011151	2,2	8-Nov-16	31-Déc-18	0,40	54,80 %	AT	MIC	Grant	Multi
Projet d'électrification du Nigéria	2000200003401	0,1	29-Nov-18	1-Jan-28	35,77	0,00 %	Inv	AGTF	Loan	Énergie
Projet d'électrification du Nigéria	5050200000551	0,1	29-Nov-18	1-Jan-28	107,31	0,00 %	Inv	BAD	Loan	Énergie
Projet de renforcement des capacités de gestion de la dette infranationale	5500155011551	1,11	24-Jan-17	30-Juin-18	0,80	3,00 %	AT	MIC	Grant	Multi
Programme d'acquisition d'énergie solaire indépendante de Jigawa - Phase I	NA	0,8	30-Avr-18	Pas encore	1,00	0,00 %	AT	SEFA	Grant	Énergie
Opérations souveraines (multinationales)										
Programme de facilitation du transport routier Nigéria-Cameroun sur le corridor Bamenda-Mamfe-Ekok-Abakaliki-Enugu	2100150019643	10,1	25-Nov-08	31-Déc-19	188.60	68,30 %	Inv	FAD	Loan	Transp.
Programme de facilitation du transport routier Nigéria-Cameroun sur le corridor Bamenda-Mamfe-Ekok-Abakaliki-Enugu	2100155015166	10,1	25-Nov-08	31-Déc-19	16.20	29,10 %	Inv	FAD	Grant	Transp.
Programme Intégré de Développement et d'Adaptation au Changement Climatique dans le Bassin du Niger (PIDACC/BN)	5110155000401	0.2	7-Nov-18	Pas encore	2.30	0.00 %	Inv	A f I F	Grant	Agric.
Programme Intégré de Développement et d'Adaptation au Changement Climatique dans le Bassin du Niger (PIDACC/BN)	Pas encore	0.2	7-Nov-18	Pas encore	7.30	0.00 %	Inv	G C F	Grant	Agric.
Programme Intégré de Développement et d'Adaptation au Changement Climatique dans le Bassin du Niger (PIDACC/BN)	Pas encore	0.2	7-Nov-18	Pas encore	1.40	0.00 %	Inv	G C F	Grant	Agric.
Programme Intégré de Développement et d'Adaptation au Changement Climatique dans le Bassin du Niger (PIDACC/BN)	2100150040794	0.2	7-Nov-18	Pas encore	6.00	0.00 %	Inv	F A D	Loan	Agric.
Etude du projet de développement de l'axe routier Abidjan-Lagos - Nigéria	2100150036600	2.4	21-Sep-16	Pas encore	1.00	0.00 %	Inv	F A D	Loan	Transp.
CEDEAO - Institut Nelson Mandela - Institutions africaines de la science et de la technologie.	2100155032824	2.6	15-Jul-16	30-Juin-22	6.70	25.30 %	Inv	F A D	Grant	Social
Opérations non souveraines (niveau national)										
Fonds pour le financement agricole au Nigéria (FAFIN)	N/A	2.1	13-Déc-16	14-Déc-25	13,10	95,00 %	Equ.	BAD	Equi.	Agric.
Sterling Bank Plc - Améliorer la qualité de vie des gens	2000130019680	0.3	25-Sep-18	31-Déc-22	35,96	0,00 %	Inv	BAD	Loan	Fin.
Nigéria Infrastructure Debt Fund (NIDF)	NA	0.3	17-Oct-18	Pas encore	7,05	0,00 %	Equ.	BAD	Equi.	Fin.
Minoteries - Flour Mills of Nigeria Plc	2000130019880	0.4	19-Sep-18	31-Déc-27	51,80	0,00 %	Inv	BAD	Loan	Agric.
Appui institutionnel à l'Université Babalola MIC-TAF de l'Université de Babalola	5500155013001	1.7	30-Mai-17	31-Déc-22	0,74	0,00 %	Inv	BAD	Grant	Social
Projet de route à péage de Lekki	2000120001769	10.7	18-Juin-08	18-Sep-10	35,20	100,00 %	Inv	BAD	Loan	Transp.
Engrais - Indorama Fertilizer	2000120003769	5.11	30-Jan-13	15-Août-16	71,10	100,00 %	Inv	BAD	Loan	Ind.
Dangote Industries Limited	2000130015232	4.7	13-Juin-14	22-Déc-19	213,30	100,00 %	Inv	BAD	Loan	Ind.
Fidelity Bank Plc	2000130019881	0.3	10-Oct-18	30-Déc-2027	35,96	0,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Fidelity Bank Plc	2000130010730	5.6	17-Jul-13	1-Nov-20	53,30	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.

Ligne de crédit - United Bank for Africa Plc	2000130015931	2.7	8-Juin-16	31-Déc-25	106,70	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Programme de financement des PME axé sur l'importation	2000130009884	7.7	26-Mai-11	16-Mar-21	71,10	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Programme de financement des PME axé sur l'exportation	2000130009885	7.7	26-Mai-11	29-Jan-15	35,60	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Zenith Bank LOC II	2000120001070	12.1	13-Déc-06	1-Aoû-13	71,10	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Ligne de crédit II à Guaranty Trust Bank	2000130007031	8.6	23-Juin-10	6-Avr-12	64,00	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Facilité de liquidités d'urgence Zenith	2000120002469	9.6	22-Jul-09	15-Mar-11	35,60	100,00 %	Inv	BAD	Loan	Fin.
Stanbic IBTC Bank Plc	2000130011531	4.9	26-Mar-14	15-Jan-28	0,90	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Stanbic IBTC Bank Plc	5560130000501	4.7	27-Mai-14	15-Jan-28	0,90	100,00 %	Inv	CTF	LOC	Fin.
Zenith Bank Plc - LOC III	2000130011530	4.9	26-Mar-14	26-Juin-15	88,90	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Access Bank Nigéria LOC II	2000130012130	4.8	15-Mai-14	1-Aoû-16	71,10	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Access Bank Nigéria LOC II	5060140000255	1.3	11-Oct-17	1-Aoû-24	16,00	0,00 %	Inv	PSF	Guar.	Fin.
Ligne de crédit en naira à une filiale de FRB, Rand Merchant Bank N	2000130011783	6.1	12-Déc-12	21-Mai-22	29,30	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Ligne de crédit à Wema Bank 2015	2000130017380	2.10	9-Mar-16	Pas encore	10,70	0,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
300 millions de dollars US pour le financement du commerce extérieur de First Bank of Nigéria	2000130015733	2.6	27-Juin-16	7-Juin-18	213,30	66,70 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Ligne de crédit de financement du commerce (FSDH Merchant Bank Trade Finance Line of Credit)	2000130015734	2.6	27-Juin-16	2-Juin-20	35,60	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Ligne de crédit de financement du commerce (FSDH Merchant Bank Trade Finance Line of Credit)	5060140000254	1.3	11-Oct-17	2-Juin-20	17,80	0,00 %	Inv	PSF	Guar.	Fin.
Lapo Microfinance Limited	2000130014181	4.3	1-Oct-14	10-Jan-20	5,30	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Programme PME Afrique - Fortis Microfinance Bank Plc	2000130013631	3.7	15-Juin-15	20-Sep-22	2,30	100,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Ligne de crédit du Programme PME Afrique - Ab Microfinance Bank Nigéria Limited	2000130016380	4.4	18-Sep-14	Pas encore	2,30	0,00 %	Inv	BAD	LOC	Fin.
Afe Babalola University Nigéria	2000130016430	2.3	19-Oct-16	15-Déc-25	14,20	100,00 %	Inv	BAD	Loan	Social
Santa Clara Medical Limited (SCML)	2000130018930	0.1	3-Avr-18	7-Nov-27	13,80	0,00 %	Inv	BAD	Loan	Social
Engrais - Indorama Fertilizer II	2000120005019	0.8	2-Mai-18	19-Déc-27	55,60	0,00 %	Inv	BAD	Loan	Ind.
Opérations non souveraines (multinationales)										
Programme d'investissement Olam Afrique	2000130015880	5.6	26-Juin-13	15-Déc-18	34,10	100,00 %	Inv	BAD	Loan	Agric.
Fonds de croissance du capital VEROD	NA	0.4	5-Sep-18	Pas encore	10,34	0,00 %	Equ	BAD	Equ	Fin.
Programme d'investissement Olam Afrique	5060140000052	2.3	28-Sep-16	1-Aoû-23	8,00	0,00 %	Inv	PSF	Guar.	Agric.
Programme d'investissement Olam Africa II	2000120004569	2.0	11-Jan-17	Pas encore	75,10	0,00 %	Inv	BAD	Loan	Agric.
Société financière africaine	NA	0.1	27-Nov-18	Pas encore	20,69	0,00 %	Inv	BAD	Equi	Fin.
Société financière africaine	2000130008630	6.11	15-Fév-12	18-Avr-15	142,20	100,00 %	Inv	BAD	Loan	Fin.

Annexe III : Principaux projets connexes financés par la Banque et par d'autres partenaires au développement dans le pays

Donateur	Titre du projet	Avancement de la mise en œuvre	Millions d'EUR	Millions d'UC	Millions de GBP	Millions d'USD
Banque mondiale	Projet de transport urbain de Lagos	Clos				190,00
Banque mondiale	Projet de transport urbain de Lagos 2	Clos				4,50
Banque mondiale	Projet de transport urbain à Lagos	Clos en 2015				50,00
Banque mondiale	Projet de développement ferroviaire	Clos				28,00
Union européenne	Projet de gouvernance des transports	Clos	38,00			
Union européenne	Projet de facilitation des transports II	Clos	27,00			
Agence française de développement (AFD)	Projet de transports urbain de Lagos (LUTP I)	Clos en 2015				100,00
Fondation Friedrich Ebert	Gouvernance du secteur des transports	En cours	0,22			
Royaume-Uni (DFID)	Mécanisme consultatif pour les infrastructures au Nigéria 2 (NIAF II)- secteur des transports	Clos			95,23	
Banque africaine de développement	Reconstruction de l'aéroport de Calabar	Clos		2,35		
Banque africaine de développement	Enugu Airport Reconstruction	Clos		3,16		
Banque africaine de développement	Nigéria – Phase 2 du Projet d'étude d'accès en milieu rural et de mobilité dans l'État de Cross River (CR – RAMP 2)	En cours		0,87		
Banque africaine de développement	Nigéria – Projet de route à péage de Lekki	En cours		35,60		
Banque africaine de développement	Projet d'accès en milieu rural et de mobilité	Clos		34,11		
Banque africaine de développement	Nigéria – Programme de réforme de la gouvernance économique et du secteur des transports	Clos		208,61		
Agence des États-Unis pour le développement international (USAID)	Projet de corridor LAGos-KAno-JIbiya (LAKAJI)	Clos				40,00
Agence de coopération internationale du Japon (JICA)	Projet de développement de rail urbain de Lagos	En cours				tbc
Institut allemand pour la coopération internationale (GIZ/GmbH)	Projet d'aide intégrée au bassin du lac Tchad	En cours	10,78			

Annexe IV : Carte de la zone couverte par le projet



Annexe V : Justification de la contribution du gouvernement inférieure à 50 %

1. L'orientation stratégique récente du secteur des transports au Nigéria (routes, rail, ports maritimes et aéroports) est basée sur le Plan de relance et de croissance économique (PRCE 2017-2020) et sur le premier Plan directeur des infrastructures élaboré en 2015. Parmi les initiatives stratégiques antérieures des transports au niveau national, relativement peu mises en œuvre, figurent « la Déclaration de 1965 sur la politique des transports », « la Politique des transports de 1993 pour le Nigéria », « le Projet de politique nationale des transports 2003 » et « le Projet de politique nationale 2008 ». Plus précisément, le PRCE 2017-2020 donne la priorité aux infrastructures de transport, en particulier aux routes et aux voies ferrées, car le Nigéria accuse actuellement un retard par rapport à ses pairs dans ce domaine en termes de quantité et de qualité. Pour ce qui est du financement, le gouvernement fédéral et les gouvernements des États ont tenté récemment de diversifier le financement des infrastructures et de passer des sources budgétaires publiques aux sources d'institutions multilatérales de financement du développement (BAD, Banque mondiale et Banque islamique de développement), mais aussi de partenaires bilatéraux comme la Chine, et du secteur privé. Par exemple, avec l'engagement de prêt de 6 milliards d'USD de 2017 de la Chine en faveur du Nigéria, plusieurs projets de développement des infrastructures ont été signés bilatéralement entre les deux pays.

2. Le PRCE 2017-2020 reconnaît que le parc d'équipements de transport du Nigéria n'est pas adapté à l'activité économique du pays, ce qui n'est pas sans conséquences et constitue une contrainte majeure pour les grandes et les petites entreprises. À ce titre, le principal objectif stratégique pour la période couverte par le plan visant le développement des routes consiste à « restaurer les tronçons dégradés du réseau routier fédéral afin d'améliorer la connectivité sur une distance de 4000 km », tandis que pour les chemins de fer, le principal objectif est de « mettre en œuvre des projets ferroviaires stratégiques pour relier les grands centres économiques du pays, notamment achever les projets ferroviaires Lagos-Kano et Lagos-Calabar. En raison de l'ampleur des investissements requis et des contraintes actuelles en matière de ressources, le PRCE identifie quatre principes clés, à savoir : tirer parti des investissements du secteur privé dans les infrastructures, réduire les risques liés aux projets prioritaires afin d'accroître leur viabilité bancaire et assurer la clôture financière, garantir une utilisation efficace et effective des capitaux et demander des comptes aux MDA, aux entrepreneurs et aux partenaires pour ce qui concerne leur mise en œuvre.

3. Le projet de rocade de l'État d'Ebonyi est la réponse de la BAD à la volonté de diversification du financement des infrastructures du gouvernement. La principale justification du projet est que la route servira de lien international entre l'État d'Ebonyi et la République du Cameroun et fournira un accès interétatique entre les États d'Ebonyi, de Benue et d'Enugu, offrant un énorme potentiel d'activité économique pour les grandes communautés agricoles dans ces trois États.

4. Le financement total du projet de rocade de l'État d'Ebonyi s'élève à 167,66 millions d'USD, répartis comme suit :

Donateurs	Montants		% du total
(A) Groupe de la Banque africaine de développement	USD (en millions)	NGN (en milliards)	
BAD (prêt)	40,00	12,22	23,86 %
AGTF (prêt)	30,00	9,16	17,89 %
TOTAL DU FINANCEMENT BAD			
(B) Banque islamique de développement (BIsD)			
Prêt	80,00	24,44	47,71 %
TOTAL DU FINANCEMENT BISB			
(C) Contribution du gouvernement de l'État d'Ebonyi	17,66	5,40	10,54 %
COÛT TOTAL DU PROJET (A+B+C)	167,66	51,22	100 %

5. Le projet proposé dans l'État d'Ebonyi se déroule sur 48 mois (du 1^{er} trimestre 2019 au 1^{er} trimestre 2023). Le financement de la Banque de 40 millions d'USD (prêt BAD) et de 30 millions d'USD (prêt AGTF) sera prélevé sur les ressources de la BAD dans le cadre d'un accord de cofinancement parallèle. La Politique de 2008 sur les dépenses éligibles au financement du Groupe de la BAD dispose que les PMR doivent fournir au minimum 50% des ressources de la BAD au titre du financement de contrepartie, excepté si une contribution plus faible se justifie. Pour ce projet, le financement de l'État d'Ebonyi de 17,66 millions d'USD, qui représente 10,54 % du coût total du projet, est nettement inférieur au seuil fixé par la politique.

6. La présente note justifie l'approbation de la contribution gouvernementale prévue de 10,5 % pour le projet de rocade de l'État d'Ebonyi au lieu du minimum requis de 50 % du coût total du projet. À cet effet, la note passe en revue quatre paramètres clés, à savoir : l'engagement ferme du gouvernement fédéral pour la mise en œuvre du plan de relance et de croissance économique 2017-2020, qui note comme prioritaire le secteur des transports; les allocations budgétaires passées du gouvernement en faveur du secteur des transports ; la situation financière du gouvernement fédéral et des États ; et la précarité liée à la dette intérieure de l'État d'Ebonyi.

Critère 1 : Engagement du gouvernement fédéral du Nigéria pour la mise en œuvre du Plan de relance et de croissance économiques – PRCE (2017-2020).

7. Le Nigéria vient tout juste de sortir d'une récession économique qui a débuté en 2016 et a duré cinq trimestres consécutifs. Cette récession, attribuée à la volatilité des prix du pétrole et aux perturbations de la production, a eu un lourd impact sur les indicateurs de développement social et humain et a fortement aggravé la pauvreté et la vulnérabilité des ménages du Nigéria. Face à cette situation, le gouvernement national a élaboré un Plan de relance et de croissance économiques qui a été lancé en mars 2017 et mettait clairement l'accent sur les infrastructures (en particulier l'électricité et les transports) comme secteurs

clés pour la construction d'une économie compétitive au Nigéria. Les cinq grandes priorités d'exécution du PRCE sont les suivantes : stabiliser l'environnement macroéconomique, parvenir à la sécurité agricole et alimentaire, améliorer les infrastructures de transport, assurer la suffisance énergétique en électricité et en produits pétroliers, et stimuler l'industrialisation en mettant l'accent sur les PME.

8. Le gouvernement fédéral met en œuvre le PRCE avec détermination depuis le début et utilise de nouvelles approches innovantes, notamment les « Focus Labs ». Une cellule centrale de mise en œuvre qui gère les Focus Labs du PRCE a été créée au sein du ministère du Budget et de la Planification nationale pour accélérer la mise en œuvre, tandis qu'une unité d'efficience a été créée au ministère fédéral des Finances pour aider à redéfinir les priorités des dépenses publiques et réduire les coûts des dépenses récurrentes, l'objectif étant de garantir une utilisation optimale des ressources. Les Focus Labs ont adopté l'approche holistique « big, fast, result » pour définir les projets d'investissement prioritaires « à fort impact » ainsi que les stratégies pour réduire tout goulet d'étranglement lié à la livraison.

9. La volonté de mettre en œuvre le PRCE a contribué à stimuler la croissance et à sortir l'économie de la récession fin 2017. La croissance du PIB a atteint 1,95 % au premier trimestre 2018 mais a légèrement reculé, passant à 1,50 % au deuxième trimestre, avant de remonter à 1,89 % au troisième trimestre et à 2,38 % au quatrième trimestre 2018. Dans l'ensemble, la croissance annuelle du PIB de 1,93 % en 2018 est forte comparée à 0,82 % en 2017 et à -1,5 % en 2016. La reprise devrait toutefois restée lente et limitée jusqu'en 2022 et fortement liée à une augmentation soutenue de la production et des prix du pétrole.

Critère 2 : L'allocation budgétaire pour le secteur des transports (routiers, ferroviaires et aériens) a augmenté récemment.

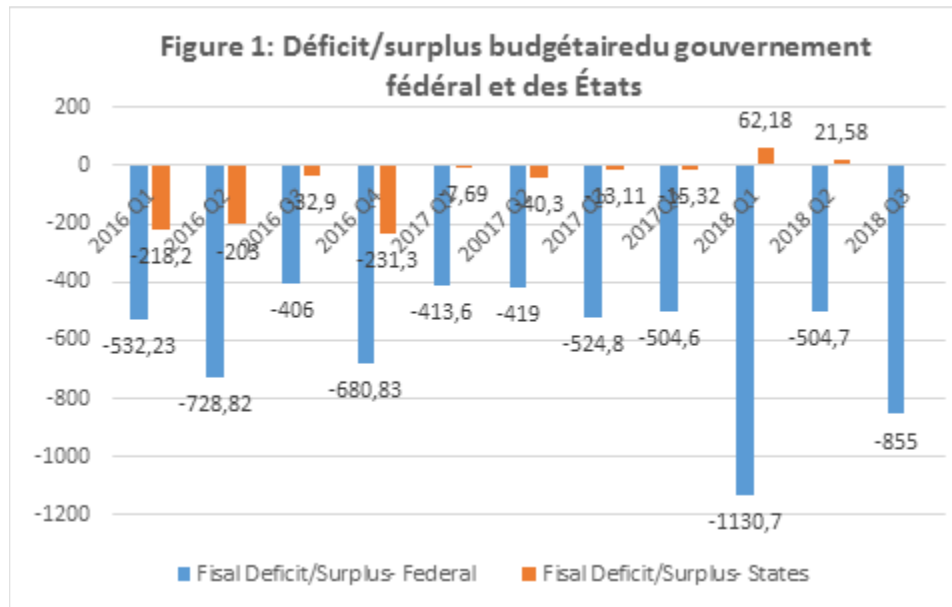
10. Depuis plusieurs années, le total de l'enveloppe budgétaire du gouvernement fédéral pour le secteur des transports reste relativement stable.

En 2016 and 2017, les crédits alloués aux sous-secteurs des transports routiers, ferroviaires et aériens sur le budget fédéral total ont considérablement augmenté par rapport aux niveaux de 2015. Le secteur routier, qui prévoit la réhabilitation et l'amélioration des routes existantes ainsi que la construction de nouvelles routes, bénéficie de la dotation budgétaire la plus élevée des différents sous-secteurs pour toutes les années visées.

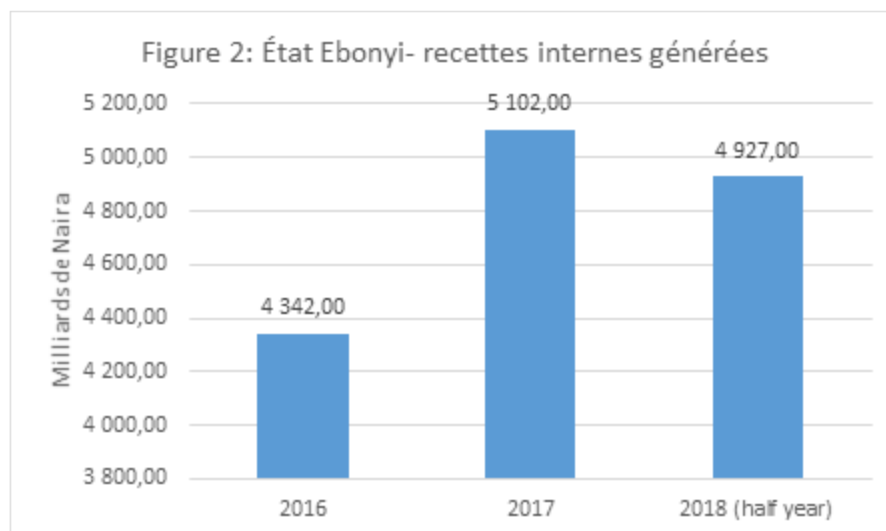
11. La situation des finances publiques du gouvernement fédéral et des gouvernements étatiques reste précaire, néanmoins les États progressent plus vite sur la voie de la reprise.

Étant donné que les recettes pétrolières dominent les recettes totales pour tous les niveaux de gouvernement au Nigéria, les difficultés comme celles de 2016 et 2017 ont un impact considérable sur les dépenses en services sociaux et en infrastructures. Compte tenu des faibles niveaux de recettes générées en interne pour le gouvernement fédéral et les gouvernements des États, le niveau des dépenses sur déficit a été considérable, surtout pour le gouvernement fédéral (figure 1). En 2016 et 2017, le déficit était presque aussi important

que le total des recettes. La situation budgétaire des États depuis le premier trimestre 2018, lorsque des excédents ont été dégagés, semble meilleure que celle du gouvernement fédéral.



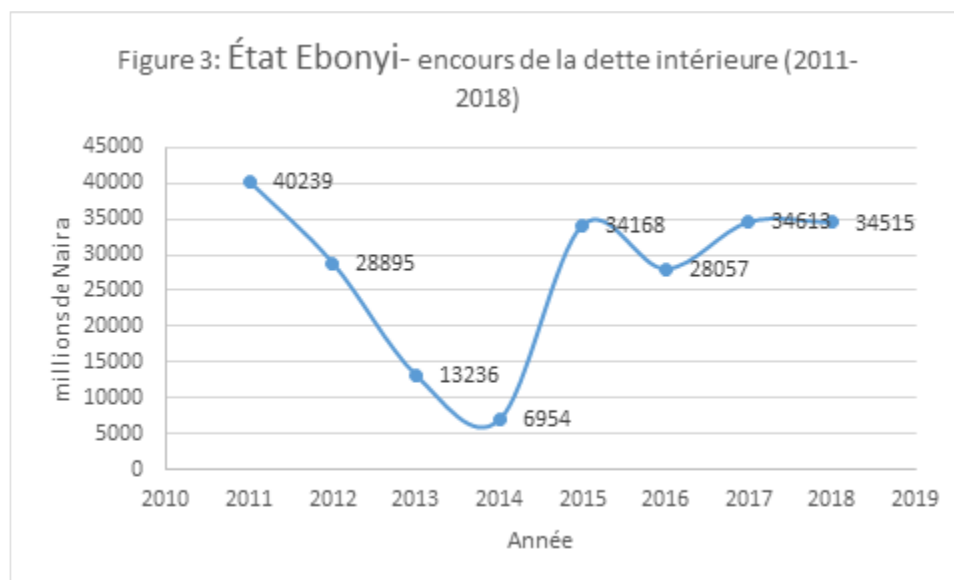
Les recettes intérieures de nombreux États se sont améliorées récemment, en particulier après la récession économique, mais d'importants écarts subsistent. Ces augmentations récentes dans l'État d'Ebonyi sont attribuées à un dispositif de recouvrement de l'impôt plus efficace, en particulier la mise en place de systèmes électroniques de recouvrement de l'impôt et des recettes fiscales.



12. Le gouvernement fédéral et les gouvernements des États continuent de recourir à l'endettement pour financer les déficits.

Fin juin 2018, la dette publique (extérieure et intérieure) de la République fédérale et des États nigériens se chiffrait à un total de 73,1 milliards d'USD ou 22,379 billions de NGN, soit 17,5 % du PIB national. Sur ce montant, la dette intérieure des différents États était de 11,36 milliards d'USD, contre 39,7 milliards pour la République fédérale à fin juin 2018.

Alors que la dette intérieure totale de tous les États est considérable, on observe des différences marquées d'un État à l'autre. Dans l'État d'Ebonyi, la dette intérieure avait augmenté sensiblement en 2015 par rapport à la moyenne de tous les États. L'encours de la dette intérieure a diminué en 2016 mais a retrouvé depuis les niveaux de 2015. Ces niveaux d'endettement intérieur limitent la capacité de plusieurs États d'accroître les dépenses consacrées aux infrastructures publiques et aux services sociaux de base, en particulier dans les secteurs des transports, de la santé et de l'éducation.



Selon les projections, les recettes (pétrolières et non pétrolières) tant au niveau fédéral qu'à celui des États ne devraient pas se redresser de si tôt, car les cours mondiaux du pétrole devraient rester relativement bas et volatils en 2019 et 2020. Il est donc fort probable que le niveau d'endettement soit encore plus marqué dans les années à venir, tant pour le gouvernement fédéral que pour les États.

13. Contribution des créanciers et des donateurs externes au financement des infrastructures de transport au Nigéria

Le Nigéria, comme beaucoup d'autres pays d'Afrique subsaharienne, a reçu d'importantes ressources extérieures sous forme de prêts et de subventions pour le développement des infrastructures, notamment dans le secteur des transports. Parmi les autres grands créanciers et donateurs, il y a lieu de citer China Exim Bank et la Banque mondiale. Le tableau 2 montre la dette extérieure actuellement garantie par l'État pour le secteur des transports au Nigéria à partir de 2017.

Tableau 2 : Dette extérieure publique et publiquement garantie du Nigéria pour le secteur des transports en décembre 2017.

Classification	Créancier	Secteur	Encours (NGN)
Projet de modernisation du rail nigérian (tronçon Idu-Kaduna)	Exim Bank of China	Transport ferroviaire	499 455 887,93
Réforme du secteur des transports et de la gouvernance	Banque africaine de développement	Transport routier	300 000 000,00
Projet d'extension de quatre aéroports et d'assainissement	Exim Bank of China	Transport aérien	358 464 143,99

Tableau 3 : Affectation de la dette extérieure du secteur des transports au Nigéria (2016- 2017, en millions d'USD)

Secteur	2016		2017	
	Encours	Part du total de la dette extérieure nationale	Encours	Part du total de la dette extérieure nationale
Transport aérien	346,52	8,74 %	389,51	2,06 %
Transport ferroviaire	821,59	7,20 %	918,49	4,86 %
Transport routier	1112,60	9,75 %	1160,83	6,14 %

On observe une baisse de la part de la dette extérieure nationale allouée à l'ensemble des sous-secteurs de transport entre 2016 et 2017, tandis que la part du transport routier en 2017, à 6,14 %, semble très significative.

Tableau 4 : Principaux projets financés par d'autres partenaires au Nigéria

Nom du projet	Donateur	Région	Montant (en millions d'USD)
Deuxième projet de transports urbains (LUTP2)	Banque mondiale	Lagos	325
Nigéria – Projet de développement de l'agriculture commerciale de l'État de Cross River	Banque mondiale/FAD	Cross River	150
Projet de développement des routes fédérales (FRDP) (financement clos au 30 juin 2017)	Banque mondiale	Abuja, FCT	330,00
Dualisation de la route Keffi-Akwanga-Lafia-Makurdi dans les États de Nasarawa et de Benue et expansion d'environ 5,4 km du tronçon routier Abuja-Keffi sur le Territoire de la capitale fédérale (FCT) – lot 2	China Exim Bank	FCT/États de Nasarawa et Benue	542.114

Malgré les montants importants de prêts et de subventions pour le développement des infrastructures de transport au Nigéria, des financements considérables demeurent nécessaires pour combler le déficit d'infrastructures actuel. En janvier 2019, le président nigérian a signé le décret n° 7 intitulé « Régime de crédit d'impôt pour l'investissement dans le développement et la remise en état des équipements routiers », qui vise à attirer

l'investissement du secteur privé vers les infrastructures publiques. Cette nouvelle initiative est basée sur l'abattement fiscal sous forme de crédits d'impôt pour le financement de la construction d'infrastructures routières essentielles, au moyen d'un mécanisme de partenariat public-privé. Elle entend élever le degré actuel de priorité du gouvernement dans le secteur des transports, malgré les difficultés budgétaires.

Conclusion

14. Les éléments susmentionnés montrent pour quelles raisons la situation budgétaire actuelle du gouvernement fédéral et des gouvernements locaux limite la contribution de contrepartie attendue de l'État d'Ebonyi pour ce projet. Au vu des perspectives actuelles, la contribution prévue pour le gouvernement, même aussi minime que 10,5 %, au tout début de l'année 2019 risque d'être difficile. Selon les projections, les recettes (pétrolières et non pétrolières) de l'État d'Ebonyi devraient augmenter au milieu de l'année 2019 car les prix du pétrole devraient remonter plus tard dans l'année à mesure que la demande mondiale se renforce. Il est suggéré par conséquent que la BAD utilise son propre financement réservé pour le démarrage du projet pendant que les négociations relatives à l'obtention de la contribution du gouvernement de l'État d'Ebonyi sont en cours.