

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



Publication autorisée

REPUBLIQUE UNIE DE TANZANIE

PROJET DE CONSTRUCTION DE LA ROCADE EXTÉRIEURE DE LA VILLE DE DODOMA (110,2 KM)

Publication autorisée

RAPPORT D'EVALUATION

DEPARTEMENTS RDGE/PICU

Avril 2019

Document traduit

TABLE DES MATIÈRES

I. ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATIONS.....	1
1.1 LIENS DU PROJET AVEC LES STRATÉGIES NATIONALE ET RÉGIONALE	1
1.2 JUSTIFICATION DE L'INTERVENTION DE LA BANQUE	1
1.3 COORDINATION DE L'AIDE	2
II. DESCRIPTION DU PROJET.....	3
2.1 OBJECTIFS DU PROJET	3
2.2 COMPOSANTES DU PROJET	3
2.3 SOLUTIONS TECHNIQUES ADOPTÉES ET VARIANTES ENVISAGÉES	4
2.4 TYPE DE PROJET	5
2.5 COÛT ET MÉCANISMES DE FINANCEMENT DU PROJET	5
2.6 ZONE ET BÉNÉFICIAIRES DU PROJET	7
2.7 APPROCHE PARTICIPATIVE POUR L'IDENTIFICATION, LA CONCEPTION ET L'EXÉCUTION DU PROJET	7
2.8 EXPÉRIENCE DU GROUPE DE LA BANQUE ET ENSEIGNEMENTS PRIS EN COMPTE DANS LA CONCEPTION DU PROJET	8
2.9 INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE.....	8
III. FAISABILITÉ DU PROJET.....	9
3.1 PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE	9
3.2 IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL	9
3.3 INTÉGRATION RÉGIONALE	12
3.4 SÉCURITÉ ROUTIÈRE	13
3.5 DÉVELOPPEMENT URBAIN	14
IV. EXÉCUTION.....	15
4.1 MODALITÉS D'EXÉCUTION	15
4.2 MODALITÉS DE PASSATION DES MARCHÉS.....	16
4.3 MODALITÉS DE GESTION FINANCIÈRE.....	17
4.4 CALENDRIER D'EXÉCUTION ET DE SUPERVISION	18
4.5 SUIVI.....	19
4.6 GOUVERNANCE	19
4.7 DURABILITÉ	20
4.8 GESTION DES RISQUES.....	20
4.9 RENFORCEMENT DES CAPACITÉS	21
V. MODALITÉS JURIDIQUES ET CONFORMITÉ.....	21
5.1 INSTRUMENT JURIDIQUE.....	21
5.2 CONDITIONS ASSOCIÉES A L'INTERVENTION DE LA BANQUE	22
5.3 CONFORMITÉ AUX POLITIQUES DE LA BANQUE.....	22
VI. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	23
6.1. CONCLUSIONS.....	23
6.2. RECOMMANDATION.....	24
APPENDICE I : INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES COMPARATIFS.....	I
APPENDICE II : TABLEAU DES OPÉRATIONS DU GROUPE DE LA BANQUE EN TANZANIE- EN AVRIL 2019.....	II
APPENDICE III: COÛTS DU PROJET.....	IV
APPENDICE IV: JUSTIFICATION DU NIVEAU DE LA CONTREPARTIE DU GOUVERNEMENT DANS LE CAS DE LA TANZANIE.....	VII
APPENDICE V: CARTE DE LA ZONE DU PROJET	X

Équivalences monétaires

Décembre 2018

1 UC = 3195,19 TZS

1 UC = 1,4 USD

Année fiscale

Tanzanie : 1^{er} juillet - 30 juin

Poids et mesures

1 tonne	=	2 204 livres
1 kilogramme (kg)	=	2,2 livres
1 mètre (m)	=	3,281 pieds
1 millimètre (mm)	=	0,03937 pouce
1 kilomètre (km)	=	0,62 miles
1 hectare (ha)	=	2,471 acres

Acronymes et abréviations

ACA	Analyse Coût-Avantages
BAD	Banque Africaine de Développement
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique
BB	Béton Bitumineux
BM	Banque Mondiale
BPC	Banque Populaire de Chine
CAG	Contrôleur et auditeur général
CC	Corridor Central
CEV	Coût d'Exploitation des Véhicules
CFP	Centre de Formation Professionnelle
CLAR	Cadre Logique Axé sur les Résultats
CNUDCI	Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International
CTB	Coopération Technique Belge
DSP	Document de Stratégie Pays
DTAO	Dossier Type d'Appel d'Offres
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
EE	Évolution de l'Exécution
EGP	Équipe de gestion du projet
EIES	Évaluation de l'Impact Environnemental et Social
EP	Équipe Pays
EPIP	Évaluation des Politiques et des Institutions du Pays
ERCP	Évaluation des Risques et des Capacités en matière de Passation de marchés
ERFP	Évaluation du Risque Fiduciaire Pays
FAD	Fonds Africain de Développement
FAE	Facilité africaine de l'eau
FCN	Facteur de conversion normalisé
FEM	Fonds pour l'Environnement Mondial
FCPA	Fonds de Croissance Partagée en Afrique
FET	Facilité en faveur des États en transition
FMI	Fonds Monétaire International
FYDP II	Deuxième plan quinquennal de développement (de la Tanzanie)
GAFSF	Programme mondial pour l'agriculture et la sécurité alimentaire
GERAP	Gestion et entretien routiers axés sur la performance
GES	Gaz à effet de serre
GF	Gestion financière
GFP	Gestion des finances publiques
GPD-T	Groupe des partenaires au développement - Transport
GT	Gouvernement Tanzanien
HDM-4	Modèle de développement et de gestion des routes
ISB	Indicateurs sociaux de base
IST	Infection sexuellement transmise
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau (« Institut de crédit à la reconstruction »)
KPI	Indicateurs Clés de Performance
MoFP	Ministère des Finances et du Plan
MoWTC	Ministère des Travaux publics, des Transports et des Communications
NCP	Note conceptuelle du projet
NDP	Plan national de développement
NEMC	Conseil national de gestion environnementale
NIT	Institut national des transports
OD	Objectifs de Développement
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OpsCom	Comité des Opérations (de la Haute direction)
PAP	Personnes Affectées par le Projet
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PEFA	Dépenses publiques et responsabilité financière
PGE	Plan de gestion environnementale

PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PGESS	Plan de gestion environnementale et sociale par site
PIB	Produit Intérieur Brut
PMR	Pays membre régional (de la BAD)
PNPP	Projet non problématique performant
PP	Projet problématique
PPAA	Autorité d'appel en matière de marchés publics
PPPD	Division des politiques en matière de marchés publics
PPRA	Autorité de régulation des marchés publics
RAP	Rapport d'achèvement du projet
RDC	République démocratique du Congo
REP	Rapport d'évaluation du projet
REPP	Rapport d'évaluation de la passation de marchés du pays
RFB	Conseil du Fonds routier
RSS	Arrêt en bord de route
RSS	Station de bord de route
RTA	Route transafricaine
SGFI	Système de gestion financière intégrée
SGR	Chemin de fer à écartement normal
SNSC	Département des sauvegardes et de la conformité
SPE	Système de passation de marchés de l'emprunteur
SSHSMF	Plan Santé et sécurité
SSI	Système de sauvegardes intégré
TANROADS	Agence nationale des routes de Tanzanie
TARURA	Agence des routes rurales et urbaines de Tanzanie
TB	Tuberculose
TIC	Technologie de l'information et de la communication
TJMA	Trafic journalier moyen annuel
TRIE	Taux de rentabilité interne économique
TSIP	Plan d'investissement dans le secteur du transport
UC	Unité de Compte
UE	Union Européenne
USAID	Agence des États-Unis pour le Développement International
USD	Dollar des États-Unis
VAN	Valeur Actualisée Nette
VIH/sida	Virus de l'Immunodéficience Humaine/Syndrome d'immunodéficience acquis
ZIP	Zone d'Influence du Projet

Fiche d'information du projet

Informations relatives au client

EMPRUNTEUR	: République Unie de Tanzanie
TITRE DU PROJET	: TANZANIE : PROJET DE CONSTRUCTION DE LA ROCADE EXTÉRIEURE DE LA VILLE DE DODOMA (110,2 km)
ZONE DU PROJET	: Région/Ville de Dodoma
ORGANISME D'EXÉCUTION	: Agence Nationale des Routes de Tanzanie (TANROADS).

Plan de financement

Source	Montant (Millions USD)	Instrument
BAD	138,00	Prêt
FCPA	42,00	Prêt
Gouvernement tanzanien	34,69	Fonds de contrepartie
COÛT TOTAL	214,69	

Informations financières clés de la Banque Africaine de Développement (BAD) Conditions de financement des prêts de la BAD et du FCPA

Monnaie du prêt/don :	USD
Type de prêt :	Prêt à flexibilité totale
Délai du prêt	24 ans y compris la période de grâce
Délai de grâce	5 ans
Échéance moyenne :	14.75 ans
Remboursement :	38 versements semestriels après expiration du délai de grâce.
Taux d'intérêt :	Taux de base + marge sur coût d'emprunt + marge de prêt+ prime de maturité (10 points de base)
Taux de base :	Taux de base flottant (LIBOR USD 6 mois, LIBOR JPY 6 mois ou EURIBOR 6 mois, refixé tous les 1 ^{er} février et 1 ^{er} août ; JIBAR 3 mois, refixé tous les 1 ^{er} février, 1 ^{er} mai, 1 ^{er} août et 1 ^{er} novembre). Option gratuite de fixer le taux de base.
Marge de Financement :	Marge sur le coût d'emprunt de la Banque fixée tous les 1 ^{er} janvier et 1 ^{er} juillet et appliquée au taux de base tous les 1 ^{er} février et 1 ^{er} août pour l'USD, l'EUR et le JPY, et tous les 1 ^{er} février, 1 ^{er} mai, 1 ^{er} août et 1 ^{er} novembre pour le ZAR. Le taux de la marge sur coût d'emprunt actuellement en vigueur pour l'USD est -0.01000.
Marge de prêt :	80 points de base (0,8 %)
Commission d'ouverture :	0,25% du montant du prêt, payable au plus tard 60 jours après la date d'entrée en vigueur de l'accord de prêt ou lors du premier décaissement, selon la date la plus proche.
Commission d'engagement :	0,25 % par an du montant du prêt non encore décaissé, commençant à courir 60 jours après la date de signature de

	l'Accord de prêt et payable à chaque date de paiement des intérêts, y compris pendant le délai de grâce.
Option de conversion du taux de base*:	Outre l'option gratuite de fixer ce taux, l'emprunteur peut revenir au taux flottant ou refixer le taux sur tout ou partie du montant non encore décaissé de son prêt.
	*Des frais de transaction sont appliqués.
Option de plafond (cap) ou de plancher de Taux (collar)*:	L'emprunteur peut fixer un taux plafond ou plancher pour tout ou partie du montant non encore décaissé de son prêt.
	*Des frais de transaction sont appliqués.
Option de conversion de la monnaie du prêt*: (ne s'applique pas au FCPA)	L'emprunteur peut changer la monnaie de tout ou partie du prêt, déjà décaissés ou non, en une monnaie de prêt autorisée de la Banque.
	*Des frais de transaction sont appliqués.
VAN (Scénario de base)	306,5 millions d'USD
TRIE (Scénario de base)	35,4 %

Calendrier– Principaux jalons (prévisions)

Approbation de la Note conceptuelle	Octobre 2018
Approbation du projet	Avril 2019
Signature de l'Accord de prêt	Juin 2019
Dernier décaissement	31 décembre 2024
Achèvement	31 décembre 2023
Dernier remboursement	BAD : décembre 2043

RESUME DU PROJET

Aperçu du projet

1. Le PROJET DE LA ROCADE EXTÉRIEURE DE LA VILLE DE DODOMA en Tanzanie consiste en la construction, d'une nouvelle rocade extérieure à double chaussée en Béton Bitumineux de 110,2 km autour de la capitale de la Tanzanie, Dodoma. D'après les prévisions, le projet devrait être mise en œuvre sur une période de quatre ans (y compris la période de garantie), pour un coût total de 214,69 millions d'USD.

2. Le projet est en phase avec les objectifs institutionnels du Groupe de la Banque, à savoir accompagner les pays membres régionaux dans leur évolution vers une croissance plus inclusive et verte. Il est aussi directement en cohérence avec deux des priorités opérationnelles des High 5 du Groupe de la Banque : *Intégrer l'Afrique* et *Améliorer la qualité de vie des populations africaines*. Le projet a été identifié dans le cadre de l'Évaluation des besoins en infrastructures de transport routier de la ville de Dodoma, dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur de cette ville, qui est en cours de préparation. Le projet constitue une infrastructure vitale, indispensable pour un développement harmonieux de la région métropolitaine de Dodoma en croissance rapide. En outre, il donnera un coup de fouet à l'intégration régionale pour la Tanzanie et ses voisins, étant donné qu'il est situé au carrefour de deux importants corridors routiers continentaux, à savoir : i) le corridor central, qui relie la ville portuaire de Dar es-Salaam à l'intérieur du pays, y compris la deuxième plus grande ville du pays, Mwanza, ainsi qu'aux pays enclavés le Rwanda et le Burundi, et à la partie orientale de la République Démocratique du Congo ; et ii) l'autoroute transafricaine 4 (RTA 4), qui relie Le Cap Town en Afrique du Sud au Caire en Égypte, en passant par les villes de Gaborone, Lusaka, Nairobi, Addis-Abeba et Khartoum.

3. Plusieurs interventions complémentaires ont été intégrées dans la conception du projet, notamment : i) des services de consultant relatifs aux travaux routiers et aux études de la route, ii) diverses infrastructures spécialement adaptées aux besoins des femmes et des jeunes, iii) le renforcement des capacités institutionnelles, iv) des activités relatives au développement urbain, destinées à faire de Dodoma une ville durable de Tanzanie, l'élaboration d'un plan directeur pour l'approvisionnement en eau et l'assainissement de Dodoma, et v) l'indemnisation des personnes affectées par le projet (PAP).

Bénéficiaires du projet et participation

4. Les bénéficiaires immédiats du projet seront les habitants de la ville de Dodoma, de ses quartiers périphériques et des zones rurales entourant la ville, soit une population totale de près de 2,4 millions de personnes (2018), dont environ le tiers (0,8 million) vivent dans la ville. Des temps de transit plus efficaces grâce au contournement du centre-ville et des embouteillages liés au trafic, renforceront les impacts régionaux du. Le projet contribuera également à faciliter et accélérer le transport des touristes et des produits agricoles au sein et à l'extérieur de la ville/région de Dodoma. Dans le cadre de la composante portant sur les infrastructures sociales, le projet fournira de l'eau, des écoles, des centres de santé, des marchés, et améliorera des routes d'accès à des zones de production et à des équipements sociaux. La composante relative au développement urbain contribuera au verdissement de Dodoma, ainsi qu'à l'amélioration de la planification et de l'aménagement urbains, de la fourniture de services de base, à l'aménagement d'aires de repos en bord de route et à la mise à disposition d'aménagements spécifiques pour les chauffeurs de poids lourd et d'autres voyageurs.

Évaluation des besoins

5. Le projet proposé est une réponse directe au besoin de services logistiques de meilleure qualité pour faire face à l'essor démographique et à l'expansion des activités économiques escomptées dans la capitale politique Dodoma, où ont déménagé ces dernières années tous les ministères du gouvernement central et les principaux établissements publics. En particulier, le projet améliorera la mobilité des biens et services au sein de Dodoma, ainsi que dans les blocs économiques régionaux d'Afrique orientale et australe, en rendant possibles des liaisons routières essentielles passant par ou autour de Dodoma. A ce fait, il favorisera la coopération et l'intégration régionales au sein de l'Afrique orientale et australe, et au-delà.

6. Les véhicules lourds entrant dans la ville de Dodoma par les quatre principales routes nationales seront déviés vers la rocade, soit pour contourner complètement le centre-ville ou se déporter vers un itinéraire radial pour éviter le centre-ville. Le projet favorisera la croissance et le développement socio-économiques de la ville de Dodoma et des régions environnantes, par l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité pour une ville en croissance et stratégiquement située au centre du pays. Il contribuera aussi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) au centre-ville, grâce au contournement de celui-ci par les poids lourds.

Valeur ajoutée de la Banque

7. Étant le principal intermédiaire régional spécialisé dans les prêts à long terme en Afrique, la Banque a acquis une position unique et une vaste expérience pour aider ses pays membres régionaux (PMR) à articuler des financements du développement à long terme avec des projets pouvant bénéficier de concours bancaires. Grâce à sa profonde connaissance, à la fois de l'Afrique et des solutions de développement, à sa structure sans pareille, à sa notation AAA sur les marchés financiers, la Banque est bien placée pour mobiliser des contributions auprès de ses actionnaires, et de les démultiplier en financements à bas coût. Cette capacité technique et financière attire d'autres sources de financement, y compris le fonds de Croissance Partagée en Afrique (FCPA), qui a confirmé son intérêt à accorder un prêt de 42 millions USD pour le projet via un certificat signé de l'approbation du prêt reçu le 25 mars 2019. L'FCPA est un fonds de cofinancement signé par la BAD et la Banque populaire de Chine (BPC) en 2014 dédié à fournir des ressources supplémentaires pour les grands projets d'infrastructure à des conditions identiques à celles des prêts octroyés par la BAD.

8. Le partenariat de la Banque avec le gouvernement tanzanien et avec d'autres partenaires au développement actifs dans le pays remonte à au moins quarante ans, durant lesquels elle a acquis une connaissance profonde dans la conception, le financement, l'exécution, le suivi et la supervision des projets dans le secteur des transports. Les leçons tirées au fil du temps de ce partenariat avec la Tanzanie et d'autres PMR ont, à leur tour, produit de nombreux enseignements qui sont appliqués dans tous les nouveaux projets, y compris celui de la rocade extérieure de la ville de Dodoma.

Gestion des connaissances

9. La mission principale de la Banque est le financement de projets de développement dans ses PMR, dont la Tanzanie. Dans la logique de cet objectif, les connaissances opérationnelles constituent la base et l'épine dorsale des ressources du savoir faire du Groupe de la Banque. Les connaissances recueillies dans le cadre de ce projet seront partagées et réutilisées, ce qui améliorera considérablement la conception et l'exécution de futurs projets du Groupe de la Banque. Ce projet prévoit des interventions expressément liées au programme de développement urbain vert mené en partenariat avec le FEM, ce qui est une nouveauté pour ce type de projet et qui facilitera le renforcement, la gestion et le transfert des connaissances au sein du Groupe de la Banque.

TANZANIE : PROJET DE CONSTRUCTION DE LA ROCADÉ EXTÉRIEURE DE LA VILLE DE DODOMA (110,2 km)

CADRE LOGIQUE AXÉ SUR LES RÉSULTATS

Pays: Tanzanie

Nom du projet : Projet de construction de la rocade extérieure de la ville de Dodoma

But du projet : Améliorer le transport dans la ville de Dodoma et y fluidifier la circulation par la construction d'une rocade extérieure de 110,2 km

CHAÎNE DE RÉSULTATS		INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/MESURES D'ATTÉNUATION
		Indicateur (y compris ISB)	Situation de référence	Cible		
IMPACT	Impact Amélioration effective du bien-être économique et social des personnes vivant le long du corridor de la route du projet.	- Pourcentage de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté (dans la zone du projet) - Revenu moyen des ménages des personnes vivant le long de la zone d'influence de la route du projet	33,3 % (2017) 450 USD/an (2018)	31 % (2028) (réduction d'environ 2,3 %) Le revenu moyen des ménages a augmenté de 10 à 20 % à l'horizon 2028.	Statistiques nationales issues de : • Bureau national des statistiques • Enquêtes auprès des ménages • Études socio-économiques sur des zones ciblées	
RÉSULTATS	Résultat 1 Coûts du transport réduits sur la route du projet (110.2 km)	Réduction du coût moyen d'exploitation des véhicules (CEV)	0,52 USD par véhicule-km (2018)	0,34 USD par véh.-km (2024)- Réduction de 35 %	TANROADS (Rapport d'achèvement du projet), Rapports de revue du GT et de la Banque ;	Risques : 2.1 Insuffisance du financement de l'entretien 2.2 Détérioration de la chaussée à cause des surcharges Atténuation : 2.1 Le Fonds routier couvrira les besoins d'entretien. 2.2 Le GT est déterminé à utiliser des ponts bascules et d'autres mesures de contrôle de la charge à l'essieu pour lutter contre les surcharges sur la route du projet.
	Résultat 2 Délai de déplacement réduit sur la route du projet (110.2 km)	- Réduction du temps de trajet (heures) Amélioration de la performance logistique à travers la ville de Dodoma (temps mis en minutes pour les camions en transit)	2 heures et 20 minutes (2018) 50 minutes (2018)	1 heure et 20 minutes (2024) (Réduction de 1 heure [43 %]) 20 minutes (2024) (réduction de 30 minutes [60 %])	Études socio-économiques sur des zones ciblées ; Statistiques nationales issues de :	

	Résultat 3 Amélioration du bien-être économique et social des personnes vivant dans la zone d'influence de la route du projet	• Nombre et pourcentage de femmes et d'hommes employés durant la construction, l'exploitation et l'entretien de la route • Pourcentage d'hommes, de femmes et de jeunes parmi les PAP, qui gèrent des activités génératrices de revenu (AGR) • Temps de déplacement moyen (<i>minutes</i>) mis par les personnes vivant dans la Zone d'Influence du Projet (ZIP) pour se rendre à un point d'approvisionnement en eau et en revenir (par sexe)	• 00 (2018) • 10 (2018) • 120 (2018)	• 500 (30 % femmes) en 2024 • 40 (2024) • 30(2024)	• Bureau national des statistiques • Enquêtes auprès des ménages • Enquête socio-économique après des PAP	Risque : L'indemnisation et la réinstallation tardives des PAP retardera le démarrage du projet. Atténuation : Le GT est déterminé à achever l'indemnisation et la réinstallation relatives aux premiers tronçons avant le démarrage des travaux de génie civil.
PRODUITS	Composante 1 : Travaux de génie civil pour la construction de la route 1.1 Construction de la route de : i) Nala – Veyula - Ihumwa (50,2 km) ii) Ihumwa-Matumbulu-Nala (60,0 km) Et services de surveillance pour (i) et (ii). iii) Sensibilisation communautaire iv) Sensibilisation sur la protection de l'environnement, le VIH, la sécurité routière, le genre) v) Mise en œuvre du PGES et du PAR.	1. Longueur (km) du tronçon de route construit : Nala-Veyula-Ihumwa-Matumbulu-Nala bitumé (revêtement de béton bitumineux) 2. Nombre et types de dispositifs de de sécurité routières construits 3. Nombre de forages réalisés chez les PAP 4. Nombre de communautés/participants assistant aux séances de sensibilisation organisées sur les possibilités d'emploi offertes par le projet 5. Nombre d'initiatives concrètes prises par l'entrepreneur pour promouvoir l'emploi des femmes 6. Nombre de personnes des communautés sensibilisées au VIH/sida, au trafic d'êtres humains, aux grossesses des adolescentes 7. Nombre de personnes employées pendant la phase de construction.	1. En 2018 : 110,2 km en terre battue. 2. 00 3. 00 4. 00 5. 00 6. 00 7. 00	1. En 2024 : 110,2 km bitumée (BB). 2. 2 (Caméras de sécurité routière/Télévision en circuit fermé - TVCF) 3. 08 Forages 4. 4/1 000 (50 % de femmes) 5. 02 Initiatives 6. 1 000 (50 % de femmes) 7. 200 (20 % de femmes)	Rapports d'activité trimestriels, rapports sur le décaissement, rapports financiers émanant des organes d'exécution Rapports des missions de supervision de la Banque Rapports d'achèvement du projet	Risque : Démarrage tardif de l'exécution du projet, consécutif à l'entrée en vigueur tardive des prêts. Atténuation : Les conditions de prêt seront réduites au minimum et rendues réalistes et réalisables. La procédure d'adjudication anticipée de contrats devra être utilisée. Risque : Augmentation des coûts du projet Atténuation : L'estimation du projet a prévu des provisions pour aléas de construction et hausse de prix, afin de couvrir d'éventuelles augmentations de prix. Risque : Retard de mise en œuvre du PAR qui entraînerait une prise de possession tardive des sites de construction par les entrepreneurs.

	Composante 2 : Aménagements connexes 2.1 Aménagement de routes urbaines/rurales menant à des services sociaux essentiels 2.2 Marchés, aires d'arrêt en bord de route, sources d'eau communautaires, renforcement de centres de santé 2.3 Assistance au développement d'entreprise pour les femmes et les jeunes	1. Longueur des routes urbaines/rurales améliorées 2. Nombre de marchés réhabilités 3. Nombre de femmes et de jeunes ayant bénéficié de services d'assistance au développement d'entreprise 4. Nombre d'arrêts en bord de route (ABR) 5. Nombre de centres de santé et d'ambulances	<u>En 2018 :</u> 1. 00 km de routes 2. 00 marchés 3. 00 4. 00 ABR 5. 00/00 Centre de santé/ambulances	<u>En 2024</u> 1. 28,4 km de routes de desserte réhabilités 2. Un marché urbain/rural réhabilité 3. 500 femmes ; 500 jeunes (plus de 50 % des bénéficiaires des infrastructures sociales seront des femmes) 4. Au moins 2 ARB construits 5. 4 centres de santé/5 ambulances		Atténuation : Entamer le processus avec pour objectif d'achever la mise en œuvre du PAR avant le démarrage des travaux de génie civil.
	Composante 3 : Appui institutionnel et renforcement des capacités 3.1 Formation d'agents de TANROADS et de TARURA, études pour les projets en attente de financement	- Nombre d'agents formés - Études réalisées pour les projets en attente de financement	00 (2018) 00 (2018) études	- 82 agents (2024) (au moins 20 % de femmes) 26 de TARURA & 56 de TANROADS - 2 études (2024)		
	Composante 4 : Gestion du projet 4.1 Suivi/évaluation de l'impact socio-économique du projet 4.2 Audits financier et comptable du projet. 4.3 Audit technique et audit de la sécurité routière du projet.	- Indicateurs de référence définis - Nombre et qualité des rapports produits - Nombre de recommandations	00 (indicateurs) s.o. s.o.	4.1 Situation de référence du projet connue et impact socio-économique du projet à la fin, connu 4.2 Rapports des audits financier et comptable du projet approuvés 4.3 Rapports de l'audit technique et de l'audit de la sécurité routière du projet approuvés	Rapports de TANROADS	
PRINCIPALES ACTIVITÉS	COMPOSANTES	COÛTS – MILLIONS UC/USD			RESSOURCES	
	Composante 1 : Travaux de construction	Composante	Coût Millions	USD	Millions UC	Sources de financement provisoires (Millions USD/UC) Source
	Composante 2 : Aménagements connexes	Composante 1 : Travaux de construction	165,56		118,26	
	Composante 3 : Appui institutionnel et renforcement des capacités	Composante 2 : Aménagements connexes	8,20		5,86	
		Composante 3 : Appui institutionnel/Études	3,43		2,45	
	Composante 4 : Gestion du projet	Composante 4 : Gestion du projet	3,06		2,18	BANQUE (BAD)
		Coût de base	180,25		128,75	FCPA
		Aléas d'exécution (10 % du coût de base)	18,03		12,88	GT
		Hausse de prix (5 % du coût de base)	9,01		6,44	
		Indemnisation des PAP	7,4		5,29	
		Coût total du projet	214,69		153,35	TOTAL
						153,35
						214,69

Calendrier d'exécution du projet

ACTIVITÉ		2019				2020				2021				2022				2023				2024			
		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 CONSTRUCTION DE LA ROCADE EXTÉRIEURE DE DODOMA (110,2 km)																								
1	Adjudication anticipée de contrats		■																						
2	Approbation du projet		■																						
3	Signature du prêt		■																						
4	Entrée en vigueur		■																						
II	TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL ET AUTRES INTERVENTIONS																								
1	Indemnisation et réinstallation		■				■				■				■				■						
2	Appel d'offres/Attribution de marchés		■																						
3	Mobilisation et exécution des travaux						■				■				■				■						
4	Lot 1 : Matumbulu-Nala-Vyeyula						■				■				■				■						
5	Lot 2 : Vyeyula-Ihumwa-Matumbulu						■				■				■				■						
6	Interventions relatives à la sécurité routière														■				■						
III	SURVEILLANCE																								
1	Établissement de la liste restreinte jusqu'à la proposition d'attribution du marché		■																						
2	Attribution du marché						■																		
3	Mobilisation						■																		
4	Surveillance des travaux						■				■				■				■						
IV	GESTION DU PROJET ET APPUI À L'ORGANE D'EXÉCUTION																								
1	Suivi du PGES et sensibilisation au VIH/sida						■				■				■				■						
2	Sensibilisation à la sécurité routière et audit						■				■				■				■						
3	Audit technique						■				■				■				■						
4	Études pour l'élaboration de réserves de projets						■				■				■				■						
5	Formation d'employés de TARURA et TANROADS						■				■				■				■						

RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BAD AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UNE PROPOSITION D'OCTROI DE PRETS A LA TANZANIE POUR LE FINANCEMENT DU PROJET DE CONSTRUCTION DE LA ROCADE EXTÉRIEURE DE LA VILLE DE DODOMA (110,2 km)

La Direction soumet les présents rapport et recommandation concernant une proposition pour un prêt de la Banque Africaine de Développement (BAD) de **138.00 millions d'USD** et un cofinancement de 42,00 millions USD du Fonds de Croissance Partagée en Afrique (FCPA) à la République Unie de Tanzanie pour financer le **projet de construction de la rocade extérieure de la ville de Dodoma**.

I. Orientation Stratégique et justifications

1.1 Liens du projet avec les stratégies nationale et régionale

1.1.1 Le projet de route correspond aux orientations de la politique des transports et du Plan national de développement de la Tanzanie. Il est en phase avec les priorités définies dans les documents de stratégie pour le secteur du transport et dans le Plan de développement du pays, qui met l'accent sur le développement de l'infrastructure routière en vue de désenclaver les zones rurales, de réduire la pauvreté et d'accélérer la croissance économique, d'améliorer l'accès aux services sociaux et de favoriser l'intégration régionale. Ce projet figure parmi les principaux projets d'infrastructure retenus par le Groupe de travail chargé d'établir le Plan directeur de la ville de Dodoma, qui vise à la transformer en la première ville durable du pays.

1.1.2 En Tanzanie, le deuxième Plan quinquennal national de développement (2016/2017 – 2020/2021) a fixé comme objectif de porter la contribution du secteur des transports de 8% du PIB en 2015 à 12 % en 2020, afin de faciliter la connexion du pays aux réseaux régionaux et mondiaux, de réduire le coût de l'activité économique et d'accroître la compétitivité de l'économie nationale, de favoriser la croissance inclusive et de renforcer l'intégration régionale en vue de concrétiser la Vision de développement 2025 du pays.

1.2 Justification de l'intervention de la Banque

Principaux enjeux de développement

1.2.1 La Banque possède un avantage comparatif en matière de financement de projets d'infrastructures routières en Tanzanie et en Afrique, qu'elle doit à son partenariat avec le pays depuis plus de quatre décennies. A cet effet, elle a été approchée par le gouvernement tanzanien en vue de financer cet important projet routier, indispensable pour répondre aux besoins d'accessibilité et de mobilité dans la ville/région de Dodoma, sur l'autoroute transafricaine nord-sud (du Cap Town au Caire) (RTA 4) et dans le corridor central, qui s'entrecroisent dans la ville de Dodoma.

1.2.2 Le projet est en phase avec la Stratégie décennale de la Banque (2013-2022), dont l'objectif est d'accompagner les PMR dans leur évolution vers une croissance plus inclusive et plus verte. Il est également en cohérence avec deux priorités des High 5 de la Banque, *Intégrer l'Afrique* et *Améliorer la qualité de vie des populations africaines*. Il est également en conformité avec le

Document de stratégie pays (2016-2020) et le Document de stratégie d'intégration régionale pour l'Afrique de l'Est à travers les piliers relatifs au développement des infrastructures. En outre, il cadre avec les différentes politiques et stratégies du secteur institutionnel, notamment la Politique de développement urbain, qui définit des orientations pour les opérations du Groupe de la Banque dans le secteur urbain, jette les bases pour le dialogue avec les contreparties et encourage la coopération avec d'autres partenaires au développement ; la Stratégie de la Banque en matière de genre, qui vise expressément à accroître l'autonomisation économique des femmes par l'élargissement de leur accès aux services, la mise à contribution des infrastructures pour promouvoir l'égalité femmes-hommes, et l'accroissement de l'accès des femmes agricultrices aux marchés et à la formation aux compétences.

1.2.3 Elimination des goulots d'étranglement en matière de transport. Le projet permet de régler les problèmes des goulots d'étranglement de l'infrastructure de transport autour de la ville de Dodoma. Il est donc en phase et en cohérence avec le Document de stratégie pays (2016-2020), qui considère les goulots d'étranglement dans les infrastructures de transport et d'énergie comme les principaux obstacles à la transformation économique et à la croissance inclusive de la Tanzanie.

1.2.4 Le projet vient également en appui aux efforts du pays en matière de lutte contre le changement climatique. En éloignant du centre-ville les camions de transport de marchandises lourdement chargés, il devrait permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et d'autres polluants liés au transport, améliorant ainsi la qualité de l'air au centre-ville. Ce résultat, conjugué à la campagne de verdissement, accroîtra les chances d'atteindre l'objectif à long terme de Dodoma, de devenir la première ville durable du pays.

1.3 Coordination de l'aide

1.3.1 Globalement, le Groupe des partenaires au développement (GPD) est l'organe coordonnateur pour les partenaires bilatéraux et multilatéraux en Tanzanie. Le GPD pour le transport (GPD-T), qui est présidé par la BAD, est un sous-groupe sectoriel du GPD et un cadre dans lequel sont débattues les questions de financement et d'exécution ayant trait au Plan d'investissement dans le secteur du transport (TSIP) et aux enjeux énoncés dans d'autres documents stratégiques. Il existe un dialogue régulier entre le gouvernement et les partenaires au développement, qui vise à faire en sorte que les résultats et les réalisations obtenues soient conformes aux objectifs convenus. Les principaux acteurs dans ce secteur sont : l'Union européenne (UE), la Banque mondiale (BM) et l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), KfW et l'Exim Bank de Corée. D'autres partenaires de développement ont également été consultés sur les possibilités de cofinancement lors de l'évaluation du projet, notamment : la Haute Commission Britannique – Département du Commerce International (HCB-DCI) et la Coopération Technique Belge (CTB).

1.3.2 Le projet doit recevoir un cofinancement sous forme de don, qui a fait l'objet d'une approbation provisoire à hauteur de 7.00 millions d'USD, a en outre été sollicité auprès du Fonds pour l'environnement mondial (FEM). Le don sera utilisé d'une manière innovante pour financer une composante du projet portant sur le développement urbain intégré. Plus précisément, il financera la préservation de la biodiversité, la lutte contre la dégradation des sols et le changement climatique autour de la ville et tout au long de la rocade. Il sera également utilisé pour l'intégration des quartiers informels dans le Plan directeur de la ville de Dodoma, le verdissement de la ville, l'amélioration de la gestion des déchets ménagers et l'établissement du premier plan directeur

d'approvisionnement en eau et d'assainissement de la ville, afin de relever les défis chroniques liés à l'eau.

1.3.3 Le projet a bénéficié d'un cofinancement sous la forme d'un prêt du Fonds de Croissance Partagée en Afrique (FCPA) de la Banque Populaire de Chine (BPC). À la suite d'une demande de la Banque, l'FCPA a consenti un prêt de 42,00 millions USD pour le projet et un certificat signé de l'approbation du prêt FCPA a été reçu le 25 mars 2019.

1.3.4 Il convient également de noter que si la JICA ne cofinance pas directement ce projet, elle conçoit actuellement une rocade intérieure (dont la longueur et le coût restent à déterminer) à Dodoma City, avec le même objectif de résoudre les problèmes de congestion et d'améliorer la mobilité dans la ville de Dodoma.

II. Description du projet

2.1 Objectifs du projet

2.1.1 Le but global du projet est d'aider la Tanzanie à réaliser une croissance économique plus inclusive et durable à travers le développement d'infrastructures de transport essentielles qui contribuent considérablement à la mise en œuvre des initiatives de réduction de la pauvreté dans le pays.

2.1.2 Les objectifs du projet consistent à fournir un accès efficace aux transport routier vers la ville de Dodoma, au reste du pays, ainsi qu'à d'autres pays de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC). Le projet devrait accroître les possibilités d'accès des personnes et des biens à des centres économiques et des services sociaux importants dans sa zone d'influence, contribuant ainsi à la réduction de la pauvreté en général, et dans les communautés desservies en particulier.

2.1.3 Parmi les réalisations importantes attendues du projet figurent : a) l'amélioration de l'accessibilité à l'entrée, autour et à la sortie de Dodoma (c'est-à-dire, capacité accrue pour les entreprises de fournir des biens et services, et pour les personnes d'avoir accès à l'éducation, à la santé et aux services) ; b) la réduction des coûts de transport (y compris les temps de déplacement, les coûts d'exploitation des véhicules, les coûts des équipements routiers et des parkings, des dégâts causés par les accidents et par la pollution) ; c) l'amélioration de la planification et de l'aménagement urbains ; d) l'accroissement de la productivité économique, de la création d'emplois, et du développement économique régional ; et e) la stimulation de l'intégration régionale, qui est un objectif essentiel du développement national et continental.

2.2 Composantes du Projet

2.2.1 Pour atteindre les buts et les résultats énumérés ci-dessus, le projet concentrera ses actions sur les quatre composantes résumées au tableau 2.1:

Tableau 2.1 Composantes du projet

Composante	Description de la composante	Coût indicatif (millions USD)
1. Construction de la route et surveillance des travaux	i) Construction de la rocade à double chaussée en Béton Bitumineux, longue de 110,2 km, passant par Ihumwa-Matumbulu-Nala-Veyula-Ihumwa ; ii) Sensibilisation communautaire sur le VIH/sida, et mise en œuvre du PGES/PAR ; et iii) Services de surveillance des travaux de la route.	Travaux : 156,19
		Surveillance des travaux : 9,37
		165,56
2. Aménagements connexes et autonomisation des femmes	i) Mesures spécifiques en faveur des femmes et des jeunes, dont : arrêts en bord de route (ABR), sources d'eau communautaires, et renforcement des centres de santé ; ii) Infrastructure de transport : réhabilitation des routes de desserte ; iii) Projet Pilote de mesures de sécurité routière autour de la route du projet dans la ville de Dodoma.	8,2
3. Renforcement des capacités	i) Renforcement des capacités des agents de TANROADS et TARURA, par la formation destinée à remédier aux lacunes en matière de capacités ; ii) Études pour l'aménagement des projets en attente de financement.	3,43
4. Gestion du projet	Audit technique et audit de la sécurité routière du projet. Audit financier et coûts de gestion du projet y afférents.	3,06
	Sous Total (Composantes 1-4)	180,25
	Aléas d'exécution (10 %)	18,03
	Variation de prix (5 %)	9,01
	COÛT TOTAL DU PROJET (hors coûts du PAR)	207,29
Plan d'action de réinstallation (PAR)/Indemnisation des PAP		7,4
COÛT DU PROJET	COÛT TOTAL DU PROJET POUR TOUTES LES COMPOSANTES	214,69

2.3 Solutions techniques adoptées et variantes envisagées

2.3.1 Diverses solutions possibles pour le revêtement de la chaussée ont été examinées, et celles qui sont recommandées sont présentées au tableau 2.2 ci-dessous :

Tableau 2.2: Solutions techniques adoptées

Classe de trafic	Solution possible	Fondation	Couche de base	Revêtement	Raison de l'adoption ou du rejet
CCT 20	Solution 1 (Recommandé e)	150 mm C2 + 150 mm C1	150 mm CRR	50 mm BB	La couche de base en Grave Concassée (CRR) est moins chère que celle en Grave Bitume (DBM), bien que la qualité de la structure est comparable dans les deux cas. Le projet pourra en outre utiliser des matériaux naturellement disponibles sur place (graviers et roches). Cette solution est jugée la meilleure et a été adoptée.

	Solution 2	150 mm C1 + 150 mm C1	150 mm C2	50 mm BB	L'utilisation de couches stabilisées en ciment, aussi bien pour la couche de base que pour la fondation, la chaussée sera probablement soumise à des fissures importantes. Cependant, l'utilisation de la couche en Grave Concassée non liée contribuera à empêcher la fissuration d'atteindre la couche de surface. Les besoins en ciment sont très élevés ; donc plus coûteux. Cette variante a été rejetée
	Solution 3	200 mm CM	175 mm DBM40	50 mm BB	La couche de base est légèrement plus solide en Grave bitume DBR qu'en Grave Concassée (GC), mais plus coûteuse ; c'est pourquoi cette variante a été rejetée, au profit de la solution 1.

2.4 Type de projet

2.4.1 Le financement de la BAD et du FCPA prendront en charge la construction de la rocade extérieure et la réhabilitation d'infrastructures socio-économiques identifiées. Les investissements pour lesquels les fonds seront décaissés sont clairement définis. Le prêt est considéré comme l'instrument le mieux indiqué pour cette intervention du Groupe de la Banque. Le financement demandé du FEM, financera les composantes complémentaires portant sur le développement urbain.

2.5 Coût et mécanismes de financement du projet

2.5.1 Le coût total estimé du projet, net d'impôts et droits de douane, s'élève à 153,35 millions d'UC (214,69 millions d'USD), dont 156,04 millions d'USD, soit 72 %, en devises et 58.65 USD, soit 28 %, en monnaie locale. Le coût des composantes, hors indemnisation des PAP est de **207,29 millions USD**. Le calcul de ce coût repose sur les études techniques détaillées finales et sur celui de projets analogues financés en 2018. Il inclut des provisions pour aléas d'exécution et hausse des prix. Le résumé des coûts par composante est présenté aux tableaux 2.3ci-après. Le résumé des coûts par catégorie et le calendrier de décaissement par source sont présentés à l'Appendice III.

Tableau 2.3 : Estimations de coûts par composante

COMPOSANTE	COÛT TOTAL DU PROJET					
	Millions USD			Millions UC		
	DEV.	M.L.	Total	DEV.	M.L.	Total
A/ Construction de la route et surveillance des travaux	132,45	33,11	165,56	94,61	23,65	118,26
B/ Aménagements connexes et autonomisation des femmes		8,2	8,2		5,86	5,86
C/ Renforcement des capacités	0,43	3,00	3,43	0,31	2,14	2,45
D/ Gestion du projet	1,53	1,53	3,06	1,09	1,09	2,18
Coût de base	134,41	45,84	180,25			128,75
Aléas d'exécution	14,424	3,606	18,03	10,30	2,58	12,88
Hausse des prix	7,208	1,802	9,01	5,15	1,29	6,44
Coût hors TVA	156,04	51,248	207,29	111,46	36,60	148,06

Indemnisation de Réinstallation (GT)	-	7,4	7,4		5,29	5,29
Coût total hors TVA, y compris indemnisation	156,04	58,648	214,69	111,46	41,89	153,35
COÛT TOTAL DU PROJET	156,04	58,648	214,69	111,46	41,89	153,35

2.5.2 Plan de financement : Le projet sera financé conjointement par la Banque, FCPA et le gouvernement tanzanien. Un financement complémentaire a été sollicité auprès du FEM et a fait l'objet d'une approbation provisoire à hauteur de 7 millions d'USD. La Banque financera 64.28% du coût total, soit 138,00 millions d'USD par un prêt BAD. Tandis que le FCPA financera 19.56 % du coût total du projet, soit 42,00 millions d'USD. Pour sa part, le gouvernement tanzanien financera 16.16 % du coût total du projet, soit 34,69 millions d'USD à titre de contrepartie. Le plan de financement est présenté au tableau 2.4 ci-dessous.

Tableau 2.4 : Sources de financement [en millions d'USD]

Pays/Organisation	Montant total		Financement de la Banque		FCPA Cofinancement		Fonds de contrepartie/ Cofinancement	
	Montant (M USD)	%	Montant (M USD)	%	Montant (M USD)	%	Montant (M USD)	%
Tanzanie (BAD)	138.00	64.28	138.00	64.28				
Tanzanie (FCPA)	42.00	19.56			42.00	19.56		
Tanzanie (Contrepartie)	34.69	16.16					34.69	16,16
Total projet	214.69	100	138,00	64.28	42.00	19.56	34.69	16,16

2.5.3 Utilisation des ressources BAD en Tanzanie: la justification du choix d'utilisation des ressources BAD au lieu de celles du FAD pour financer le projet est basée sur le fait que les allocations de ressources FAD 14 pour 2019 en faveur de la République-Unie de Tanzanie sont affectées en totalité pour d'autres projets. La Tanzanie est actuellement classée dans la catégorie des pays favorisés du FAD et a accès aux ressources du guichet BAD. La section 13 de la politique de crédit modifiée du groupe de la banque, 2014 donne aux pays FAD l'accès au guichet souverain de la BAD si ces derniers remplissent les critères d'éligibilité. La Tanzanie remplissait les critères d'éligibilité suivants: (i) le pays présente un risque de surendettement faible ou modéré; (ii) le pays doit avoir une marge de manœuvre pour les emprunts non concessionnels; (iii) le pays doit avoir une situation macroéconomique durable; et iv) le pays doit avoir une notation positive approuvée par le comité du risque de crédit de la Banque. Le comité du risque de crédit de la Banque a approuvé l'accès au guichet souverain de la BAD en tant que source de financement du projet.

2.5.4 La contribution de la Banque (soit 64.28 % du coût total du projet) et FCPA (soit 19.56% du coût total du projet) serviront à financer les travaux de génie civil et les services de consultants y afférents pour la surveillance des travaux. La contribution du gouvernement servira principalement à financer l'indemnisation des personnes affectées par le projet (PAP) ainsi que pour une partie des travaux de génie civil. Une fois approuvé, le don du FEM financera diverses activités de développement urbain détaillées à la section 3.5.

2.6 Zone et bénéficiaires du projet

2.6.1 Bénéficiaires : Les principaux bénéficiaires du projet seront les usagers de la route, pour le transport local, régional et international, y compris les agriculteurs qui se rendent ou passent dans la ville de Dodoma, grâce à la réduction des embouteillages. Le projet aura un impact positif sur les communautés de la région, et en particulier sur les femmes et les jeunes, parce qu'il améliorera leur accès aux infrastructures socio-économiques et créera de nouvelles activités autour de la ville/région de Dodoma. On estime que plus de 50 % de femmes bénéficieront d'infrastructures sociales, dont huit (8) sources d'eau communautaires, des marchés, des centres de santé et six (6) ambulances ainsi que 28,4 km de routes de desserte. Les autres bénéficiaires seront les industriels, les commerçants et les transporteurs, dont les coûts d'exploitation et de logistique diminueront considérablement grâce à la construction de la rocade et à la réhabilitation de routes de desserte. Ces impacts positifs seront en outre amplifiés par des liaisons plus efficaces avec la route transafricaine 4 (Cap Town- Caire), ainsi qu'avec le corridor central, qui relie le port de Dar es-Salaam à des marchés régionaux situés en Ouganda, au Burundi, au Rwanda et en RDC. L'amélioration de la planification et de l'aménagement urbains rehaussera le profil de la ville pour attirer des IDE et des investissements du secteur privé national, améliorera l'accès aux services de base et la qualité de vie globale des habitants de la ville de Dodoma.

2.7 Approche participative pour l'identification, la conception et l'exécution du projet

2.7.1 La préparation du projet (y compris les différentes études techniques, évaluations de l'impact environnemental et social) ainsi que la mission d'évaluation du projet ont été menées selon une approche participative. Durant la mission d'évaluation, les membres de l'équipe ont effectué des visites de terrain sur toute la zone d'influence du projet. Ils ont tenu des consultations dans les municipalités de Nala (100 membres de la communauté), Mahomanyika (94 membres de la communauté), Veyula (194 membres de la communauté), Matumbulu (269 membres de la communauté) et Ihumwa (62 membres de la communauté). Le but de ces consultations était de recueillir les points de vues des communautés sur le projet et de détecter d'éventuelles opportunités. Les différentes rencontres ont enregistré une participation forte et active, issue de toutes les composantes de la population (femmes, hommes, jeunes, personnes âgées, chefs communautaires, fonctionnaires de l'État, etc.) dans les différentes parties de la zone du projet. Les discussions tournaient autour des problèmes actuels, des attentes des populations, des avantages escomptés du projet et de la participation locale avant et après la construction de la route. Dans le cadre de la préparation du projet, des réunions ont été tenues avec les responsables des municipalités situées autour de Dodoma.

2.7.2 Parmi les autres parties prenantes consultées figurent notamment le Conseil municipal de ville de Dodoma, les principaux ministères et autorités et d'autres protagonistes communautaires essentiels dans des villes et villages choisis, et divers partenaires au développement. Au cours de ces réunions, l'équipe de la Banque a pu se rendre compte de la réceptivité des populations locales au projet et valider les mesures proposées pour atténuer certains impacts négatifs. Parmi les principales questions abordées au cours des discussions figurent notamment : la nécessité de consigner les enseignements tirés, en vue de les exploiter dans les futurs projets, la possibilité de compléter les interventions en cours dans le Plan directeur de Dodoma (en préparation), les systèmes d'approvisionnement en eau et les actions relatives à la lutte contre le changement climatique. Les consultations se poursuivront également durant l'exécution du projet.

2.7.3 Durant l'exécution du projet, le Conseil municipal de Dodoma, les ministères/établissements publics chargés des travaux publics, du genre, du travail, de l'environnement et des affaires sociales, agissant par l'intermédiaire de leurs agents en poste dans la zone d'influence du projet, assureront la surveillance du projet pour vérifier s'il respecte les politiques et stratégies nationales et régionales pertinentes. De même, les communautés bénéficiaires fourniront de la main-d'œuvre pour le travail de construction et participeront également à l'exécution de certaines interventions du projet, telles que les campagnes de sensibilisation sur le VIH/sida, la sécurité routière et l'autonomisation des femmes. Les instances de règlement des réclamations relatives à la mise en œuvre du Plan d'action de réinstallation comprendront des bénéficiaires vivant dans la zone d'influence du projet.

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

2.8.1 Le Groupe de la Banque a commencé des opérations en Tanzanie en 1971, et, à ce jour, il a financé des opérations dans le secteur des transports pour un montant total de 1,1 milliard d'UC, avec plus de 1200 km de routes revêtues ou réhabilitées. La majorité de ces projets a été financée sur les ressources du FAD. Les projets financés par le Groupe de la Banque ont eu un grand impact sur la mobilité et l'accès aux infrastructures socio-économiques pour des millions de personnes, en plus de promouvoir l'intégration régionale. Quatre projets de transport routier sont en cours, et deux étaient achevés à fin 2018. À l'heure actuelle, la performance du portefeuille du transport financé par la Banque en Tanzanie est jugée satisfaisante.

2.8.2 Parmi les principaux problèmes recensés dans l'exécution des projets de transport financés par le Groupe de la Banque dans ce pays figurent notamment : des retards de démarrage, des conceptions inadéquates, des performances médiocres de certains entrepreneurs et des hausses de prix des contrats des travaux. Tous ces enseignements ont été pris en considération durant la préparation et l'évaluation du présent projet. En outre, l'approche urbaine intégrée adoptée pour la réalisation de la rocade extérieure devrait donner des résultats positifs.

2.8.3 Les enseignements tirés de l'exécution de projets routiers antérieurs et en cours ont été pris en compte dans la conception du projet à travers les dispositions suivantes : i) veiller à ce que les études techniques soient bien faites, et qu'elles soient examinées avant le démarrage des travaux de génie civil, ii) réduire les retards d'exécution par le recours à l'adjudication anticipée de contrats, afin de faciliter les acquisitions à temps pour l'exécution des marchés, iii) l'utilisation de la post-qualification afin de favoriser une plus large participation de soumissionnaires pour les travaux de génie civil et donner lieu à des offres concurrentielles ; iv) un examen approprié des études et une bonne surveillance des travaux durant l'exécution, afin de réduire le risque de dépassements de coûts. En outre, des provisions adéquates destinées à prendre en charge de la hausse des prix ont été inclus dans le budget pour ce projet.

2.9 Indicateurs clés de performance

2.9.1 Les principaux indicateurs de performances (KPI) et résultats attendus à l'achèvement du projet sont : i) réduire le temps de déplacement et de la traversée de la ville, ii) réduire le coûts d'exploitation des véhicules (CEV), iii) améliorer la planification et l'aménagement urbains, iv) meilleur accès aux services de base et v) augmenter le nombre d'emplois créés durant la phase de construction de la route. Certaines données de référence pour ces indicateurs sont présentées dans

le Cadre logique axé sur les résultats (CLAR), et d'autres seront collectées au début de l'exécution du projet. Le budget du projet inclut des services de consultant pour le suivi et l'évaluation ainsi que pour la collecte et l'analyse de données d'enquête en vue de suivre l'évolution des différents indicateurs du projet.

III. Faisabilité du projet

3.1 Performance économique et financière

3.1.1 La méthodologie adoptée pour l'analyse économique repose sur l'analyse coût-avantages (ACA) et consiste à comparer le scénario « avec le projet » à des scénarios hypothétiques pour la rocade extérieure de la ville de Dodoma, sur une période de 20 ans, en utilisant le Modèle de développement et de gestion des routes (HDM-4). On a adopté un taux d'actualisation de 12 %, un facteur de conversion normalisé (FCN) de 0,82 % et un délai de construction de 3 ans à compter de 2019. Les coûts économiques comprennent : i) les coûts d'investissement en capital et ii) les dépenses d'entretien courant et périodique. Les avantages consistent à faire des économies dans le : i) coûts d'exploitation des véhicules, ii) temps de déplacement pour les personnes et les marchandises et iii) coûts de maintenance. Le trafic journalier annuel moyen (TJAM) actuel (2017) sur les différents tronçons de la route du projet varie de 4 901 à 15 667 véhicules par jour. Les paramètres d'évaluation de la viabilité du projet utilisés sont le taux de rentabilité économique interne (TREI) et la valeur actualisée nette (VAN). Les données détaillées sur le trafic et l'analyse économique sont présentées dans l'Annexe technique B4. Les résultats sommaires de l'analyse économique sont indiqués au tableau 3.1 ci-après.

Tableau 3.1 : Principaux chiffres économiques et financiers

Section	Route du projet	
	VAN (millions d'USD)	TREI (%)
Résultats de base	306,5	35,4%
Résultats de l'analyse de sensibilité : (+20 % coûts et -20 % avantages)	160,1	21,8%

3.2 Impact environnemental et social

Aspects environnementaux

3.2.1 En application des Procédures d'évaluation environnementale et sociale de la BAD et des politiques du pays, le projet est classé dans la catégorie 1. Ce classement se justifie par les considérations suivantes : i) la taille du projet (plus de 50 km), ii) la présence de récepteurs environnementaux et sociaux sensibles dans la zone du projet. Les impacts potentiels déclenchent l'application des Sauvegardes opérationnelles (SO) de la Banque : SO1 : Évaluation environnementale, SO 2 : relative au déplacement involontaire de populations, SO 3 : conservation de la biodiversité et écosystèmes, OS 4 : prévention et lutte contre la pollution, les émissions de gaz à effet de serre, les matières dangereuses et OS 5 : conditions de travail, et santé et sécurité au travail.

3.2.2 Information : Le projet étant de la catégorie 1, et en application de la Politique de la Banque en matière de diffusion et d'accessibilité de l'information, une EIES a été réalisée et son

résumé publié sur le site web de la Banque le 6 août 2018. Ultérieurement, un Plan d'action de réinstallation a été publié le 3 décembre 2018. Les résumés de l'EIES et du PAR seront rendus publics pour une période de 120 jours avant la présentation du projet au Conseil.

Capacité à suivre la mise en œuvre du Plan de gestion environnementale (PGE)

3.2.3 TANROADS sera chargé de la mise en œuvre, de l'administration et de l'application globales des recommandations de l'EIES. Une évaluation de ses capacités a montré que ses agents chargés des sauvegardes possèdent une expérience considérable des prescriptions du Groupe de la Banque en matière de sauvegardes. Cependant, pour les besoins du suivi au quotidien, la conception du projet a prévu une formation et un renforcement de capacités à l'intention du personnel en poste à Dodoma, afin de s'assurer que : a) la coordination et la mise en œuvre du PGES sont menées efficacement et b) s'assurer que les contrôles environnementaux et les mesures d'atténuation proposées sont mis en œuvre.

3.2.4 Pendant la phase de construction, les contrôles habituels seront appliqués ; ainsi, le consultant chargé de la surveillance des travaux de génie civil sera chargé de la gestion globale du projet. Il lui incombera de veiller à l'application et au respect au quotidien des dispositions du PGES, et il recrutera du personnel spécialement chargé de la surveillance des aspects relatifs aux sauvegardes environnementales et sociales du projet. L'ingénieur de surveillance des travaux de génie civil veillera à ce que les entrepreneurs assurent une formation appropriée à leur personnel sur le PGES. L'entrepreneur veillera à la maîtrise et à la limitation des perturbations sur le site du projet, les routes, et dans le milieu et les communautés environnantes, durant le cycle de construction du projet. Dans les 60 jours de la notification de l'attribution du marché, l'entrepreneur établira et soumettra un Plan de gestion environnementale et sociale spécifique du site (PGESSS) et un Plan santé et sécurité (PSS). Le Plan décrira les mesures à suivre pour protéger l'environnement, le domaine public, les communautés locales, les ouvriers et la biodiversité dans le voisinage des zones opérationnelles du projet.

3.2.5 Au niveau national, le Conseil national de gestion environnementale (NEMC) est le principal organisme chargé de la surveillance et de veiller à ce que les projets de développement réalisés en Tanzanie traitent comme il se doit les aspects environnementaux et sociaux durant leur durée de vie. TANROADS continuera à interagir avec le NEMC pour qu'il y ait un évaluateur indépendant pour assurer le suivi du respect des normes en vue de régler d'éventuelles réclamations émanant de membres des communautés, d'organisations communautaires ou d'ONG, et portant sur les aspects négatifs du projet. Durant le suivi, le NEMC ou l'évaluateur indépendant sera accompagné du fonctionnaire du district chargé de l'environnement. Les coûts afférents au cabinet indépendant chargé d'effectuer le suivi ont été inclus dans les coûts du marché de construction. Le département de l'environnement de la Vice-présidence participera aussi au suivi des activités relatives au développement urbain, provisoirement approuvées pour un financement par un don du FEM de 7 millions d'USD (Annexe technique B.8).

Déplacement involontaire de populations

3.2.6 Le changement du tracé de la route, l'extraction de matériaux de construction naturels et la construction de camps en dehors de la l'emprise de la route causeront certaines pertes de propriétés constituées de bâtiments et de terres. Les personnes touchées seront indemnisées, car l'indemnisation est un droit légal et constitutionnel en vertu de l'article 24 de la Constitution de la

République unie de Tanzanie de 1977. Un Plan d'action de réinstallation (PAR) a été établi, avec une date limite le 31 août 2018.

3.2.7 Les consultants estiment à 21 017 940 079,72 TZS le montant nécessaire pour la mise en œuvre et le suivi du PAR. Ces coûts incluent les dépenses à encourir à l'égard des consultants, des ONG, et intègrent les actions de suivi internes et externes nécessaires. Le nombre estimé de personnes affectées par le Projet (PAPs) est de 2 890. Les droits à indemnisation se répartissent en pourcentage comme suit : 32,18 % pour les bâtiments, 49,55 % pour les terres, 2,92% pour les arbres et les plantation, 8,05 % pour les perturbations, 7,51 % pour le logement, 0,87 % pour le transport et 0,2 % pour le déplacement de tombes. Le gouvernement tanzanien a inscrit le budget du PAR dans le budget de l'État pour l'exercice 2019-2020.

Changement climatique et croissance verte

3.2.8 Le projet a été examiné sous l'angle de la vulnérabilité aux risques climatiques, et classé dans la catégorie 1, en raison du climat aride de Dodoma (fortes températures et faible pluviométrie), qui pourrait affecter la durabilité à long terme de la route. Même avec une pluviométrie moyenne de 564 mm par an, la faible altitude du terrain expose le projet à un risque climatique comme les inondations pour certaines sections du projet. En ce qui concerne l'adaptation au climat, un certain nombre de mesures pratiques d'atténuation ont été prises dans les études et sont basées sur l'ingénierie ou la nature. L'augmentation de la capacité de drainage de la route, les dimensions des dalots ainsi que la gestion de la surface de la route constituent les mesures d'ingénierie. Tandis que les solutions basées sur la nature incluent: la plantation d'arbres le long des talus de la route et d'autres formes de systèmes de gestion des terres basés sur l'écosystème.

3.2.9 Le projet contribuera à la résilience économique et sociale de millions de bénéficiaires, en particulier femmes et groupes vulnérables, pendant de nombreuses décennies. Le volet « plantation d'arbres » contribuera davantage à l'atténuation des changements climatiques ainsi qu'au verdissement de l'environnement. En particulier, des activités relatives au changement climatique et à la croissance verte ont été érigées en sous-composante de la composante portant sur le développement urbain. Un financement du FEM sera utilisé pour la réalisation de cette composante. L'approbation du financement par le Conseil d'Administration du FEM est prévue au mois Juin 2019.

Genre et effets d'ordre social

3.2.10 L'analyse de la problématiques hommes-femmes fait ressortir un certain nombre de différences dans les besoins et les priorités en matière de mobilité et d'accès au transport entre les hommes et les femmes en Tanzanie en général et à Dodoma en particulier. Il s'agit notamment du besoin : i) de débouchés économiques pour les femmes, qui soient adaptés à leur mobilité et leur disponibilité limitées, comparé aux hommes ; ii) de processus d'indemnisation et de réinstallation sexospécifiques, impliquant, en particulier, les femmes dans les consultations ; iii) de possibilités d'emplois plus équitables durant la construction, l'exploitation et de l'entretien ; et iv) d'amélioration de la conception des routes pour qu'elle réponde aux impératifs spécifiques de mobilité, de sûreté et de sécurité des femmes, et, dans certains cas, des jeunes, des handicapés et des personnes âgées.

3.2.11 Le projet a intégré un certain nombre de caractéristiques liées à la conception, et d'autres aspects pour remédier à certaines des disparités liées au genre qui ont été identifiées. Pour la conception de la route, les aménagements suivants ont été prévus : dispositifs de sécurité et des ralentisseurs de la circulation, tels que des bandes rugueuses conçues pour 50 km/h et reproduites tous les 250 mètres au début d'un tronçon villageois de la route ; passages pour piétons surélevés aux abords des écoles locales ; des abris bus et points de terminus standard, afin de donner aux passagers un endroit sûr pour débarquer d'un transport public ou embarquer ; des accotements revêtus de 2 m de part et d'autre de la route, à utiliser par les piétons, les cyclistes et les transports non motorisés ; et des feux de signalisation.

3.2.12 Pour les processus de réinstallation et d'indemnisation, les femmes seront associées aux consultations. Le PAR reconnaît que les veuves et les ménages dirigés par une femme ou un enfant sont exposés à un risque plus grand durant les processus de réinstallation et d'indemnisation. Le PAR souligne que TANROADS soutiendra la sensibilisation des parties prenantes sur les plans de réinstallation, ainsi que la préparation du suivi de ce plan. Cette sensibilisation comprendra notamment la discussion sur des aspects liés au genre. Les femmes faisant partie des personnes affectées par le projet (PAP) seront représentées dans les divers comités. La pratique normale de TANROADS en matière d'indemnisation consiste notamment à exiger la présence de la famille complète, en particulier de l'homme et de la femme, au moment de la remise du chèque au bénéficiaire. D'autres précisions sur le genre sont présentées dans l'Annexe technique B.6.

3.3 Intégration régionale

3.3.1 Le projet donnera une forte impulsion à l'intégration du pays et de la région avec une grande partie de l'Afrique, étant donné qu'il est situé au carrefour de voies commerciales continentales essentielles, à savoir : le corridor de la route transafricaine (RTA 4) et le corridor central (CC). La RTA 4 est une route commerciale stratégique, reliant Le Cap Town (Afrique du Sud) au Caire (Égypte), en passant par Gaborone (Botswana), Lusaka (Zambie), Dodoma et Arusha (Tanzanie), Nairobi (Kenya), Addis-Abeba (Éthiopie) et Khartoum (Soudan). Le corridor central relie le port de Dar es-Salaam à l'intérieur de la Tanzanie et à des villes secondaires du pays comme Mwanza et Kigoma, et à quatre pays voisins enclavés : le Burundi, le Rwanda, la RDC et l'Ouganda. Il est important pour la Tanzanie, car 90 % du total de ses échanges commerciaux (importations et exportations) transitent par ce corridor. Les statistiques montrent qu'en 2017, le port a traité 13,8 millions tonnes de marchandises, et sa capacité devrait atteindre 28 millions de tonnes à l'horizon 2025 grâce aux projets de modernisation en cours et à la croissance rapide des économies qu'il dessert. 40 % du fret traité par le port sont constitués de marchandises en transit, à destination ou en provenance de la RDC, du Rwanda, du Burundi et de l'Ouganda, par le corridor central.

3.3.2 Le projet contribuera donc au renforcement de l'efficacité logistique globale sur les principaux corridors, à savoir le corridor central et le corridor nord-sud (Cap- Caire) (RTA 4), en mettant à disposition une voie efficace autour de la ville de Dodoma et en améliorant l'accès aux sites touristiques du centre et du nord de la Tanzanie. Le projet est porteur de synergies importantes et ajoutera aux gains tirés d'autres investissements de la Banque situés dans le corridor central et le corridor nord-sud. Au nombre de ceux-ci figurent, par exemple, le projet, approuvé en 2018, de modernisation de la route multinationale Kabingo-Kasulu-Manyovu/Rumonge-Bujumbura, un embranchement du corridor central, qui offre un débouché vers la mer au Burundi, pays enclavé ; ou celui de réhabilitation, aujourd'hui achevée, de la route Arusha-Athi River et de poste frontière

juxtaposé de Namanga, qui est situé sur le corridor nord-sud, à la frontière entre le Kenya et la Tanzanie.

3.3.3 En outre, la ville de Dodoma est appelée à devenir un centre important de population et de production, à la suite des mesures prises par le gouvernement tanzanien pour déménager les principales fonctions gouvernementales de Dar es-Salaam à Dodoma. La route du projet constituera donc une liaison importante pour ce pôle économique essentiel situé au centre de la Tanzanie pour atteindre d'autres parties du pays et des marchés régionaux et internationaux. Les débouchés commerciaux seront encore renforcés par l'inclusion des marchés et des routes d'accès, ce qui améliorera l'accès à des installations de production, notamment des exploitations agricoles, ainsi qu'à des équipements sociaux.

3.3.4 Le projet a prévu des aménagements complémentaires, telles que des aires d'arrêt en bord de route (ABR). Ces installations offrent des espaces de repos pour les chauffeurs de camions et les voyageurs, ce qui améliore leur sécurité et accroît leur confort. Les ABR peuvent comporter des installations telles que des stations-service, des places de repos/logement, des commodités d'hygiène (avec des espaces pour dames), des espaces de consommation/restaurants, et des étalages pour exposer des marchandises telles que des aliments frais et des produits horticoles. La Communauté d'Afrique de l'Est envisage d'adopter un texte de loi interdisant aux conducteurs long-courriers de s'arrêter aux arrêts publics non publiés au Journal Officiel, faisant des ABR un élément obligatoire des nouvelles conceptions des routes dans la région. L'inclusion de ces installations dans le présent projet est donc une démarche d'avant-garde.

3.4 Sécurité routière

3.4.1 Le gouvernement Tanzanien et les partenaires au développement, y compris la Banque, ont régulièrement discuté de la question de l'agence de coordination de la sécurité routière afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière. Le projet a prévu un audit de la sécurité routière au stade des études techniques détaillées et à ceux de pré et de post-ouverture, et de sensibilisation des usagers de la route du projet. Des mesures pilote ont également été prise visant à faire de Dodoma une ville sans accident de la circulation, à travers l'installation de caméras de télévision en circuit fermé (TVCF) sur les carrefours les plus fréquentés de la ville, et par l'intensification de la sensibilisation sur la sécurité tout au long de la route du projet et dans la ville. Les caméras de TVCF ont été recommandées par l'emprunteur/le bénéficiaire compte tenu de l'important rôle qu'elles jouent pour amener à un changement positif de comportement quant au respect du code de la route, ce qui, contribue ensuite à la réduction des accidents de la circulation sur les tronçons où elles sont installées.

3.4.2 Au niveau national, il est observé que, alors qu'il existe différentes entités s'occupant de différents aspects de la sécurité routière, il convient d'améliorer considérablement l'impact de tous les efforts consentis sur une base plus coordonnée et durable, en commencer par la création d'un organisme chef de file coordonnateur des activités de la sécurité routière. Le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie soumettra un rapport d'avancement annuel dans les trois mois suivant la fin de chaque exercice sur l'état de l'agence chef de file de la sécurité routière pendant la phase de mise en œuvre du projet afin d'améliorer la durabilité. La création d'une agence de sécurité routière est un élément manquant majeur des divers efforts de sécurité routière déployés par l'emprunteur / le bénéficiaire. À travers le dialogue avec celui-ci sur les activités de sécurité routière durant la phase d'exécution du projet, les interventions spécifiques nécessaires pour

concrétiser l'établissement de l'organisme en question seront arrêtées d'un commun accord entre l'emprunteur/le bénéficiaire et la Banque/d'autres partenaires au développement.

3.5 Développement urbain

3.5.1 Le plan directeur de la ville de Dodoma, en cours d'actualisation, vise à transformer Dodoma en une ville durable, un pôle de croissance économique, une cité universitaire et une destination touristique. La vision de la ville-capitale consiste à faire de Dodoma une ville de loisirs, respectueuse de l'environnement, verte, intelligente, axée sur le transport en commun et inclusive, afin de répondre aux attentes de ses citoyens et de desservir le reste de la Tanzanie et la région en général. L'actualisation du plan directeur s'appuie sur la planification intégrée de l'utilisation des sols, y compris les systèmes de transport rapide et les services publics, les commerces, les logements, les institutions, l'agriculture urbaine et les mines.

3.5.2 Le Groupe de travail sur le plan directeur de Dodoma, les autorités de la ville et d'autres parties prenantes ont défini un certain nombre de besoins pour la ville, notamment : i) la planification intégrée de l'utilisation des sols, le zonage et la planification efficace des établissements informels existants et non planifiés (voir carte de l'utilisation actuelle des sols dans l'Appendice B8 des Annexes techniques), ii) la planification intégrée des transports et le développement orienté vers le transit, iii) la mobilité verte et le transport rapide par bus (comme à Dar es-Salaam), iv) des programmes incitatifs pour encourager des modes de transport non motorisé, v) la réduction de la demande d'énergie, et l'investissement dans les énergies renouvelables, par exemple pour l'éclairage public, vi) le renforcement de la résilience au climat, vii) systèmes urbains intégrés à faible émissions, sous la forme de zones à faible émission, et viii) le renforcement des capacités de l'administration de la ville de Dodoma, pour qu'elle puisse s'acquitter efficacement de sa mission dans le contexte du plan directeur 2018.

3.5.3 Le projet soutiendra la mise en œuvre des interventions suivantes pour répondre à certains des besoins énumérés ci-dessus, en utilisant un don du FEM provisoirement approuvé de 7 millions d'USD.

3.5.3.1 Biodiversité – La BAD aidera la ville à intégrer les valeurs de biodiversité et d'écosystème dans la planification urbaine. Au nombre de ces valeurs figurent notamment la conservation et la préservation du milieu naturel, de l'histoire de la ville et de l'importance capitale de son agriculture, le recensement et la gestion du capital naturel de la ville et l'aménagement d'espaces verts/de parcs de loisirs.

3.5.3.2 Dégradation des sols : La BAD soutiendra la ville dans la restauration des sols dégradés et la gestion durable des terres. Cela consistera notamment à reboiser les chaînes de collines de la ville, le long de la rocade extérieure et d'autres routes, avenues et grandes routes de la ville ; renforcer la capacité de la ville à développer d'autres activités ou des activités durables, génératrices de revenu pour les mineurs artisanaux, établir un plan directeur intégré pour l'approvisionnement en eau et l'assainissement, et entreprendre des améliorations du système de drainage en vue de maîtriser les eaux de ruissellement et lutter contre l'érosion des sols.

3.5.3.3 Changement climatique : La BAD et l'ONUDI travailleront en collaboration pour aider la ville à réduire ses émissions de gaz à effet de serre, par l'amélioration de la mobilité urbaine grâce à la réalisation du présent projet et d'études de faisabilité pour un service de transport rapide

par bus, le développement de centre d'innovation en matière de normes pour encourager le développement d'infrastructures neutres en carbone, la mobilité urbaine à faible émission de carbone, l'implantation de parcs éco-industriels, la gestion des déchets solides et la valorisation énergétique des flux de déchets, l'expansion des énergies renouvelables et l'efficacité énergétique industrielle, le développement du pompage d'eau à l'énergie solaire photovoltaïque, l'utilisation d'énergies renouvelables pour l'éclairage public ; et le recours à d'autres systèmes de conception de bâtiments et d'éclairage économes en énergie.

IV. Exécution

4.1 Modalités d'exécution

4.1.1 L'Agence Nationale des Routes de Tanzanie (TANROADS) relevant du Ministère des travaux publics, des transports et des communications (MoWTC) sera l'agence d'exécution du projet. TANROADS est une agence qui ne génère pas de revenus et qui a pour mandat de mettre en œuvre des projets routiers dans le pays pour le compte du gouvernement de la République Unie de Tanzanie. TANROADS a acquis une grande expérience dans la gestion de projets financés par la Banque avec des résultats satisfaisants. L'emprunteur assumera l'entière responsabilité de la réception et de l'utilisation du produit du prêt et veillera à ce que l'agence d'exécution respecte les exigences en matière de rapports, de gestion financière, technique, fiduciaire, de garanties, de suivi et d'évaluation applicables au Projet.

4.1.2 TANROADS est une entité semi-autonome du MoWTC chargée de l'entretien et du développement du réseau de routes nationales et régionales en Tanzanie continentale. Elle est dirigée par un directeur général qui rend directement compte au Secrétaire général (Travaux publics) du MoWTC. Le projet relèvera de la responsabilité du directeur des projets.

4.1.3 Aux fins de la mise en œuvre des initiatives complémentaires, TANROADS sera appuyée par les institutions compétentes respectives, telles que l'Agence des routes rurales et urbaines de Tanzanie (TARURA), le Département de l'eau et de l'assainissement (DWS), le ministère de l'Éducation, le ministère de la Santé, pour la rédaction des termes de référence, des cahiers des charges, et jusqu'à la mise en service du projet.

4.1.4 Le portefeuille du transport routier dans le pays, qui ne cesse de s'étoffer, est en passe de dépasser les capacités de TANROADS, même si les performances de cette dernière sont satisfaisantes. C'est particulièrement le cas dans les domaines de la supervision, de la passation des marchés, de la gestion financière, entre autres. Même si les projets financés par la Banque comportent des interventions relatives au renforcement des capacités, évaluées à environ 14.00 millions USD durant les six dernières années, l'effectif actuel de l'agence n'est pas à la mesure de son volume de travail. La Banque s'attend donc à ce que l'emprunteur lui indique, dans les quatre (4) qui suivent l'approbation du projet par le Conseil d'Administration, sa stratégie pour augmenter le personnel de TANROADS. Ces mesures visant à augmenter les capacités du personnel de TANROADS et la composante de renforcement des capacités minimisent les risques liés aux compétences du personnel d'exécution du projet. En outre, TARURA, le Ministère de l'eau, le Ministère de l'Éducation, des Sciences et de la Technologie, le Ministère de la Santé, du Développement Communautaire, du Genre, des Personnes âgées et des Enfants apporteront leur appui à TANROADS pour la mise en œuvre de certaines composantes du projet, telles que les pistes rurales et les activités complémentaires autour de la ville.

4.1.5 Les activités relatives à la composante portant sur le développement urbain (après l’approbation finale du Don u FEM) seront exécutées par TANROADS conjointement avec le Conseil municipal de Dodoma. Les deux organes d’exécution associeront et collaboreront avec tous les ministères et établissements publics compétents.

4.1.6 La Banque effectuera au moins deux missions de supervision par an pour suivre l’évolution des travaux. En cas de besoin, un examen à mi-parcours sera effectué au cours de la deuxième année d’exécution du projet.

4.2 Modalités de passation des marchés

4.2.1 La passation des marchés de travaux, de biens (y compris les services autres que de consultants) et de services de consultants, financés par la Banque, se fera conformément à la « **Politique de passation de marchés pour les opérations financées par le Groupe de la Banque** », datée d’octobre 2015, et aux dispositions à convenir dans les accords de financement.

4.2.2 Plus précisément, la passation des marchés s’effectuera conformément : i) au **Système de passation des marchés de l’emprunteur (BPS)** pour la Tanzanie : méthodes et procédures spécifiques de passation de marchés (PMP) dans le cadre du BPS, comprenant des lois et règlements, la *loi portant code des marchés publics, de 2011, révisée en 2016, et ses décrets d’application*, en utilisant les dossiers types d’appel d’offres nationaux (DTAO) ou d’autres dossiers de sollicitation pour certaines transactions à effectuer dans le cadre du projet ; ii) les **méthodes et procédures d’acquisition de la Banque (BMP) pour la Tanzanie** : méthodes et procédures d’acquisition normales de la Banque, utilisant les dossiers types ou modèles de dossier d’appel d’offres, pour des marchés dont la valeur dépasse certains seuils financiers précisés dans l’Annexe technique relative à la passation des marchés.

4.2.3 Conformément à «La dérogation à la règle d'origine pour des cas spécifiques» approuvée par le conseil d'administration de la Banque africaine de développement le 8 mars 2017, les acquisitions de biens, travaux et services utilisant les ressources de la Banque doivent être ouverts aux pays qui ne sont pas des états membres de la Banque, où la Banque accepte d'utiliser le système de passation des marchés de l'Emprunteur, pour les contrats d'une valeur n'excédant pas l'équivalent de : (a) d'un million d'unités de compte (1 000 000 d'UC) pour des biens; (b) Six millions d'unités de compte (6 000 000 d'UC) pour les travaux; et (c) Trois cent mille unités de compte (300 000 UC) pour des services. Dans ce cas, la règle d’origine du pays emprunteur, y compris ses préférences locales et / ou régionales, si elle est prévue dans sa législation nationale en matière de passation des marchés, s’applique aux marchés dont le seuil est inférieur aux seuils susmentionnés. Les contrats dépassant ces seuils devront être présentés au conseil d'administration de la Banque pour que la règle d'origine soit levée pour chaque projet.

4.2.4 **Organisme d’exécution** : TANROADS est l’organe qui sera responsable du traitement des contrats d’acquisitions dans le cadre du projet. Elle collaborera avec d’autres organismes sur des contrats d’acquisitions pour certaines composantes du projet qui seront exécutées par d’autres organismes publics, tels que l’Autorité du Conseil municipal de Dodoma et TARURA. Les agences gouvernementales (GIs) compétentes qui apporteront leur appui à TANROADS pour la mise en œuvre de certaines composantes du projet, ont été évalués et jugés généralement acceptables, mais les mesures nécessaires au développement de capacités et à l’atténuation de risques ont été incluses dans le projet pour renforcer le système actuel de passation de marchés et son fonctionnement.

4.2.5 Risques liés à la passation des marchés et développement des capacités : Une évaluation des risques liés à la passation des marchés aux niveaux du pays, du secteur et du projet a été effectuée, et ses résultats ont inspiré les décisions prises concernant les régimes de passation de marchés du pays et de la Banque à utiliser pour des transactions spécifiques ou des groupes de transactions analogues. Les détails en sont donnés dans l'Annexe technique 5 relative à la passation des marchés.

4.2.6 Plan de passation de marchés : Les plans de passation de marchés au titre du projet, comprenant des précisions sur des regroupements de lots au sein des composantes du projet, ont été finalisés par l'organisme d'exécution (TANROADS) et communiqués à la Banque le 15 février 2019.

4.2.7 Adjudication anticipée de contrats : Afin d'éviter des retards dans la passation de marchés, l'emprunteur/le bénéficiaire a sollicité, le 14 février 2019, un avis de non-objection de la Banque pour recourir à l'adjudication anticipée de contrats. L'Acquisition anticipée a été acceptée par la Banque. Celle-ci s'appliquera aux travaux de génie civil de la rocade extérieure (110.2 km) et aux services de surveillance de ces travaux. Le lancement du processus de passation des marchés par le biais d'acquisition anticipée avant l'approbation du Conseil d'Administration contribuera à réduire les délais y afférents.

4.3 Modalités de gestion financière

4.3.1 Gestion financière : Le système de gestion financière (GF) de l'organisme d'exécution (TANROADS) a fait l'objet d'une évaluation fondée sur les Directives relatives à la mise en œuvre de la gestion financière de la Banque de 2014. Les modalités de gestion financière mises en place sont conformes aux prescriptions de la Banque et appropriées pour fournir des informations exactes et en temps voulu sur la situation du projet, à condition que le plan d'action de gestion soit mis en œuvre. L'évaluation a conclu que le risque global est « modéré ».

4.3.2 Le projet utilisera essentiellement les systèmes de gestion financière du pays, conformément à la Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide et au Programme d'action d'Accra. La gestion du projet sera menée conformément aux règles et procédures énoncées dans les politiques et procédures financières de TANROADS. La tenue des comptes du projet utilisera le logiciel comptable de TANROADS (actuellement EPICOR 10.1 ou d'autres systèmes comptables appropriés). Le directeur du Soutien aux opérations, assisté du directeur financier et du chef comptable (TANROADS), sera chargé de la fonction de gestion financière du projet. Le département des finances gère de nombreux projets financés par des partenaires au développement et est trop sollicité, mais il ne peut pas recruter du personnel, à cause des restrictions imposées par la Présidence de la République à travers la Direction de la fonction publique. Par conséquent, le Gouvernement affectera à TANROADS un comptable de projet justifiant des connaissances et de l'expérience pertinentes acceptables pour la Banque. Le comptable du projet fera partie de l'équipe du projet.

4.3.3 Le projet établira des rapports trimestriels (financiers et physiques) conforme à l'obligation d'information de TANROADS et de la Banque, et les soumettra à la Banque dans un délai de 30 jours après la fin de chaque trimestre. TANROADS a une expérience de la gestion de projets financés par le Groupe de la BAD, la Banque mondiale, l'Agence japonaise de développement international (JICA), l'Union européenne et d'autres partenaires au

développement. Les projets en cours se conforment à l'obligation de présentation de rapports d'audit, avec quelques retards, toutefois. L'automatisation des comptes des projets, qui vient d'être parachevée, permettra à TANROADS de présenter les rapports d'audit à temps. Il y a eu des inquiétudes quant au versement à temps des fonds de contrepartie et à la gestion des contrats, comme indiqué dans le rapport du CFRA 2018, le rapport de PEFA 2017 et le rapport 2017 du Contrôleur et auditeur général (CAG). Le gouvernement s'est engagé à libérer à temps ces ressources, et des mesures d'atténuation ont été intégrées à cette évaluation.

4.3.4 Le Département d'audit interne auditera les opérations financières du projet au moins une fois par an, et les rapports de ces audits seront communiqués à la Banque au cours des missions de supervision.

4.3.5 **Décaissements :** Le projet utilisera essentiellement la méthode du paiement direct pour payer les entrepreneurs/fournisseurs, tandis que la méthode du compte spécial sera utilisée pour financer tous les coûts éligibles afférents au renforcement des capacités et à la gestion du projet. Les autres méthodes, également décrites dans le Manuel des décaissements, seront applicables en cas de besoin, après avis de la Banque et obtention de son accord préalable. Le Manuel des décaissements peut être consulté sur le site web de la Banque.

4.3.6 TANROADS ouvrira, dans une banque acceptable pour la Banque, deux comptes spéciaux distincts (l'un en devise et l'autre en monnaie locale) ou un seul compte en monnaie étrangère convertible, destinés à recevoir les ressources issues du prêt la BAD et du don du FEM. La Banque émettra une lettre de décaissement, qui contiendra des directives spécifiques sur les principales procédures et pratiques de décaissement, lesquelles sont négociables pendant les négociations.

4.3.7 **Audit :** Pour les besoins de l'audit, le projet établira et soumettra ses états financiers aux auditeurs dans un délai de trois mois après la clôture de chaque exercice financier. Le CAG, ou un cabinet d'audit indépendant recruté avec la participation de celui-ci conformément aux termes de référence de la Banque, effectuera l'audit du projet. Le rapport d'audit, accompagné de la lettre de recommandations, sera communiqué à la Banque dans un délai de six mois après la fin de l'exercice financier.

4.4 **Calendrier d'exécution et de supervision**

4.4.1 Le projet sera exécuté pendant une période de trois ans, plus une période de garantie d'un an. Les travaux de génie civil sont regroupés en deux lots, à savoir: Lot 1: Nala - Veyula - Ihumwa (50,2 km) Lot 2: Ihumwa - Matumbulu - Nala (60,0 km), conformément au Cadre Logique Axé sur les Résultats. Le regroupement en deux lots facilitera l'achèvement des travaux de génie civil en trois ans. Le résumé du calendrier d'exécution correspondant est présenté au début du présent rapport (voir page xiii). Dès l'approbation du prêt, la Banque procédera au lancement du projet et, par la suite, elle organisera des missions de supervision.

4.4.2 Ces missions s'effectueront en coordination avec TANROADS. La Banque réalisera une revue à mi-parcours pour évaluer les progrès accomplis en vue d'atteindre les objectifs du projet.

4.5 Suivi

4.5.1 Celui-ci sera assuré par l'emprunteur/le bénéficiaire à travers les organismes d'exécution. La Banque aussi effectuera au moins deux missions de supervision sur le terrain par an durant la phase d'exécution. Le projet a prévu un budget pour les services de consultant relatifs au suivi et évaluation, qui prendra en charge la collecte des données de référence sur les indicateurs du projet, les enquêtes de suivi et les enquêtes menées à l'achèvement du projet. Les résultats des enquêtes de référence seront utilisés pour produire/affiner les indicateurs de référence. Le calendrier de suivi de l'exécution du projet est présenté au tableau 4.1.

Tableau 4.1 : Calendrier de suivi de l'exécution du projet

Durée	Stade	Activités de suivi/Boucle de rétroaction
2 ^e trimestre -2019	Lancement du projet et enquêtes sur les données de référence	Rapports d'étape /Résultats des enquêtes de référence
3 ^e trimestre - 2019	Achèvement de la passation des marchés pour les travaux de génie civil	Plan d'acquisitions/rapport d'étape
1 ^{er} trimestre - 2020	Mobilisation des prestataires de services	Rapport de supervision et rapports d'étape
3 ^e trimestre - 2021	Travaux de génie civil exécutés à 25 %	Rapport de supervision et rapport d'étape
3 ^e trimestre - 2022	Travaux de génie civil exécutés à 60 % Enquêtes de suivi	Revue à mi-parcours et rapport d'étape Rapports sur les enquêtes de suivi
3 ^e trimestre - 2023	Achèvement des travaux de génie civil	Rapports de supervision et d'étape
3 ^e trimestre - 2024	Fin de la période de garantie Enquêtes d'achèvement du projet	Rapport de supervision et rapport d'étape Résultats des enquêtes d'achèvement du projet
4 ^e trimestre - 2024	Achèvement du projet	Rapport d'achèvement du projet

4.6 Gouvernance

4.6.1 Aux niveaux national et sectoriel, le gouvernement tanzanien reste attaché à des systèmes de gouvernance fonctionnels, représentatifs, responsables et inclusifs, et continue à intensifier et à suivre de près la mise en œuvre de toutes les composantes du Cadre national de bonne gouvernance. Le gouvernement continue aussi de travailler avec d'autres parties prenantes, y compris les partenaires au développement, pour améliorer les capacités de tous les organismes représentatifs, ainsi que de renforcer les collectivités locales, dont les villes et les municipalités.

4.6.2 Le projet sera mené dans le cadre des systèmes de gestion des finances publiques (GFP) du gouvernement tanzanien ; par conséquent, il adoptera toutes les politiques et directives de bonne gouvernance et de lutte contre la corruption, édictées par celui-ci. L'audit interne des organes d'exécution et des ministères sous l'égide desquels fonctionneront TANROADS et d'autres organes d'exécution proposés complèteront la surveillance de la gestion du projet. En outre, les audits techniques proposés contribueront à donner des assurances que les fonds sont utilisés aux fins auxquelles ils étaient destinés. De surcroît, il est prévu des mesures d'atténuation de risque, parmi lesquelles figurent l'examen et l'approbation préalables de toutes les activités de passation de marché du projet.

4.6.3 Afin d'atténuer d'éventuels risques de corruption durant l'exécution du projet, surtout aux stades de l'attribution et de l'exécution des marchés, les politiques et procédures du Groupe de la

Banque seront utilisées à travers : i) un examen préliminaire et continu des structures de passation de marchés nationaux de l'organe d'exécution, ii) la revue des dossiers d'appel d'offres, qui permettra à la Banque de suivre de près le processus en examinant ces dossiers et en donnant son accord pour chacune des principales étapes d'acquisition ; iii) la supervision menée périodiquement par la Banque et les audits financiers et comptables du projet, iv) l'adoption de la méthode du paiement direct pour le décaissement des fonds au profit des entrepreneurs et des prestataires de services, v) l'utilisation de procédures qui favorisent une concurrence plus large, et v) la sensibilisation sur les conséquences d'éventuels actes de corruption sur l'avancement et le succès du projet.

4.7 Durabilité

4.7.1 Le gouvernement tanzanien alloue des ressources du budget de développement pour la construction et la réhabilitation de la majorité du réseau routier assurées par TANROADS. Il existe des mécanismes qui favorisent la durabilité du réseau routier en matière d'investissement et d'entretien. L'entretien des routes est financé par le Conseil du Fonds routier (RBF), qui jouit d'une autonomie de gestion. Les ressources proviennent essentiellement de la taxe sur les produits pétroliers. Le gouvernement, par l'intermédiaire du RBF, alloue des fonds à TANROADS pour l'entretien des routes nationales et régionales. Le Fonds assure environ 70 % des besoins annuels d'entretien. Bien que ces besoins dépassent les ressources allouées, le RBF et TANROADS accordent le plus haut degré de priorité à l'entretien courant de toutes les routes revêtues, y compris les routes nationales nouvellement modernisées/réhabilitées. Par conséquent, que la route du projet qui sera construite, bénéficiera d'une priorité en matière de financement de l'entretien. Le gouvernement, par le biais de TANROADS, applique actuellement un système de gestion et d'entretien routiers axés sur la performance (PMMR), dans lequel l'entretien de certains tronçons de routes est confié à des entrepreneurs et des consultants recrutés à cette fin, en vue d'assurer la durabilité de ces tronçons. Déjà dans l'exercice budgétaire 2018/19, 10 régions, y compris celle de Dodoma, figurent parmi celles où sera appliqué le PMMR, afin de s'assurer qu'aucun investissement, passé ou présent, ne soit perdu. Une fois achevée, la route du projet bénéficiera également du PMMR, ce qui en favorisera la durabilité.

4.8 Gestion des risques

4.8.1 Sous l'éclairage des enseignements tirés de l'exécution des projets de transport de la Banque, un examen des risques potentiels qui pourraient affecter la réalisation des objectifs et des cibles du projet a été effectué. Outre les risques afférents à la gouvernance et à la durabilité, d'autres risques majeurs relatifs aux niveaux des réalisations et des produits du projet ont été examinés, et des mesures d'atténuation ont été prévues comme suit :

Risques afférents aux réalisations

4.8.2 **Financement insuffisant de l'entretien** : Cette insuffisance entraînerait la dégradation de la route une fois achevée, avant sa durée de vie théorique. **Atténuation** : L'emprunteur prendra en charge les besoins d'entretien grâce au Fonds routier.

4.8.3 **Gestion inadéquate de la charge à l'essieu** : Elle pourrait entraîner la dégradation du revêtement de la route à cause de la surcharge des marchandises. **Atténuation** : Le gouvernement est déterminé à utiliser les ponts bascules existants et d'autres mesures de gestion de la charge à

l'essieu (amendes et poursuites judiciaires à l'encontre des contrevenants) afin de lutter contre les surcharges sur la route du projet.

4.8.4 Insuffisance des mesures de sécurité : Elle pourrait entraîner des pertes de vies humaines et de biens sur la route du projet une fois construite. **Atténuation :** L'emprunteur est déterminé à la mise en œuvre de mesures de sécurité routière, et a inclus des interventions dans ce projet en vue de s'attaquer aux problèmes de sécurité routière le long de la route du projet et dans la ville de Dodoma. L'évolution du processus de mise en place d'un organisme responsable en chef de la coordination de la sécurité routière (Autorité de la sécurité routière) sera suivie de près par la Banque et le gouvernement tanzanien durant la phase d'exécution du projet.

Risques afférents aux activités (produits)

4.8.5 Retard de démarrage de l'exécution du projet, consécutif à la prise d'effet tardive de l'accord de prêt. **Atténuation :** Fixation de conditions de prêt minimales, réalistes et réalisables ; utilisation de l'adjudication anticipée de contrats.

4.8.6 Hausse des prix : Elle pourrait empêcher l'achèvement du projet dans les limites du budget alloué. **Atténuation :** L'estimation du projet a prévu des provisions pour aléas d'exécution et hausse des prix en vue de prendre en charge d'éventuelles augmentations de prix.

4.8.7 Retards dans la mise en œuvre du PAR : Ils pourraient entraîner un retard dans la prise de possession des sites de construction par les entrepreneurs. **Atténuation :** L'emprunteur est déterminé à entamer le processus d'indemnisation avec comme objectif de le parachever avant le démarrage des travaux de génie civil. Il est également résolu à procéder aux indemnisations par tronçon, afin de ne pas retarder la prise de possession des sites par les entrepreneurs.

4.9 Renforcement des capacités

4.9.1 Le projet comporte des interventions dans le sous-secteur du développement urbain, qui portent essentiellement sur le verdissement de la ville de Dodoma et l'appui à la planification future à l'aide des ressources du FEM. La diversification dans le sous-secteur du développement urbain facilitera le renforcement des capacités dans ce sous-secteur.

V. Modalités juridiques et conformité

5.1 Instrument juridique

5.1.1 Les instruments juridiques du projet incluent les prêts de la BAD et de l'FCPA et seront régis par les accords de prêt entre la Banque et la République-Unie de Tanzanie; et la Banque (en tant qu'administrateur du FCPA) et l'emprunteur, respectivement. La Banque, en tant qu'agence d'exécution du Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM), établira également les protocoles d'accords appropriés pour la gestion des ressources du FEM, une fois approuvées par le FEM.

5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque

A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur des prêts

A.1 Conditions préalables à l'entrée en vigueur des prêts BAD et FCPA

L'entrée en vigueur de chacun des accords des prêts est subordonnée à la réalisation par l'emprunteur des conditions stipulées à la Section 12.1 des Conditions générales applicables.

B. Conditions préalables au premier décaissement des prêts

Le décaissement des ressources du prêt sera subordonné à la réalisation, à la totale satisfaction de la Banque, des conditions suivantes :

B.1 Conditions préalables au premier décaissement des prêts BAD et FCPA

Les obligations de la Banque en matière de premier décaissement des prêts sont subordonnées à l'entrée en vigueur des accords conformément aux dispositions pertinentes pour l'entrée en vigueur des accords des prêts.

B.2 Conditions préalables aux décaissements pour des travaux nécessitant le déplacement involontaire de populations

Sous réserve de l'entrée en vigueur de l'accord et de la réalisation de la condition préalable au premier décaissement, l'obligation pour la Banque de décaisser le prêt pour les travaux nécessitant le déplacement involontaire de populations sera subordonné à la réalisation par l'emprunteur des conditions supplémentaires suivantes :

- a) La présentation d'un calendrier des travaux et d'indemnisation, établi conformément au Plan d'action de réinstallation (PAR) et aux politiques de sauvegardes de la Banque, satisfaisant quant à la forme et au fonds pour la Banque, et indiquant de manière détaillée : i) chaque lot de travaux de génie civil à exécuter au titre du projet, et ii) le calendrier d'indemnisation et/ou de réinstallation de toutes les personnes affectées par le projet (PAP) pour chaque tronçon ;
- b) La présentation d'éléments de preuve satisfaisants, indiquant que toutes les PAP ont été indemnisées et/ou réinstallées conformément au Plan de gestion environnementale et sociale (PGES), au PAR, au calendrier des travaux et d'indemnisation convenu et aux politiques de sauvegardes de la Banque, préalablement au démarrage desdits travaux sur lesdits tronçons de chaque lot, et, en tout état de cause, avant le déplacement effectif des PAP et/ou la prise de possession de leurs terres et biens connexes ; ou
- c) En lieu et place de l'alinéa (b) ci-dessus, la présentation d'éléments de preuve satisfaisants, indiquant que les ressources allouées à l'indemnisation et/ou à la réinstallation des PAP ont été déposées dans un compte spécial domicilié dans une banque acceptable pour la Banque, lorsque l'emprunteur peut prouver, à la satisfaction de la Banque, qu'il n'a pas pu réaliser entièrement ou partiellement l'indemnisation et/ou la réinstallation des PAP conformément au paragraphe (b) ci-dessus, pour les

raisons suivantes : i) l'identification des PAP par l'emprunteur/le bénéficiaire n'est pas faisable ou possible, ii) un contentieux en cours, impliquant les PAP et/ou affectant l'opération d'indemnisation et/ou de réinstallation, ou iii) toute autre raison indépendante de la volonté de l'emprunteur/du bénéficiaire, tel que discuté et convenu avec la Banque.

C. Autres conditions

L'emprunteur devra fournir à la Banque, à la satisfaction de celle-ci, :

- i. Au plus tard six (6) mois après l'entrée en vigueur de cet Accord, la preuve de l'affectation du compte du projet pour l'Equipe d'Exécution du Projet (l'«EEP») avec des qualifications et Termes de Référence acceptables pour la Banque;
- ii. Au plus tard six (6) mois après l'entrée en vigueur de cet Accord, la preuve d'une allocation pour le financement de la contrepartie dans le budget pour l'année fiscale juillet 2019 à juin 2020; et par la suite, la preuve de l'allocation annuelle du financement de la contrepartie dans les budgets des exercices de juillet 2020 à juin 2021; Juillet 2021 à juin 2022; et juillet 2022 à juin 2023 respectivement;
- iii. Au plus tard trois (3) mois après la fin de chaque année fiscale, soumettre un rapport annuel sur l'état d'avancement de l'organisme responsable de la coordination des activités de sécurité routière par l'emprunteur pendant la période de mise en œuvre du projet;
- iv. Soumettre à la Banque un rapport indiquant les mesures prises par l'Emprunteur pour s'occuper de la sécurité routière et de la gestion de la charge à l'essieu sur réseau routier national dans les trois (3) mois suivant la fin de chaque exercice fiscal lors de la mise en œuvre du Projet. Cette exigence entrera en vigueur à la fin de l'exercice juillet 2019 à juin 2020; et
- v. Soumettre à la Banque chaque année un plan du personnel supplémentaire pour l'Agence d'Exécution dans les quatre (4) mois suivant la fin de chaque exercice fiscal pendant la mise en œuvre du projet.

5.3 Conformité aux politiques de la Banque

Le projet proposé est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque sans exception.

VI. Conclusions et recommandations

6.1. Conclusions

6.1.1 Le projet de rocade extérieure de la ville de Dodoma est techniquement faisable, socialement et écologiquement acceptable, et économiquement viable. Il répondra aux besoins d'accessibilité et de mobilité autour de la ville/région de Dodoma et desservira le trafic international traversant la région de Dodoma le long du corridor de la route transafricaine (Cap Town au Caire) et du corridor central. Le projet contribuera à la réalisation des objectifs du Groupe de la Banque, qui consistent à aider la Tanzanie à atteindre une croissance plus inclusive et une transition vers une croissance verte. Le projet est en phase avec deux priorités des High 5 du Groupe

de la Banque : Intégrer l'Afrique et Améliorer la qualité de vie des populations africaines. L'intégration parfaite du projet dans le Plan directeur de la ville de Dodoma renforce sa transformation en une ville durable.

6.1.2 La Direction soumettra un avenant au Conseil d'Administration demandant l'approbation du Don du FEM d'un montant de sept millions d'USD (7 Millions USD) à la réception de l'approbation du Don par le FEM.

6.2. Recommandation

6.2.1 La Direction recommande au Conseil d'administration de la BAD d'approuver les propositions suivantes :

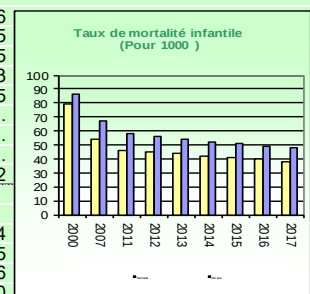
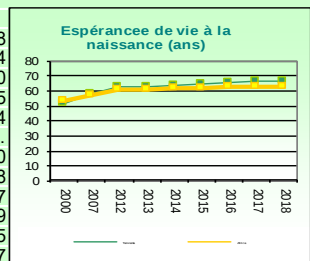
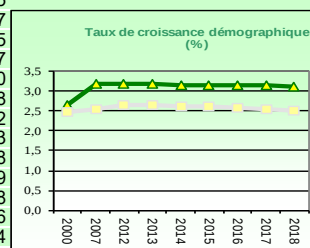
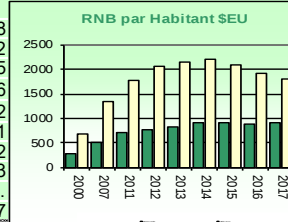
- i) L'octroi d'un prêt BAD d'un montant de cent trente-huit millions de dollars américains (138.00 millions d'USD) à la République Unie de Tanzanie, en vue de financer le projet décrit dans le présent rapport et conformément aux conditions énoncées plus haut ; et
- ii) L'octroi d'un prêt du Fonds de Croissance Partagée en Afrique (FCPA) de la Banque Populaire de Chine (BPC), d'un montant de quarante-deux millions de dollars américains (42,00 millions USD), à la République Unie de Tanzanie pour cofinancer le projet.

Appendice I : INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES COMPARATIFS

Tanzanie

INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Année	Tanzanie	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
Indicateurs de Base					
Superficie ('000 Km²)	2018	947	30 067	92 017	40 008
Population totale (millions)	2018	59,1	1 286,2	6 432,7	1 197,2
Population urbaine (% of Total)	2018	33,8	42,5	50,4	81,5
Densité de la population (au Km²)	2018	66,2	43,8	71,9	31,6
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2017	910	1 767	4 456	40 142
Participation de la Population Active *- Total (%)	2018	78,4	65,9	62,1	60,1
Participation de la Population Active **- Femmes (%)	2018	73,9	55,5	47,6	52,2
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2018	97,9	99,8	102,3	99,3
Indice de développement humain (rang sur 189 pays)	2017	154	...	...	...
Population vivant en dessous de 1,90 \$ par Jour (%)	2007-2017	49,1	...	11,9	0,7
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2018	3,1	2,5	1,2	0,5
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2018	5,4	3,6	2,3	0,7
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2018	44,7	40,6	27,5	16,5
Population âgée de 15-24 ans	2018	19,5	19,2	16,3	11,7
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2018	3,1	3,5	7,2	18,0
Taux de dépendance (%)	2018	92,6	79,2	53,2	52,8
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2018	23,4	24,1	25,4	22,2
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2018	66,8	63,1	67,1	81,3
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2018	68,5	64,9	69,2	83,8
Taux brut de natalité (pour 1000)	2018	37,3	33,4	26,4	10,9
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2018	6,3	8,3	7,7	8,8
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2017	38,3	47,7	32,0	4,6
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2017	54,0	68,6	42,8	5,4
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2018	4,9	4,4	3,5	1,7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2015	398,0	444,1	237,0	10,0
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2018	41,9	38,3	61,8	...
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2010-2016	2,2	33,6	117,8	300,8
Nombre d'infirmières et sages-femmes (pour 100000 hab)	2010-2016	41,6	123,3	232,6	868,4
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié	2010-2017	63,5	61,7	78,3	99,0
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2015	55,6	71,6	89,4	99,5
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2015	15,6	39,4	61,5	99,4
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VIH/SIDA	2017	4,5	3,4	1,1	...
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2016	287,0	221,7	163,0	12,0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2017	99,0	82,1	84,9	95,8
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2017	99,0	74,4	84,0	93,7
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2010-2016	13,7	17,5	15,0	0,9
Prévalence de retard de croissance	2010-2016	34,4	34,0	24,6	2,5
Prévalence de la malnutrition (% de pop.)	2016	32,	18,53	12,4	2,7
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2014	2,6	2,6	3,0	7,7
Indicateurs d'Education					
Taux brut de scolarisation au (%)					
Primaire - Total	2010-2017	85,3	99,5	102,8	102,6
Primaire - Filles	2010-2017	86,2	97,4	102,0	102,5
Secondaire - Total	2010-2017	25,8	51,9	59,5	108,5
Secondaire - Filles	2010-2017	25,9	49,5	57,9	108,3
Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)	2010-2017	51,3	48,7	53,0	81,5
Alphabétisme des adultes - Total (%)	2010-2017	77,9	65,5	73,1	...
Alphabétisme des adultes - Hommes (%)	2010-2017	83,2	77,0	79,1	...
Alphabétisme des adultes - Femmes (%)	2010-2017	73,1	62,6	67,2	...
Dépenses d'éducation en % du PIB	2010-2015	3,5	4,9	4,1	5,2
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables (en % de la superficie totale)	2016	15,2	8,0	11,3	10,4
Terres agricoles (% superficie des terres)	2016	44,8	38,2	37,8	36,5
Forêts (en % pourcentage de la superficie totale)	2016	51,6	22,0	32,6	27,6
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2014	0,2	1,1	3,5	11,0



Source : Base des données du Département des Statistiques de la BAD;

dernière mise à jour:

Février 2019

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

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

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

Appendice II : Tableau des opérations du Groupe de la Banque en Tanzanie en avril 2019

Titre complet	Guichet	Date d'approbation	Date d'achèvement	Prêt/Don net (m. UC)	Montant décaissé (m. UC)	Taux de déc. (%)	Âge (ans)	Notation		
Agriculture								EE	OD	Globale
LUTTE CONTRE L'AFLATOXINE DANS LES CHAÎNES DE VALEUR DU MAÏS ET DE L'ARACHIDE	PRÊT FAD	06/20/2018	5/31/2024	9,20	0,00	0,00	0,79	s.o.	s.o.	
LUTTE CONTRE L'AFLATOXINE DANS LES CHAÎNES DE VALEUR DU MAÏS ET DE L'ARACHIDE	Fonds fiduciaire du GAFSP	06/20/2018	5/31/2024	14,4	0,25	1,75	0,79	s.o.	s.o.	
BANQUE DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE	PRET FAD	12/13/2016	1/31/2020	67,27	33,64	50,00	2,31			
Total partiel				90,87	33,88	37,29	1,30			
Finance										
LIGNE DE CREDIT EN SHILLING TANZANIE À LA FILIALE DE FRB, FIRST NA	PRET BAD	12/12/2012	6/30/2022	14,4	14,4	100,00	6,32	s.o.	s.o.	
LIGNE DE CREDIT A LA CRDB BANK LIMITED 2015	PRET BAD	05/18/2016	08/01/2024	64,46	64,8	100,00	2,88	s.o.	s.o.	
Total partiel				79,20	79,20	100,00	4,60			
Multi secteur										
PROGRAMME D'APPUI A LA BONNE GOUVERNANCE ET AU DEVELOPPEMENT DU SECTEUR PRIVE	PRÊT FAD	07/11/2018	12/31/2019	40,00	40,00	100,00	0,73			
PROJET D'APPUI INSTITUTIONNEL A LA BONNE GOUVERNANCE III	PRÊT FAD	02/03/2016	6/29/2020	12,00	6,74	56,21	3,17	3,0	3,0	NPPP
PROJET D'APPUI INSTITUTIONNEL A LA MOBILISATION DES RESSOURCES INTERIEURES ET DES RESSOURCES NATURELLES	PRÊT FAD	03/30/2017	12/31/2019	19,58	0,65	3,33	2,02			
Total partiel				71,58	46,60	65,10	1,97			
Énergie										
RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ NORD-OUEST	PRET BAD	07/20/2018	12/31/2023	88,84	0,00	0,00	0,71	s.o.	s.o.	
LIGNE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ IRINGA -SHINYANGA	PRÊT FAD	10/26/2010	9/30/2020	45,36	25,49	56,19	8,45			
Total partiel				134,20	25,49	18,33	4,58			
Social										
PROJET D'APPUI A L'ENSEIGNEMENT ET LA FORMATION PROFESSIONNELLE TECHNIQUE	PRÊT FAD	04/02/2014	12/31/2019	34,00	5,17	15,21	5,01	3,0	3,0	NPPP
PROJET D'APPRENTISSAGE SUBSIDIAIRE ET DE DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES, PHASE II	PRÊT FAD	06/29/2011	12/31/2019	15,00	7,02	46,78	7,77	3,0	3,0	NPPP
Total partiel				49,00	12,19	24,87	6,39			
Transport										
PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DU TRANSPORT	PRET BAD	11/26/2015	10/31/2021	195,09	29,53	15,13	3,36			
PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DU TRANSPORT	PRÊT FAD	11/26/2015	10/31/2021	54,00	9,39	17,4	3,36			
PROJET D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT RAPIDE PAR BUS A DAR ES-SALAAM	PRET BAD	09/30/2015	12/31/2020	70,14	3,32	4,74	3,52	2,0	3,0	PP

PROJET D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT RAPIDE PAR BUS A DAR ES-SALAAM	AGTF	09/30/2015	12/31/2020	31.89	0.97	3.05	3,52	2,0	3,0	PP
Total partiel				351.13	43.22	12.31	3,44			
Eau/Assainissement										
PROJET D'APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE ET D'ASSAINISSEMENT EN MILIEU URBAIN DE ZANZIBAR	PRÊT FAD	12/19/2012	12/31/2019	14,00	11,28	80,58	6,3	3,0	3,0	NPPP
PROJET D'ALIMENTATION EN EAU ET D'ASSAINISSEMENT DURABLES D'ARUSHA	PRET BAD	09/16/2015	6/30/2020	103.43	23.76	22.98	3,55	3,0	3,0	NPPP
PROJET D'ALIMENTATION EN EAU ET D'ASSAINISSEMENT DURABLES D'ARUSHA	PRÊT FAD	09/16/2015	6/30/2020	18,00	3,66	20.33	3,55	3,0	3,0	NPPP
PROJET D'ALIMENTATION EN EAU ET D'ASSAINISSEMENT DURABLES D'ARUSHA	AGTF	09/16/2015	6/30/2020	30,24	5.46	18.05	3,55	3,0	3,0	NPPP
PROTE DE BARRAGE HYDROELECTRIQUE A USAGES MULTIPLES ET D'IRRIGATION DE KIKONGE	FAE	06/27/2016	6/29/2021	1,61	0,13	7,87	2,77	s.o.	s.o.	
Total partiel				167.28	44.29	26.48	3,95			
Opérations nationales				943.26	285.67	30.29	3,75			
Opérations multinationales										
MULTINATIONAL (TANZANIE) TZ/BURUNDI : RUMONGE-GITAZA/KIBONDO-KASUL	PRET BAD	11/22/2018	12/31/2024	93,75	0,00	0,00	0.37	s.o.	s.o.	
MULTINATIONAL (TANZANIE) TZ/BURUNDI : RUMONGE-GITAZA/KIBONDO-KASUL	PRÊT FAD	11/22/2018	12/31/2024	90,00	0,00	0,00	0.37	s.o.	s.o.	
MULTINATIONAL: AFRIQUE DE L'EST : ARUSHA-VOI (TANZANIE)	PRÊT FAD	04/16/2013	8/31/2020	79,90	53.45	64,78	5,97	3,0	3,0	NPPP
TANZANIE – COMMUNICATIONS ET TRANSPORT MARITIMES SUR LE LAC VICTORIA	PRÊT FAD	10/24/2016	4/30/2021	3,77	0,06	1,49	2,45			
INTERCONNEXION KENYA - TANZANIE (TANZANIE)	PRÊT FAD	02/18/2015	12/30/2021	75,29	25.41	26,55	4,13	3,0	3,0	NPPP
CENTRALE HYDROÉLECTRIQUE RÉGIONALE DE RUSUMO - TANZANIE	PRÊT FAD	11/27/2013	8/30/2021	22,41	0,86	3,82	5,36	2.5.	2.5.	NPPP
CENTRES D'EXCELLENCE DE L'AFRIQUE DE L'EST POUR LE RENFORCEMENT DES COMPETENCES ET L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR	PRÊT FAD	10/03/2014	12/31/2019	6,25	2.24	31,60	4,51	3,0	3,0	NPPP
Total partiel				371.37	82.01	22.08	3,31			
Nationales + Multinationales				1 314.63	367.68	27.97	3,53			

Appendice III : Coûts du projet

Annexe 3.1 : Résumé des coûts du projet par catégorie de dépenses

Tableau 3.1 : Estimations des coûts par composante

COMPOSANTE	COÛT TOTAL DU PROJET					
	Millions d'USD			Millions d'UC		
	DEV.	M.L.	Total	DEV.	M.L.	Total
A/ Construction de la route et surveillance	132,45	33,11	165,56	94,61	23,65	118,26
B/ Aménagements connexes et autonomisation des femmes	-	8,2	8,2	-	5,86	5,86
C/ Renforcement des compétences	0,43	3,00	3,43	0,31	2,14	2,45
D/ Gestion du projet	1,53	1,53	3,06	1,09	1,09	2,18
Coût de base	134,41	45,84	180,25			128,75
Aléas d'exécution	14,424	3,606	18,03	10,30	2,58	12,88
Hausse des prix	7,208	1,802	9,01	5,15	1,29	6,44
Coût hors TVA	156,04	51,25	207,29	111,46	36,60	148,06
Indemnités de Réinstallation(GT)	-	7,4	7,4		5,29	5,29
Coût total hors TVA, y compris indemnités	156,04	58,65	214,69	111,46	41,89	153,35

Annexe 3.2 : Calendrier de décaissement par source (millions d'USD)

Source	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
BAD	25,01	30,02	35,03	35,03	35,03	19,88	180
GOUV. TANZANIEN	11,4	5,29	5,29	5,29	5,29	2,13	34,69
COÛT TOTAL DU PROJET	36,41	35,31	41,32	41,32	40,32	22,01	214,69
Pourcentage (%)	16,96	16,45	19,24	19,24	18,78	10,25	100

Annexe 3.3 : Calendrier de décaissement par composante (millions d'UC)

CATÉGORIE	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
A/ Construction de la route et surveillance	19,30	19,41	22,33	22,34	22,34	12,54	118,26
B/ Aménagements connexes et autonomisation des femmes	0,96	0,96	1,11	1,11	1,10	0,62	5,86
C/ Renforcement des compétences	0,39	0,40	0,47	0,47	0,46	0,26	2,45
D/ Gestion du projet	0,36	0,36	0,41	0,41	0,41	0,23	2,18
Coût de base	21,01	21,13	24,32	4,33	24,31	13,65	128,75
Aléas d'exécution	2,11	2,12	2,44	2,44	2,44	1,33	12,88
Hausse des prix	1,16	1,17	1,34	1,34	1,34	0,09	6,44
Coût hors TVA	24,28	24,42	28,1	28,11	28,09	15,07	148,07
Indemnités de Réinstallation	2,64	2,64					5,28
Coût total hors TVA, y compris indemnités	26,92	27,06	28,10	28,10	28,09	15,07	153,35
COÛT TOTAL DU PROJET	26,92	27,06	28,10	28,10	28,09	15,07	153,35

Annexe 3.4: COUT DU PROJET PAR CATEGORIES ET PAR SOURCES DE FINANCEMENT

COMPOSANTES/CATEGORIES	Millions USD			SOURCE DE FINANCEMENT (M USD)		
	DEV	MC	Total	BAD	GT	FCPA
Travaux de construction de la route du projet	138.32	44.73	183.05	113.68	27.29	42.00
Construction d'un nouveau Centre de Santé, Ecoles, Pistes d'accès, Projet Pilote de mesures de Sécurité Routière.	6.2	2.66	8.86	8.86		
Sous Total Travaux	144.52	47.39	191.91	122.54		
Supervision des Travaux Routiers	7.39		7.39	7.39		
Sensibilisation	0.65		0.65	0.65		
Collecte des données de base et suivi du PGES et du PAR	0.71		0.71	0.7		
Audit de sécurité routière	0.65		0.65	0.65		
Audit technique	0.41		0.41	0.41		
Audit Financier	0.33		0.33	0.33		
Renforcement des Capacités	0.5	3.34	3.85	3.85		
Gestion du projet	0.33	0.518	0.84	0.84		
Sous Total Services	10.97	3.858	14.83	14.83		

Achat d'ambulances (BIENS)	0.56		0.56	0.56		
Coût de Base	156.04	51.248	207.29	138	27.29	42.00
Indemnisation de Réinstallation (GT)		7.4	7.4		7.4	
Coût Total Hors TVA, y compris Indemnisation de Réinstallation	156.04	58.648	214.69	138	34.69	42.00

ANNEXE 3.5: DEPENSES PAR CATEGORIES				
A. POUR PRET BAD				
		En Millions USD		
	Catégorie de Dépense	Coût en Devise	Coût en Monnaie Locale	Coût Total
A	Travaux	92.60	30.01	122.61
B	Biens	0.56	0.00	0.56
C	Services	10.97	3.86	14.83
	Total	104.13	33.87	138.00

ANNEX 3.5: DEPENSES PAR CATEGORIES				
B. POUR PRET FCPA				
		En Millions USD		
	Catégorie de Dépense	Coût en Devise	Coût en Monnaie Locale	Coût Total
A	Travaux	31.74	10.76	42.00
B	Biens	0.00	0.00	0.00
C	Services	0.00	0.00	0.00
	Total	31.74	10.26	42.00

Appendice IV : Justification du niveau de la contrepartie du gouvernement dans le cas de la Tanzanie

Justification du financement de plus de 50 % du coût du projet par la BAD

Se fondant sur la politique de la Banque en matière de dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque, la présente opération propose une contribution financière du gouvernement inférieure à 50 % pour les raisons suivantes :

1. Engagement du gouvernement à mettre en œuvre son Programme global de développement

Le cadre et les objectifs à long terme de développement de la Tanzanie sont définis dans la Vision nationale 2025 (TDV 2025), qui traduit ses aspirations à devenir un pays à revenu intermédiaire et semi-industrialisé à l'horizon 2025. La Vision est sous-tendue par les objectifs suivants : i) une bonne qualité de vie pour tous les citoyens, ii) une bonne gouvernance et l'état de droit, et iii) une économie compétitive, grâce, notamment, au développement des infrastructures. Sur le moyen terme, le programme d'action du gouvernement est énoncé dans le Deuxième Plan quinquennal de développement (FYDP II : 2016/2017 – 2020/2021), dont l'industrialisation constitue la ligne de force. Ayant pour thème « Renforcement de l'industrialisation pour la transformation économique et le développement humain », cet ambitieux plan s'articule autour des thèmes suivants : 1) la croissance et l'industrialisation, 2) le développement humain et la transformation sociale, 3) l'amélioration du climat des affaires, et 4) l'efficacité et l'efficience dans l'exécution. Le plan vise à porter la croissance du PIB réel annuel à 10 % à l'horizon 2021 (7 % en 2015), le revenu par habitant à 1 500 USD (1 043 USD en 2014), et à ramener le taux de pauvreté à 16,7 % en 2021 (28,2 % en 2011/12).

2. Allocations financières du pays aux secteurs ciblés par l'assistance de la Banque

Le développement des infrastructures reste une priorité de tout premier ordre dans les plans et les stratégies de la Tanzanie. La part des dépenses d'infrastructure (transports et énergie) dans le budget total s'élève à 20 %, et le pays s'est doté de plans directeurs et de programmes pluriannuels, mais leur exécution continue d'achopper sur la question du financement. S'agissant du secteur des transports, le deuxième Plan quinquennal de développement (FYDP II : 2016/2017 – 2020/2021) vise à transformer la Tanzanie en une plateforme de premier plan pour le transport multimodal et de logistique. Le pays dispose d'un vaste champ d'action pour faciliter le commerce régional et mondial, ayant des atouts en matière d'expédition, d'entreposage et de stockage en vrac, et desservant un certain nombre de pays sans littoral. Pour atteindre ces objectifs, le deuxième Plan quinquennal estime le montant total des besoins d'investissements à environ 12,5 milliards d'USD pour cinq ans (équivalent à un budget annuel moyen d'environ 2,5 milliards d'USD). Cependant, le financement reste un défi majeur, et pour les exercices budgétaires 2017/2018 et 2018/2019, les allocations pour le secteur des transports se sont élevées à 2,1 milliards et 1,8 milliard d'USD respectivement. Les parts du secteur des transports dans le budget sont indiquées au tableau 1 ci-dessous.

TABLEAU 1 : FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES EN TANZANIE

	Budget 2017/2018	Budget 2018/2019
Financements alloués aux infrastructures	1 868,64 millions UC	1 829,45 millions UC
Part des infrastructures (énergie et transports) dans le budget	20 %	18 %
<i>Financements alloués au secteur des transports</i>	1 565 millions UC	1 297 millions UC
<i>Part du budget des transports dans le budget des infrastructures</i>	84 %	71 %

Source : Ministère des Finances et du Plan.

3. Situation budgétaire et niveau d'endettement du pays

En juin 2018, le gouvernement a dévoilé un budget de 32 500 milliards de TZS (à peu près 14,3 milliards d'USD) pour l'exercice 2018/2019. Les dépenses globales budgétisées représentent environ 24,5 % du PIB, niveau légèrement inférieur à la prévision de 26 % du PIB et à la probable réalisation de 24,1 % de l'exercice 2017/2018. Les recettes intérieures devraient augmenter modestement, passant de 14 % du PIB en 2017/2018 à 15,2 % en 2018/2019. La situation budgétaire est résumée au tableau 2, qui fait ressortir les principales difficultés que continue de rencontrer le gouvernement pour obtenir des financements extérieurs en faveur de son programme de développement. La part des prêts et subventions étrangers a baissé, passant d'un probable taux de réalisation d'environ 9,2 % dans le budget 2017/2018 à un taux prévisionnel de 8 % dans le budget 2018/2019. La dette extérieure de la Tanzanie s'élève à environ 37 % du PIB, et la plus récente évaluation de la soutenabilité de sa dette, effectuée conjointement par la Banque mondiale et le FMI (DSA 2016/2017), indique que la dette du pays est soutenable, et son risque de surendettement, faible. L'évaluation indique en outre que la Tanzanie pourrait augmenter son déficit budgétaire à 4,5 % en quelques années, tout en conservant un risque faible de surendettement.

TABLEAU 2 : SITUATION BUDGÉTAIRE			
	2016/17	2017/18 probable	Budget 2018/19
Dépenses totales en pourcentage du PIB	24,2 %	24,1 %	25,4 %
Recettes intérieures en pourcentage du PIB	15,1 %	14,9 %	15,2 %
Part des prêts et subventions étrangers dans le budget	8,7 %	9,2 %	8 %
Part des appuis au budget général dans le budget total	1,2 %	2,0 %	2,0 %
Prêts et subventions étrangers en pourcentage du PIB	2,1 %	3,3 %	3,0 %

Source : Ministère des Finances et du Plan.

4. Initiatives nationales

L'initiative la plus notable est la construction d'une ligne de chemin de fer à écartement normal, reliant la Tanzanie au Burundi, au Rwanda, à l'Ouganda et à la République démocratique du Congo, d'une longueur estimée à environ 2 200 km. La première phase du projet, qui porte sur la construction d'une voie principale estimée à 205 km et d'une voie d'évitement de 95 km de Dar es-Salaam à Morogoro, est en cours, pour un coût estimé à environ 1,22 milliard USD. En mars 2018, la deuxième phase du projet a été lancée, qui portera sur la construction de 336 km de voie principale et 86 km de voie d'évitement de Morogoro à Dodoma, pour un coût estimé à environ 1,92 milliard USD. Le gouvernement est déjà à un stade avancé dans la recherche d'un prêt auprès d'agences de crédit à l'exportation et de bailleurs de fonds commerciaux pour le financement de la

deuxième phase. La mobilisation de ressources pour le financement des tronçons restants est en cours. Parmi les autres initiatives figurent notamment l'amélioration des routes énumérées ci-après, par la pose d'un revêtement de bitume : Uyovu – Biharamulo (90 km), Tabora- Nyahua (85 km), Kyaka – Bugene (59,1 km) et Uyovu – Biharamulo (90 km), achevée en 2018, à un coût combiné d'environ 340 millions d'USD.

Appendice V : Carte de la zone du projet

La carte ci-dessous montre la ville de Dodoma avec le tracé de la route du projet.

