



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

Décision

Decisione

0704

17. April 1991

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Bern, le 18 mars 1991

Rwanda: Amélioration et revêtement de la route Giratama-Kibuye,
1991-1995

Cofinancement "IDA-9": Frs. 15'000'000.--

Vu la proposition du DFAE du 18 mars 1991

Vu les résultats de la procédure de co-rapport, il est

décidé:

Un crédit non remboursable de Frs. 15'000'000.-- est accordé en faveur de la République du Rwanda pour la mise en oeuvre d'un cofinancement avec l'Association Internationale de Développement.

L'engagement se fera à la charge du crédit de programme de Frs. 3,3 milliards de francs concernant la continuation de la coopération technique et l'aide financière bilatérale en faveur des pays en développement selon l'AF du 4 octobre 1990. Les dépenses découlant de cet engagement seront imputées au budget de la DDA, article 0202-3600.

Pour extrait conforme
Le Secrétaire

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
X		EDA	15	-
		EDI		
		EJPD		
		EMD		
	X	EFD	7	-
	X	EVD	7	-
		EVED		
		BK		
	X	EFK	2	-
	X	Fin.Del.	2	-



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Berne, le 18 mars 1991

Fera l'objet d'un communiqué
de presse une fois l'accord
signé avec le Gouvernement
de la République du Rwanda

Au Conseil Fédéral

RWANDA: Amélioration et revêtement de la route Gitarama -
Kibuye, Cofinancement "IDA-9" - Frs 15'000'000.-

I

Cette proposition recommande l'octroi d'une contribution financière non remboursable de Frs 15'000'000 à la République Rwandaise. Ce montant permettra à la Suisse de cofinancer un projet de l'Association Internationale de Développement (AID) / "International Development Association" (IDA) ayant pour but l'amélioration et le revêtement du lot 2 (34.9 km) de la Route Gitarama-Kibuye (longueur totale: 75.7 km). La route est divisée en deux lots. Le premier lot (40.8 km) sera cofinancé par un don du Fonds Européen de Développement et la République Rwandaise. Les cofinanciers du deuxième lot sont la Suisse, l'IDA, le Fonds International pour le Développement de l'OPEP et le Gouvernement Rwandais. Le coût total est estimé à US\$ 60 mio. Cette route relie la Préfecture de Kibuye au réseau national bitumé à Gitarama et sa remise en état complètera l'amélioration du réseau des routes nationales.

Le cofinancement suisse s'ajoute au projet sectoriel des transports (US\$ 40 mio) conclu entre le Gouvernement Rwandais et l'IDA et vise à réaliser, au niveau sectoriel, les objectifs globaux de la politique de développement du Gouvernement pour le IVe Plan de Développement Economique, Social et Culturel. L'ensemble des actions sectorielles prévues sur quatre ans s'élèvera à US\$ 149 mio. Le Gouvernement Rwandais en supportera 36%. Le cofinancement suisse sera administré par l'IDA dans le cadre de l'"IDA-9". Cette contribution s'inscrit dans l'enveloppe financière de Frs 380 millions dont la Suisse s'est engagée dans le cadre de la Neuvième Reconstitution de l'IDA.

II

CONTEXTE GENERAL

Le Rwanda (26'338 km² et 7 mio d'habitants) est un pays enclavé, situé à environ 1'500 km de l'océan indien. Son relief très accidenté et la densité élevée de la population (400 hab/km² de terre cultivable) ont fortement marqué les infrastructures de transport. Plus de 90% de la population habitent en milieu rural. L'agriculture de subsistance est prédominante, avec le café et le thé comme cultures de rente.

En octobre 1990, le Rwanda a fait l'objet d'une attaque menée depuis l'Ouganda par le Front Patriotique Rwandais (FPR). Cette agression a été contenue par l'armée rwandaise, qui contrôle à nouveau l'ensemble du territoire depuis le mois de novembre 1990, sans toutefois pouvoir empêcher le FPR de poursuivre un harcèlement le long de la frontière entre le Rwanda et l'Ouganda.

Des initiatives diplomatiques ont été lancées au niveau des pays de la sous-région (Rwanda-Ouganda, Burundi, Zaïre, Kenya et Tanzanie) pour tenter de trouver une solution négociée au conflit, ainsi qu'au problème que pose l'existence d'une importante communauté de réfugiés rwandais dans les pays voisins du Rwanda. Ces contacts ont abouti notamment à l'élaboration d'un accord de cessez-le-feu qui devrait être signé le 29 mars 1990. Le respect de cet accord permettra au Rwanda de concentrer ses moyens sur l'effort de développement et de poursuivre l'ouverture démocratique entamée avant le début des troubles et encore récemment confirmée par le Président Habyarimana. La Suisse suit de près l'évolution de la situation, notamment la question des droits de l'homme et le rétablissement des conditions de travail pour les expatriés. Sur ce dernier point, le Rwanda a levé les principales restrictions qui entravaient le travail, ce qui permet d'espérer un déroulement normal du présent projet. Pour d'autres projets, la Suisse a limité à une année la durée des accords qui devaient être renouvelés.

Le réseau de communication du pays comprend environ 12'500 km de routes et de pistes dont environ 6'000 km sont répertoriés. Seulement 3'400 km sont gérés par le Ministère des Travaux Publics, de l'Energie et de l'Eau (MINITRAPE). Les dernières années ont vu, avec l'assistance des bailleurs de fonds, une amélioration significative du réseau national d'environ 2'300 km, dont env. 1'000 km sont goudronnés. Le reste du réseau est constitué par des routes régionales et communales. La couverture spatiale est suffisante. Néanmoins, les routes en terre ou graveleuses sont caractérisées par leur sinuosité, des déclivités importantes et une mauvaise qualité de la couche de roulement. Dans les terrains montagneux ayant souvent des conditions géotechniques difficiles et une pluviométrie élevée, les coûts d'entretien sont énormes.

Avec une densité d'environ 3 véhicules pour 1'000 habitants, le parc automobile du Rwanda est modeste dans le contexte régional. Quelque 20'000 véhicules et 6'000 motos circulent sur le réseau. L'importance d'une infrastructure routière fonctionnelle est démontrée par le taux élevé de véhicules utilitaires (camions, taxis brousse, camionnettes et tracteurs), représentant les 2/3 du parc automobile.

LE PROJET

1. Finalité: L'accès aux services publics et sociaux dépend en partie d'une infrastructure routière adéquate. Son développement est ainsi directement lié au développement social et économique. Ces dernières années, le Rwanda a investi une part importante de ses moyens dans ce secteur. Le cofinancement suisse s'intègre dans le projet sectoriel des transports (US\$ 40 mio) conclu entre le Gouvernement Rwandais et l'IDA¹, visant à réaliser au niveau sectoriel les objectifs globaux de la politique de développement du Gouvernement Rwandais pour le IVe Plan de Développement Economique, Social et Culturel. Les **objectifs principaux** sont les suivants: améliorer l'entretien routier, la sécurité routière et l'efficacité des sociétés de transport, réduire les coûts de transport, diversifier les corridors d'accès, améliorer la concurrence modale et coordonner les activités de transport pour le trafic international. L'amélioration et le revêtement de la route Gitarama-Kibuye constitue un élément clé de ce projet et facilitera les mouvements des biens et services d'une région montagneuse du pays (700'000 habitants) dotée d'un potentiel agricole important. La route contribuera également au processus de valorisation touristique des attraits naturels de la Préfecture de Kibuye.

Jusqu'à présent, la Suisse ne figure pas parmi les donateurs du secteur des transports au Rwanda. La Préfecture de Kibuye est une zone d'action prioritaire de la coopération au développement helvético-rwandaise. Lors de son passage en Suisse en 1987, le Ministre rwandais des Affaires Etrangères avait demandé une participation financière pour l'amélioration de la route Gitarama - Kibuye. Etant donné l'intérêt économique que représente cet axe pour la Préfecture, nous avons déclaré être prêts à étudier favorablement cette requête dans le sens d'une participation à un projet de l'IDA. Depuis, le projet figure parmi les nouvelles actions du programme par pays de la DDA.

2. Le cadre institutionnel: Le MINITRAPE, par sa Direction Générale des Ponts et Chaussées (DGPC), assume la responsabilité de la planification, la construction et l'entretien du réseau national. La planification est du ressort de la Direction de la Planification et de la Programmation, tandis que l'exécution des travaux est sous la responsabilité de la

¹ l'accord a été signé le 31.8.90 et entrera en vigueur en avril 1991

Direction de l'Entretien. L'organisation en place est jugée adéquate pour l'administration de ces tâches. Néanmoins, les cadres supérieurs qualifiés manquent et des expatriés occupent des places de conseillers et de formateurs. Les études et les grands travaux font l'objet d'un appel d'offres international. Les besoins en développement des ressources humaines sont reconnus. Leur mise en oeuvre se heurte à la qualification technique de base et au système peu rémunérateur de la fonction publique. Plusieurs actions de formation sont en cours dans les domaines de la gestion du réseau, de l'entretien, etc. Elles seront encore renforcées par le projet sectoriel.

Le niveau consacré à l'entretien routier du réseau rwandais (Frw 1'400 mio/an pour les années 1986-1988) figure parmi les plus avancés des pays de l'Afrique subsaharienne. Mais il faut noter que le MINITRAPE ne gère qu'un quart du réseau. Avec l'assistance de l'IDA et de la RFA, une structure administrative adéquate vient d'être créée. Par le biais du budget des dépenses publiques, le Gouvernement Rwandais finance 40% des coûts, le solde provenant de l'aide extérieure.

3. La route Gitarama - Kibuye: La route Kibuye-Gitarama relie le centre du pays au Lac Kivu. L'état actuel de la route en terre avec des endroits gravilloneux est défectueux. La surface est dégradée, les accotements sont insuffisants, l'assainissement souvent inexistant. Des problèmes d'érosion se posent et les ouvrages d'art sous-dimensionnés sont en mauvais état.

4. L'amélioration de la route: Les études techniques et économiques de faisabilité et l'établissement des dossiers d'appel d'offres ont été financés par le FED². Du point de vue technique, il s'agit d'améliorer le tracé existant sur 75.5 km, avec une largeur de revêtement minimum de 6 mètres et 2 accotements de 1.5 m chacun. Le profil en long amélioré tient compte des conditions topographiques et des vitesses de référence choisies par section. La superstructure de la route sera en général formée par une fondation en latérite (épaisseur 20 cm), une base en concassés (20 à 35 cm) et un revêtement en bi-couche.

5. Les contraintes environnementales: Pendant les discussions techniques de l'avant-projet détaillé en 1988, la DDA était représentée par un consultant³. Par la suite, des modifications concernant la stabilité des talus et les quantités de remblais et déblais ont été apportées au projet.

² Fonds Européen de Développement qui a confié l'exécution des études à la Rhein-Ruhr Ingenieur-Gesellschaft mbH, Dortmund

³ Bureau d'études Colombi, Schmutz Dorthe, Mont-sur-Lausanne

Au début de 1990, une étude environnementale qualitative demandée par l'IDA a défini un nombre d'impacts directs et indirects à atteindre par le projet. Certains ont dû être analysés plus en détails avant le démarrage des travaux. Il s'agit de recueillir des informations additionnelles sur l'état actuel de l'écosystème du bassin versant de la route, et notamment l'importance des terres agricoles détruites par la mise en dépôt des déblais. Entretemps une étude géotechnique additionnelle, financée par la CEE, vient de quantifier les pertes en terres arables à env. 200 ha sur la longueur totale, nécessitant la réinstallation d'environ 200 familles. La CEE, en accord avec l'IDA, a demandé au MINITRAPE qu'une étude de vérification de l'avant-projet détaillé soit rapidement effectuée. Les préoccupations de la CEE, de l'IDA et de la DDA se rejoignent. Une révision des paramètres techniques sera envisagée par l'IDA, si les effets sur l'environnement restent importants. L'IDA précise qu'aucun décaissement n'interviendra tant qu'un plan convaincant de réinstallation n'aura pas été approuvé par le Gouvernement Rwandais. Au niveau technique, des contacts seront pris avec les ingénieurs forestiers suisses travaillant à Kibuye et les missions de la CEE et de l'IDA, afin de discuter des problèmes de stabilisation des talus.

6. L'organisation des travaux: Suite à plusieurs réunions de coordination entre le Gouvernement Rwandais et les bailleurs de fonds, il a été convenu de diviser le projet en deux lots: lot 1 (40.8 km) et 2 (34.9 km), y compris env. 4 km de route en ville de Kibuye. Les travaux seront soumis à deux marchés internationaux qui seront adjugés selon les normes du FED et de l'IDA respectivement. Les présélections ont eu lieu ces derniers mois⁴. Des offres conditionnelles seront demandées début 1991. A la condition que les problèmes mentionnés ci-dessus aient été résolus, les travaux devraient débuter fin 1991 au plus tôt. Leur durée sera d'environ 30 mois. Pour leur surveillance, deux marchés sont également prévus. Pour le lot 2, un bureau d'étude suisse sera sur la liste des firmes préqualifiées.

7. Coût et financement du lot 2 de la Route Gitarama-Kibuye: Le devis des travaux (base mi-1989, en devises et en monnaie locale), y compris les réserves pour imprévus physiques et le renchérissement pendant la durée prévue des travaux, s'élève à US\$ 60 mio pour la longueur totale de 75.5 km. Le lot 1 (40.8 km) sera cofinancé par un don du Fonds Européen de Développement (US\$ 32 mio.) et la République Rwandaise. Les cofinanciers du lot 2 sont la Suisse (15 mio Frs/40%), l'IDA (US\$ 9.5 mio/35%), le Fonds International pour le Développement de l'OPEP (US\$ 4.0 mio/15%) et le Gouvernement Rwandais. La contribution par le budget d'investissement public pour toute la longueur de la route s'élèvera à US\$ 5.7 mio (10%). Le taux des décaissements dus à l'entreprise se

⁴ Vu la localisation et le montant des marchés aucune entreprise suisse s'est intéressée

fera selon le taux de financement. L'échéancier se répartit sur les années 1992 à 1995. Les bureaux de surveillance seront financés uniquement par la CEE et l'IDA.

APPRECIATION

L'amélioration et le revêtement de la route Gitarama - Kibuye facilitera le mouvement des biens et services de la région de Kibuye. Tandis que les études techniques ont été faites sans pleinement prendre en considération les effets sur l'environnement, des études additionnelles récentes montrent que ces aspects doivent être respectés. En plus des précautions citées ci-dessus, un suivi-monitoring des incidences sur l'écosystème est proposé pendant au moins 15 à 20 ans après l'exécution des travaux. Au niveau de la gestion du réseau routier, l'axe fera partie d'un programme amélioré d'entretien courant rattaché au projet sectoriel des transports. Des mesures politiques prises par le Gouvernement Rwandais, notamment la création d'un Fonds Routier (août 89) et la signature de la Déclaration de Politique Sectorielle, y compris son plan d'action, en renforcent la structure administrative. Le suivi du projet par la DDA se fera dans le cadre de la coordination étroite entre les bailleurs de fonds et le Gouvernement Rwandais par son bureau de coordination. Le service sectoriel eau et infrastructure DDA l'appuiera pour des questions techniques. Au niveau de l'IDA, le projet sera géré par le même département responsable pour nos cofinancements dans le secteur routier à Madagascar, ce qui facilitera le dialogue avec l'IDA.

III

L'Office fédéral des affaires économiques extérieures et l'Administration fédérale des finances ont été consultés et se sont déclarés d'accord avec la présente demande.

IV

Nous vous proposons donc de prendre la décision ci-jointe.

DEPARTEMENT FEDERAL DES
AFFAIRES ETRANGERES


René Felber

Extrait du procès-verbal

- EDA 15 pour exécution
- EFD 7 pour information
- EVD 7 (GS 5, OFAEE 2) pour information
- EFK 2 pour information
- Fin Del 2 pour information

Pour co-rapport

- Département Fédéral de l'Economie publique 1987
- Département Fédéral des Finances

7. ODA: Programme annuel, Rwanda 1989

Annexes

- Liste des documents utilisés
 - Projet de décision
1. Transport Sector project, staff appraisal report no: 8386-RW, 30.4.1989
 2. World Bank/IDA: Transport Sector project, Development Credit agreement, final version, April 12, 1989
 3. Banque Mondiale: Procès verbal des négociations entre une délégation du Rwanda et l'AID à Washington du 6 au 12 avril, 1989 sur le crédit au secteur transport au Rwanda
 4. Harcier, J.B.: Route Gitarama-Kibuye, Evaluation environnementale, projet rapport finale, 15.2.1989.
 5. Rhain-Ruhr Ingenieur Consultants (RRI): Route Gitarama-Kibuye, Etude d'exécution, 7.1987 (15 volumes).
 6. RRI: Route Gitarama-Kibuye, Etudes supplémentaires 10/88 et 12/88.
 7. Colombi/Schauts, Corthe SA (CEO): rapports sur l'avant-projet détaillé et l'étude économique de la route Gitarama-Kibuye, 2/88 et 4/88.
 8. CSD: rapport réunion bailleur de fonds, route Gitarama-Kibuye, Bruxelles, 16-18.5.1988
 9. Divers: plusieurs PV des réunions des représentants des bailleurs de fonds au Rwanda: CEE, BR et la Suisse (Bucco)
 10. Touristconsult: Préfecture de Kibuye, étude du potentiel touristique, Bâle, 31.5.90

Liste des documents utilisés

1. DDA: Amélioration Programme par Pays: Rwanda 1987 Gitarama-Kibuye, 1991-1993
2. DDA: Programme annuel, Rwanda 1990
3. World Bank: Transport Sector project, staff appraisal report no: 8386-RW, 30.4.1990
4. World Bank/IDA: Transport Sector project, Development Credit agreement, final version, April 12, 1990
5. Banque Mondiale: Procès verbal des négociations entre une délégation du Rwanda et l'AID à Washington du 6 au 12 avril, 1990 sur le crédit au secteur transport au Rwanda
6. Mercier, J.R.: Route Gitarama-Kibuye, Evaluation environnementale, projet rapport finale, 15.2.1990.
7. Rhein-Ruhr Ingenieur Consultants (RRI): Route Gitarama-Kibuye, Etude d'exécution, 7.1987 (15 volumes).
8. RRI: Route Gitarama-Kibuye, Etudes supplémentaires 10/88 et 12/88.
9. Colombi/Schmutz, Dorthe SA (CSD): rapports sur l'avant-projet détaillé et l'étude économique de la route Gitarama-Kibuye, 2/88 et 4/88.
10. CSD: rapport réunion bailleur de fonds, route Gitarama-Kibuye, Bruxelles, 16-18.5.1988
11. Divers: plusieurs PV des réunions des représentants des bailleurs de fonds au Rwanda: CEE, BM et la Suisse (Buco)
12. Touristconsult: Préfecture de Kibuye, étude du potentiel touristique, Bâle, 31.5.90

KSIS: Genfer Expertentreffen über Nationale Minderheiten, 1991
 Aufwendungen der Schweiz als Gastland

Rwanda: Amélioration et revêtement de la route Giratama-Kibuye, 1991-1995

Cofinancement "IDA-9": Frs. 15'000'000.--

Aufgrund des Erlasses des KStV vom 19. April 1991
 Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

Vu la proposition du DFAE du 18 mars 1991

Vu les résultats de la procédure de co-rapport, il est

1. Die Eligencebedingung über décidé: die Kosten für die Sicher-

Un crédit non remboursable de Frs. 15'000'000.-- est accordé en faveur de la République du Rwanda pour la mise en oeuvre d'un cofinancement avec l'Association Internationale de Développement.

L'engagement se fera à la charge du crédit de programme de Frs. 3,3 milliards de francs concernant la continuation de la coopération technique et l'aide financière bilatérale en faveur des pays en développement selon l'AF du 4 octobre 1990. Les dépenses découlant de cet engagement seront imputées au budget de la DDA, article 0202-3600.

Für getreuen Auszug.

Pour extrait conforme
 Le Secrétaire

Protokollauszug an

Nr.	FK	Dep.	Art.	Aktion
X		EDK	10	-
		EDI		
	X	ESD	1	-
		ESD		
X		EFD	7	-
		EVD		
		EVED		
		EFK		
	X	EFK	1	-
	X	Fin.Dei	7	-