



**REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE**

**Union - Discipline - Travail**

**PROJET DE CONNECTIVITE INCLUSIVE ET D'INFRASTRUCTURE RURALE EN COTE D'IVOIRE (PCR-CI)**



**TERMES DE REFERENCES POUR LE RECRUTEMENT D'UN VERIFICATEUR INDEPENDANT DANS LE  
CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE CONNECTIVITÉ INCLUSIVE ET  
D'INFRASTRUCTURES RURALES EN CÔTE D'IVOIRE (PCR-CI)**

**Janvier 2025**

## SOMMAIRE

I.	CONTEXTE ET JUSTIFICATION.....	3
II.	OBJET DES TERMES DE REFERENCE .....	4
III.	MISSION DU CONSULTANT.....	5
IV.	RESULTATS ATTENDUS.....	5
V.	PROFIL DU CONSULTANT .....	6
VI.	LIEU ET DUREE DE LA MISSION .....	6
VII.	LIBVRABLES .....	7
VIII.	METHODE DE SELECTION.....	8
	ANNEXE : CONDITIONS BASEES SUR LA PERFORMANCE (CBP).....	10

## I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

1. La partie nord de la Côte d'Ivoire comprend 11 régions, à savoir : le Bafing, le Worodougou, le Béré, le Hambol, le Gontougo, le Kabadougou, le Folon, la Bagoué, le Poro, le Tchologo et le Bounkani. Ces régions du Nord sont parmi celles les plus à la traîne de la Côte d'Ivoire, en termes de pauvreté, de capital humain (santé et éducation) et de disparités entre les genres. Ces régions sont également sujettes à la fragilité et aux conflits avec une concentration d'incidents plus importante que dans le reste du pays, en l'occurrence, les effets des crises de la région sahéenne (principalement le Burkina Faso et le Mali) avec un risque de propagation et d'intensification des conflits.
2. Les zones rurales de ces régions sont confrontées à plusieurs chocs internes et externes tels que les conflits entre éleveurs et agriculteurs, la violence et les impacts du changement climatique. Si la pauvreté et le faible développement du capital humain constituent des questions transversales dont les causes profondes sont nombreuses, le manque d'accès (physique et numérique) aux services sociaux de base (éducation et santé) et aux opportunités économiques est un facteur déterminant clé de la pauvreté dans les régions ciblées. Cet isolement (manque d'opportunités) recoupe différents secteurs de développement et devrait être traité de manière intégrée.
3. C'est pour apporter un appui à la résorption de cette situation que la Banque mondiale et la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (AIIB) ont accepté de financer le Projet de Connectivité Inclusive et d'Infrastructure Rurale en Côte d'Ivoire (PCR-CI).
4. Le financement est de 500 millions USD (300 millions de la Banque mondiale et 200 millions de l'AIIB), assorti de conditions de décaissement basées sur la performance. Cette approche est rendue indispensable en raison de la particularité du projet qui ambitionne d'accompagner une réforme, mais également pour s'inscrire dans l'approche centrée sur les résultats qui est un des axes majeurs de la politique nationale. Il est également envisagé la contribution du Fonds d'Entretien Routier (FER) au financement des activités d'entretien routier, à hauteur de 71,2 millions USD.
5. L'Objectif de Développement du Projet (ODP) est de fournir une connectivité routière rurale inclusive et résiliente au climat dans certaines régions défavorisées de la Côte d'Ivoire.
6. De manière spécifique, le PCR-CI vise à : (i) assurer une desserte universelle et résiliente ; (ii) améliorer l'accès aux services sociaux de bases et, aux opportunités économiques ; (iii) renforcer la gestion de l'entretien des routes résiliente au changement climatique y compris la sécurité routière.
7. Les activités du PCR-CI vont porter sur trois volets principaux :
  - a. **Volet Infrastructure de connectivité rurale inclusive et résiliente** : Ce volet vise à améliorer la connectivité dans les zones rurales, pour une meilleure accessibilité physique aux écoles, centres de santé et marchés ruraux et urbains. Il comprendra les activités suivantes : (i) construction et réhabilitation de routes stratégiques ; (ii) entretien courant, périodique sur les routes stratégiques et (iii) petites interventions sur les routes rurales non stratégiques. Ces travaux devraient comporter également des aménagements spécifiques pour renforcer la sécurité routière et la résilience des routes et des populations aux changements climatiques à travers une meilleure gestion des eaux de ruissellement. Il est aussi envisagé l'aménagement et le bitumage d'axes routiers qui désenclavent le maximum de population. Il sera également exploré la possibilité de saisir l'opportunité des travaux routiers pour poser l'infrastructure passive destinée à accueillir la fibre optique, ce qui pourrait servir d'incitation pour les opérateurs de connectivité numérique.

**b. Volet Infrastructure socio-économique rurale** : Ce volet vise à optimiser l'impact des interventions sur les infrastructures routières, à travers diverses activités complémentaires : (i) aménagement/réhabilitation de marchés ruraux, équipements de stockage et plateformes de groupage pour renforcer la chaîne logistique agricole et ainsi réduire les pertes post-récolte ; (ii) infrastructures diverses pour renforcer la cohésion sociale dans les zones rurales (réhabilitation de bâtiments, aménagement de points d'eau, points de lavage des mains, toilettes, clôtures et autres dans les écoles et centres de santé ruraux, petites infrastructures en appui aux initiatives communautaires, fournitures diverses y compris équipements numériques, petites extensions d'eau et d'électricité etc.) ; (iii) plantation d'arbres et création de bosquets pour contribuer au programme REDD+ de reforestation du pays, pour une meilleure résilience aux changements climatiques ; (iv) infrastructures (voirie, drainage, éclairage public etc.) dans les centres urbains de niveau tertiaire afin de renforcer les dynamiques territoriales ; et (v) appui au développement des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) à travers une opération pilote en faveur de groupements féminins.

**c. Volet Appui aux stratégies institutionnelles et sectorielles, renforcement des capacités** : Ce volet comporte des activités « transversales » à celles présentées ci-dessus : (i) Renforcement des capacités ; (ii) Assistance technique à l'exécution des travaux ; (iii) Appui à la gestion du secteur routier et au programme pour le climat ; (iv) Appui à la sécurité routière dans les zones rurales.

## **II. OBJET DES TERMES DE REFERENCE**

8. Dans le cadre de la mise en œuvre du PCR-CI, le Gouvernement de Côte d'Ivoire et la Banque mondiale ont convenu que certaines activités du projet, du fait de leur caractère transformationnel et leurs effets catalyseurs dans l'atteinte des objectifs du projet, soient soumises à des Conditions Basées sur la Performance (CBP) ou à des Décaissement Basées sur les Résultats (DBR).

9. Six (06) indicateurs basés sur la performance ont été définis pour les six (06) années de mise en œuvre du projet (2023-2029) auxquels sont liés des montants de décaissements et des dépenses éligibles. L'atteinte des résultats ou le niveau d'atteinte des résultats (selon la formule de décaissement définie) sera évalué conformément à la méthodologie convenue telle que définie dans le Plan de Suivi Evaluation (PSE) et en référence au Document d'Evaluation du Projet (PAD). La description détaillée des CBP figure également en annexe des présents TDR.

10. Afin de garantir la réalité des résultats et l'éligibilité des dépenses y afférentes figurant dans les rapports des structures bénéficiaires des CBP, il a été convenu de la mise en place d'un processus de vérification indépendant.

11. A cet effet, la Cellule de Coordination des Projets d'Infrastructures en Côte d'Ivoire (CC-PRICI, Unité de Coordination du projet), agissant pour le compte du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER), Maître d'ouvrage, recrute un Consultant individuel dénommé « Vérificateur Indépendant ».

Les présents termes de référence visent à définir les missions du Consultant à recruter pour la réalisation des différentes vérifications.

### **III. MISSION DU CONSULTANT**

12. L'objectif général de la mission est de réaliser ou conduire des vérifications externes indépendantes de la mise en œuvre des CBP.

13. Cette mission vise à vérifier, chaque année, la réalité des résultats, l'atteinte des objectifs fixés et l'éligibilité des dépenses y afférentes dans le cadre des CBP. Cette mission permettra de fournir les informations nécessaires sur les progrès accomplis, les contraintes et dégager des leçons apprises pour réorienter éventuellement les actions et les interventions visant à optimiser les résultats.

14. Le vérificateur fournira au Gouvernement et à la Banque mondiale un point de vue objectif, rigoureux et extérieur sur les réalisations telles que mesurées par les indicateurs convenus et l'atteinte des objectifs fixés dans le cadre des CBP. Il s'agira pour le vérificateur de (i) faire la vérification du niveau d'atteinte des CBP et (ii) d'établir un rapport de certification des résultats pour enclencher le processus de décaissement liés à chaque CBP.

15. De manière spécifique et non-exhaustive, le Consultant devra :

- Mettre en place un dispositif de vérification ;
- Analyser les rapports / documents de vérification des résultats transmis par le Gouvernement à travers la CC-PRICI ;
- Vérifier la cohérence et la concordance des données collectées et des analyses ;
- Effectuer les vérifications quantitatives et qualitatives de l'exécution et des résultats des CBP y compris des entretiens avec les parties prenantes et des visites de sites ;
- Analyser l'éligibilité des dépenses afférentes aux activités réalisées et au résultats obtenus ;
- Réaliser les contre-vérifications de l'information fournie par les bénéficiaires des CBP aux niveaux les plus pertinents y compris, les enquêtes de vérification ;
- Elaborer et restituer les rapports des missions de vérification aux parties prenantes y compris des recommandations pour l'amélioration du processus de vérification, ainsi qu'un plan d'actions et de remédiation pour corriger les écarts éventuels relevés au cours des vérifications ;
- Transmettre à la CC-PRICI un Rapport de vérification qui fournira, notamment les informations et conclusions nécessaires pour décider d'un décaissement ultérieur ou d'un remboursement ;
- En cas de non-réalisation des objectifs, identifier les principaux obstacles et contraintes qui entravent les progrès vers la réalisation des objectifs convenus et formuler des recommandations.

### **IV. RESULTATS ATTENDUS**

16. Il est attendu principalement de cette mission, la production des rapports de certification de l'atteinte des CBP à la suite des rapports de résultats du Gouvernement.

17. Les principaux résultats attendus sont les suivants :

- Dispositif de vérification des CBP mis en place à travers l'élaboration des outils/méthodologie/planning de vérification des données ;

- Rapport de vérification préparé qui comprend notamment, les informations et conclusions nécessaires pour décider si un paiement doit être fait en lien avec les indicateurs identifiés pour les CBP ;
- Leçons apprises sont capitalisées, les réajustements à mi-parcours et les améliorations à apporter au Projet en vue d'améliorer les résultats sont proposés.

## **V. PROFIL DU CONSULTANT**

18. La mission sera conduite par un consultant individuel disposant d'une solide expérience en suivi/vérification des données basées sur la performance dans le secteur des infrastructures routières, pour un crédit-temps global estimé à deux virgule cinq (2,5) homme-mois.

19. Les conditions minimales sont les suivantes :

- Être un spécialiste en infrastructures, minimum BAC+5 en génie-civil ou toute autre discipline pertinente ;
- Disposer d'une expérience professionnelle d'au moins 10 ans dans le domaine des infrastructures (aménagement des voiries, réhabilitation et entretien de routes rurales) ;
- Avoir au moins trois (03) expériences spécifiques dans la coordination/supervision de projets en maîtrise d'ouvrage /maîtrise d'ouvrage déléguée, dans la conduite d'études ou de contrôle des travaux en cabinet d'ingénieur-conseil ;
- Avoir réalisé au moins deux (02) missions de suivi/vérification des données basées sur la performance dont au moins trois (03) missions dans le secteur des infrastructures routières. Des missions réalisées en Afrique subsaharienne seront un atout.
- Une expérience en qualité de spécialiste en infrastructure ou consultant en infrastructure dans un projet financé par les Partenaires Techniques et Financier (PTF) serait également un atout ;
- Une parfaite maîtrise du français avec de bonnes capacités de communication dans cette langue.

20. Les références doivent être limitées aux dix (10) dernières années.

21. Le Consultant fera son affaire de la mobilisation du personnel auxiliaire nécessaire à l'accomplissement de la mission (enquêteurs, superviseurs, etc.). Les curriculum vitae de ce personnel de soutien ne feront pas partie intégrante de sa proposition et ne seront pas examinés au moment de l'évaluation des propositions techniques. Toutefois, les superviseurs devront au minimum être titulaires du BAC+2 en génie civil. Leur nombre sera clairement indiqué et justifié dans la proposition technique et leur coût indiqué dans la proposition financière.

## **VI. LIEU ET DUREE DE LA MISSION**

22. La mission sera exécutée en trois (03) tranches : (i) une tranche initiale (2025-2026) ; (ii) une première tranche conditionnelle en 2027 (iii) une seconde tranche conditionnelle en 2028.

23. Chaque tranche sera déclenchée par un Ordre de Service spécifique. Les tranches 2 et 3 sont conditionnées par (i) la disponibilité des financements et (ii) la qualité des prestations du Consultant lors de la tranche précédente. Il est entendu que le Client n'a aucune obligation de déclencher une tranche conditionnelle, sans réclamation de la part du Consultant. Le délai global de la mission est de 75 jours calendaire en cumulé, soit 2,5 mois.

24. Le CC-PRICI fournira un appui en cas de besoin, notamment, pour organiser des réunions, préparer des lettres de présentation, etc. Le champ d'action de la mission concerne les six (06) régions frontalières pour la première tranche, et s'étendra sur l'ensemble des onze (11) régions pour les tranches 2 et 3.

## VII. LIBVRABLES

25. Les rapports seront rédigés et fournis dans un style simple et aisément accessible. Ils seront transmis dans les délais contractuels à la CC-PRICI aux formats requis, et avec tous les autres éléments nécessaires à la bonne compréhension du projet.

26. Les rapports seront remis suivant le calendrier ci-après :

Années	Livrables / Désignation / Contenu	Date de remise
Année 2025	Rapport de démarrage qui doit présenter : (i) un plan et une note méthodologique (incluant les outils de vérification) claire pour la collecte des données pour chacun des CBP, le format proposé pour les rapports officiels de vérification pendant la durée du contrat, (ii) un plan de travail, (iii) les moyens humains et matériels à mobiliser, (iv) le calendrier définitif de la mission.	7 jours après réception de l'OS de démarrage de la tranche.
	<b>Tâche 1</b> : Rapport des CBP 1 et 3 comprenant les résultats des vérifications faites (notamment les informations et conclusions nécessaires pour décider d'un décaissement ou d'un remboursement). Les annexes au rapport comprendront notamment les outils utilisés et le détail de la méthodologie.	7 jours après émission de l'ordre de service de démarrer la tâche 1.
Année 2026	<b>Tâche 2</b> : Rapport des CBP 2, 4 et 6 comprenant les résultats des vérifications faites (notamment les informations et conclusions nécessaires pour décider d'un décaissement ou d'un remboursement). Les annexes au rapport comprendront notamment les outils utilisés et le détail de la méthodologie.	16 jours après émission de l'ordre de service de démarrer la tâche 2.
Année 2027	<b>Tâche 3</b> : Rapport des CBP 5 et 6 comprenant les résultats des vérifications faites (notamment les informations et conclusions nécessaires pour décider d'un décaissement ou d'un remboursement). Les annexes au rapport comprendront notamment les outils utilisés et le détail de la méthodologie.	20 jours après émission de l'ordre de service de démarrer la tâche 3.

Année 2028	<b>Tâche 4 :</b> Rapport du CBP 6 comprenant les résultats des vérifications faites (notamment les informations et conclusions nécessaires pour décider d'un décaissement ou d'un remboursement). Les annexes au rapport comprendront notamment les outils utilisés et le détail de la méthodologie.	25 jours après émission de l'ordre de service de démarrer la tâche 4.
------------	--	---

27. Le Consultant élaborera un rapport de fin de mission qui comprendra entre autres parties : le résumé des principaux résultats de la vérification (observations et recommandations), les causes et les mesures proposées pour y remédier et tout facteur exogène ayant pu avoir une influence quelconque sur la gestion des CBP (environnement local, notamment le niveau de qualification du personnel impliqué, cadre institutionnel, etc.). Ce rapport sera transmis à la CC-PRICI quinze (15) jours calendaires après la validation du Rapport relatif à l'année 2028.

#### **i. Séances de revue technique**

28. Le rapport de démarrage et les rapports provisoires feront l'objet de séances de revues techniques qui se tiendront après leur transmission dans les locaux de l'unité décentralisée à Korhogo. Ces séances comprennent une phase de présentation PowerPoint animée par le consultant, suivie d'une série de questions-réponses.

29. Les questions et commentaires issues de la séance de validation seront consignés dans un tableau dit « Tableau de Commentaires ». Le consultant prendra en compte tous les commentaires et suggestions de ce tableau dans la rédaction de la version définitive des rapports. Le tableau de commentaires sera dûment renseigné par le consultant et joint en annexe au rapport définitif.

#### **ii. Format des rapports**

30. Les rapports seront transmis en version provisoire, puis en version définitive sept (07) jours après réception des commentaires du Client. Tous les rapports seront rédigés en français.

31. Tous les rapports seront transmis en dix (10) exemplaires sur support physique et par mail en version électronique. Le format PDF du rapport sera combiné en un document unique et identique au support physique.

### **VIII. METHODE DE SELECTION**

32. Le consultant sera sélectionné selon la méthode de mise en concurrence de trois (03) CV telle que décrite dans le Règlement de Passation des Marchés pour les Emprunteurs sollicitant le Financement de Projets d'Investissement (FPI) », Edition juillet 2016, mis à jour novembre 2017 et août 2018.

# **ANNEXE**

## **ANNEXE : CONDITIONS BASEES SUR LA PERFORMANCE (CBP)**

**33.** Pour atteindre l'objectif de développement du projet, le projet combine des travaux de voirie rurale, une assistance technique (AT) et un renforcement des capacités financés selon la modalité standard du FPI. En outre, des conditions basées sur la performance (CBP) sont utilisées pour encourager l'obtention des résultats intermédiaires escomptés. La modalité des CBP est utilisée pour s'assurer que les travaux, l'assistance technique et les investissements dans les capacités génèrent des avantages optimaux et durables, et conduisent aux résultats escomptés en conditionnant une partie du financement du projet à l'obtention de résultats intermédiaires mesurables. La valeur totale des conditions de décaissement est fixée à 190 millions de dollars US, ce qui représente 38% du financement total des Partenaires Techniques et Financier (500 millions de dollars US). Pour la contribution de la Banque mondiale, le total est de 98,650 millions de dollars US, ce qui représente environ 32,9% du financement (300 millions de dollars US). La validation de la réalisation des CBP doit être reconnue par les trois parties (Banque mondiale, AIB et gouvernement de la Côte d'Ivoire) par le biais d'un protocole de validation convenu. Les indicateurs liés aux CBP sont les suivants :

➤ **Indicateur basé sur la performance 1 & 2 sur : « Stratégie des routes rurales adoptée » et « Programme pluriannuel d'investissement dans les routes rurales adopté »**

**34. Justification.** Dans le cadre de la sous-composante 1.1a sur la réhabilitation des routes rurales, les conditions de décaissement sont introduites afin de soutenir les objectifs du GoCI pour finaliser et adopter une stratégie pertinente en matière de routes rurales. Cette nouvelle stratégie permettra d'affiner celle préparée en 2018 et les pratiques actuelles en : (i) un meilleur ciblage des interventions pour maximiser l'impact sur le capital humain et l'économie rurale ; (ii) un ajustement des niveaux de service pour mieux s'aligner sur les ressources financières disponibles ; (iii) une systématisation des activités d'entretien et un meilleur équilibre entre investissement et entretien ; (iv) une mobilisation accrue des ressources pour l'entretien, notamment en structurant mieux la contribution du secteur privé. La stratégie inclura également la résilience face aux risques sécuritaires et comportera trois dimensions : (i) l'amélioration du processus de programmation ; (ii) la systématisation de la maintenance et la protection des actifs ; et (iii) la révision du cadre institutionnel pour clarifier les responsabilités entre les différents ministères, les conseils régionaux et le secteur privé (professions agricoles). Cela ouvrira la voie à la préparation et à l'adoption d'un programme d'investissement prioritaire clair et solide couvrant les interventions de tous les acteurs.

**35. Décaissement.** La réalisation des objectifs sera vérifiée en 2024 et 2025, et les décaissements seront effectués avec la réalisation des conditions suivantes : (i) préparation et adoption d'une stratégie de routes rurales (2024) ; et (ii) préparation et adoption d'un programme d'investissement pluriannuel (2025), basé sur la stratégie adoptée. La valeur du décaissement est fixée à un total de 70 millions de dollars (35 millions de dollars pour chaque condition, dont 18,170 millions de dollars de l'IDA). Étant donné que ces CBP sont essentiels pour la durabilité du projet et du sous-secteur des routes rurales, la non-conformité dans les délais prévus donnera à la Banque le droit d'annuler le montant associé.

➤ **Indicateur de performance 3, 4 et 5 : « Stratégie d'entretien routier adoptée », « Programme d'entretien routier adopté » et « Contrat d'entretien de la route Dianra-Bouandougou-Bouake signé »**

36. **Justification.** Dans le cadre de la sous-composante 1.1b sur les routes à revêtir, les conditions de décaissement sont introduites afin de soutenir les objectifs du GoCI pour développer et adopter une stratégie pertinente d'entretien des routes. La stratégie des routes rurales inclura la résilience face aux risques sécuritaires et comportera trois dimensions : (i) l'amélioration du processus de programmation ; (ii) la systématisation de l'entretien et la protection des actifs ; et (iii) la révision du cadre institutionnel pour clarifier les responsabilités entre les différents ministères, les conseils régionaux, les districts, les municipalités et le secteur privé (professions agricoles). Cette stratégie vise à : (i) mieux cibler les interventions pour en maximiser l'impact ; (ii) ajuster les interventions pour qu'elles soient mieux adaptées aux ressources financières disponibles ; (iii) systématiser les activités d'entretien ; (iv) accroître la mobilisation des ressources pour l'entretien, notamment en structurant mieux la contribution du secteur privé.

37. **Décaissement.** La réalisation des objectifs sera vérifiée chaque année et les décaissements seront effectués avec la réalisation des conditions suivantes : (i) préparation et adoption d'une stratégie d'entretien routier (2024) ; (ii) préparation et adoption d'un programme d'entretien pluriannuel (2025), basé sur la stratégie adoptée ; et (iii) signature d'un contrat pour l'entretien de la route Dianra-Bouandougou-Bouake (RDBB) après construction, basé sur la stratégie d'entretien routier. La valeur du décaissement est fixée à un total de 90 millions de dollars US (dont 46,730 millions pour la BM). Étant donné que ces CBP sont essentiels pour la durabilité du projet et du secteur routier, leur non-respect dans les délais prévus donnera à la Banque le droit d'annuler le montant associé.

➤ **Indicateur de performance 6 : Routes rurales entretenues sur financement FER dans le cadre du projet**

38. **Justification.** Dans le cadre de la composante 1.1a sur la réhabilitation des routes rurales, cette condition de décaissement est destinée à soutenir les objectifs du GoCI pour passer à une approche d'entretien systématique. Cette condition vise à garantir que les routes réhabilitées seront effectivement entretenues par la suite dans le cadre du projet. Le programme d'entretien systématique de la sous-composante 1.2 couvrira toutes les routes stratégiques déjà réhabilitées/aménagées, y compris les sections de route supplémentaires aménagées dans le cadre de la sous-composante 1.1. Ce programme comprendra un total d'environ 73 000 km entretenus cumulativement pendant la durée de vie du projet, répartis en objectifs annuels d'augmentation progressive des kilomètres de routes entretenues en bon et moyen état. L'IDA financera le premier programme triennal d'entretien (2004-2026 - environ 7 800 km par an). Le GoCI, par le biais du FER, financera le programme d'entretien triennal 2007-2029 et les routes réhabilitées dans le cadre de la composante 1 à partir de 2025 (pour couvrir environ 49 800 kilomètres au total). Cela permettra de disposer de plus de temps pour atteindre les objectifs de la réforme du FER et de l'entretien routier.

39. **Décaissement.** La réalisation des objectifs sera vérifiée chaque année et les décaissements seront effectués en fonction de la réalisation des conditions concernant la longueur (totale) des routes stratégiques entretenues chaque année (en saison sèche) à partir de 2025. La réalisation des objectifs sera vérifiée à la fin de chaque période de 12 mois sur la base des rapports des missions de contrôle fournissant des cartes routières, des confirmations photo/vidéo de l'état avant et après, des informations sur le contrat, l'historique de l'entretien et les détails des dépenses. La valeur du

décaissement est fixée à un total de 30 millions de dollars (dont 15,58 millions de l'IDA), ce qui représente environ 22,8% des dépenses prévues pour la réhabilitation des routes rurales dans le cadre du projet. S. Il s'agit d'une condition évolutive, qui permet une flexibilité de décaissement si les objectifs ont été partiellement atteints. Si les objectifs n'ont pas été entièrement atteints (c'est-à-dire moins importants que prévu), le décaissement sera effectué proportionnellement au degré de réalisation du résultat lié à la condition (avec la formule suivante : 2.000 US\$ par kilomètre de route effectivement entretenue, dont 1.040 US\$ de l'IDA). Le montant du crédit de la partie non atteinte de la condition dans le délai envisagé sera annulé.

40. Le résumé des CBP est le suivant :

**Tableau 1 : Allocations des CBP par sources de financement du projet**

Sous-composante	CBP	Montant (US\$)		
		Total	Banque mondiale	AIB
<b>Non</b>	<b>No</b>			
1.1a Réhabilitation des routes rurales	1. Stratégie des routes rurales adoptée en 2025	35 000 000	18 170 000	16 830 000
	2. Programme d'investissement prioritaire des routes rurales adopté en 2026	35 000 000	18 170 000	16 830 000
	6.a Entretien des routes rurales sur financement FER (1 000 km en 2026)	2 000 000	1 040 000	960 000
	6.b Entretien des routes rurales sur financement FER (3 000 km en 2027)	6 000 000	3 120 000	2 880 000
	6.c Entretien des routes rurales sur financement FER (11 000 km en 2028)	22 000 000	11 420 000	10 580 000
	<b>Sous-total</b>	<b>100 000 000</b>	<b>51 920 000</b>	<b>48 080 000</b>
1.1.b Amélioration des routes (chaussée)	3. Stratégie d'entretien routier adoptée en 2025	10 000 000	5 190 000	4 810 000
	4. Programme prioritaire d'entretien routier adopté en 2026	40 000 000	20 770 000	19 230 000
	5. Contrat d'entretien signé pour la RDBB	40 000 000	20 770 000	19 230 000
	<b>Sous-total</b>	<b>90 000 000</b>	<b>46 730 000</b>	<b>43 270 000</b>
<b>Total</b>		<b>190 000 000</b>	<b>98 650 000</b>	<b>91 350 000</b>

**Tableau 2 : Objectifs annuels pour les CBP**

PBC	Ligne de base	Objectifs annuels			
		2023	2025	2026	2027
<b>PBC 1.</b> Stratégie adoptée pour les routes rurales	Pas de stratégie claire pour les routes rurales	Une stratégie des routes rurales est préparée et adoptée.			
<b>35 000 000 \$ US</b>		<b>35 000 000 \$ US</b>			
<b>PBC 2.</b> Programme d'investissement prioritaire (PIP) pour les routes rurales adopté	Pas de programme d'investissement clair pour les routes rurales		Un programme pluriannuel d'investissement (PPI) national est préparé sur la base de la stratégie et adopté.		
<b>35 000 000 \$ US</b>			<b>35 000 000 \$ US</b>		
<b>PBC 3.</b> Stratégie d'entretien des routes adoptée	Pas de stratégie claire pour l'entretien des routes	Une stratégie nationale d'entretien routier est élaborée et adoptée			
<b>10 000 000 \$ US</b>		<b>10 000 000 \$ US</b>			
<b>PBC 4.</b> Programme d'entretien prioritaire adopté	Pas de programme clair pour l'entretien des routes		Un programme national d'entretien pluriannuel est préparé sur la base de la stratégie et adopté.		
<b>40 000 000 \$ US</b>			<b>40 000 000 \$ US</b>		
<b>PBC 5.</b> Contrat d'entretien pour la RDBB signé	Route non entretenue			Un contrat d'entretien est signé pour la RDBB	
<b>40 000 000 \$ US</b>				<b>40 000 000 \$ US</b>	
<b>PBC 6.</b> Entretien efficace des routes rurales stratégiques financées par le FER	Pas d'entretien des routes rurales		1 000 km de routes rurales entièrement entretenues sur financement FER	3 000 km de routes rurales entièrement entretenues sur financement FER	11 000 km de routes rurales entièrement entretenues sur financement FER
<b>30 000 000 \$ US</b>			<b>2 000 000 \$ US</b>	<b>6 000 000 \$ US</b>	<b>22 000 000 \$ US</b>
<b>190 000 000 \$ US</b>		<b>45 000 000 \$ US</b>	<b>77 000 000 \$ US</b>	<b>46 000 000 \$ US</b>	<b>22 000 000 \$ US</b>