

Cote du document:	EB 2009/98/R.42/Rev.1
Point de l'ordre du jour:	17 e) iii)
Date:	17 décembre 2009
Distribution:	Publique
Original:	Anglais

F



Ouvrer pour que les
populations rurales pauvres
se libèrent de la pauvreté

Rapport du Président

Proposition de don à la République du Soudan pour le

Projet relatif à l'accès rural

Conseil d'administration — Quatre-vingt-dix-huitième session
Rome, 15-17 décembre 2009

Pour: **Approbation**

Note aux Administrateurs

Le présent document est soumis au Conseil d'administration pour approbation.

Les Administrateurs qui auraient des questions techniques à poser au sujet du présent document sont invités à se mettre en rapport avec la responsable du FIDA ci-après:

Rasha Omar

Chargée de programme de pays
téléphone: +249 183 774363 poste 1811
courriel: r.omar@ifad.org

Les demandes concernant la transmission des documents de la présente session doivent être adressées à:

Deirdre McGrenra

Fonctionnaire responsable des organes directeurs
téléphone: +39 06 5459 2374
courriel: d.mcgrenra@ifad.org

Table des matières

Sigles et acronymes	ii
Recommandation pour approbation	iii
Carte de la zone du projet	iv
Résumé du financement	v
I. Le projet	1
A. Principal créneau de développement visé par le projet	1
B. Financement proposé	1
C. Groupe cible et participation	2
D. Objectifs de développement	3
E. Harmonisation et alignement	3
F. Composantes et catégories de dépenses	3
G. Gestion et exécution: responsabilités et partenariats	4
H. Avantages et justification économique et financière	4
I. Gestion des savoirs, innovation et élargissement	4
J. Principaux risques	5
K. Durabilité	5
II. Instruments juridiques et autorité	5
III. Recommandation	6
Annexe	
Negotiated financing agreement (Accord de financement négocié)	7
Appendices	
I. Key reference documents (Principaux documents de référence)	1
II. Logical framework (Cadre logique)	2

Sigles et acronymes

PRA	Programme de relance agricole
ADB	Agence de développement du Butana
PIDRB	Projet intégré de développement rural intégré du Butana
MEPPSP	Ministère d'État de la planification physique et des services publics

Recommandation pour approbation

Le Conseil d'administration est invité à approuver la recommandation relative à la proposition de financement en faveur de la République du Soudan pour le projet relatif à l'accès rural, telle qu'elle figure au paragraphe 37.

Carte de la zone du projet

The Republic of The Sudan Rural Access Project



Source: FIDA

Les appellations figurant sur cette carte et sa représentation graphique ne constituent en aucun cas une prise de position du FIDA quant au tracé des frontières ou limites, ou aux autorités de tutelle des territoires considérés.

République du Soudan

Projet relatif à l'accès rural

Résumé du financement

Institution initiatrice:	Ministère des finances et de l'économie nationale
Pays bénéficiaire du don:	République du Soudan
Organisme d'exécution:	Ministère de l'agriculture et des forêts
Coût total du projet:	14,96 millions d'USD
Montant du don du FIDA:	8,20 millions de DTS (équivalant approximativement à 12,95 millions d'USD)
Contribution du pays bénéficiaire du don:	1,92 million d'USD
Contribution des bénéficiaires:	0,09 million d'USD
Institution chargée de la préévaluation:	FIDA
Institution coopérante:	Supervision directe

Proposition de don à la République du Soudan pour le projet relatif à l'accès rural

I. Le projet

A. Principal créneau de développement visé par le projet

1. Pendant la saison sèche, environ 78% des communautés du Butana central vendent leurs produits et achètent ce dont elles ont besoin pour leur foyer sur les marchés citadins. Les quatre grands marchés – Gedaref, New Halfa, Tamboul et Um Al Gora – se trouvent à une distance comprise entre 60 et 200 kilomètres du Butana. Les petits éleveurs s'y rendent par camion ou pick-up. Pendant la saison des pluies, du fait des routes impraticables et du coût élevé des transports, ils sont obligés de vendre leur bétail en dessous du prix moyen au marché saisonnier d'Es Soubagh. Le projet relatif à l'accès rural remettra en état et construira des routes de desserte rurale pour faciliter l'accès aux quatre marchés durant la saison des pluies. Les bénéfices attendus pour les pasteurs et les nomades, qui possèdent à eux tous 1,7 million de têtes, sont des prix plus élevés de 25% pour le bétail et 50% d'économies en termes de temps et de coûts de transport. Le projet viendra en complément des interventions menées par deux autres programmes opérant dans la zone du Butana: i) le programme de relance agricole (PRA) financé par le Gouvernement d'unité nationale; et ii) le projet intégré de développement rural du Butana (PIDRB) financé par le FIDA.

B. Financement proposé

Modalités et conditions

2. Il est proposé que le FIDA accorde à la République du Soudan, au titre du Cadre pour la soutenabilité de la dette, un don d'un montant de 8,20 millions de DTS (équivalant approximativement à 12,95 millions d'USD), pour contribuer au financement du projet relatif à l'accès rural.

Système d'allocation fondé sur la performance (SAFP) du FIDA

3. L'allocation fixée pour la République du Soudan au titre du SAFP est de 30,5 millions d'USD sur les trois ans du cycle SAFP 2007-2009. Ce projet est le dernier à être financé au titre du cycle SAFP et les fonds utilisés correspondent au solde de l'allocation actuelle.

Corrélation avec les critères du cadre national de dépenses à moyen terme

4. Le PRA fait de l'ambition de développement agricole du gouvernement le moteur de croissance et le catalyseur clé de la lutte contre la pauvreté rurale. Vingt-cinq pour cent de son budget total sont alloués à l'agriculture pluviale et 7,5% à l'infrastructure rurale (y compris les routes). De tels investissements sont conformes à l'objectif du projet qui consiste à lever les obstacles à la mobilité et à la commercialisation dans les zones pluviales. Le projet prolongera les routes prévues au titre du PRA jusqu'aux zones pluviales traditionnelles du Butana.

Corrélation avec les approches nationales sectorielles ou d'autres instruments de financement conjoints

5. Le Fonds d'affectation spéciale multi-donateurs appuie la construction de routes à l'échelle du pays et des États dans les zones touchées par des conflits. En outre, l'Union européenne finance des routes de desserte rurale dans les "Trois zones" qui bénéficient d'un statut spécial au titre de l'Accord de paix global de 2005: Abyei, l'État du Kordofan méridional et l'État du Nil bleu. Le FIDA collabore actuellement avec l'Union européenne en vue de renforcer les connaissances et les capacités relatives à la conception et à la construction de routes rurales au Soudan.

Endettement du pays et capacité d'absorption de l'État

6. Au titre du Cadre du FIDA pour la soutenabilité de la dette, approuvé par le Conseil d'administration à sa session d'avril 2007, le Soudan est éligible à un financement par don à hauteur de 100% sur la période 2007-2009.

Flux de fonds

7. Les avances sur le produit du financement seront déposées sur un compte libellé en euros désigné à cet effet, ouvert pour les besoins du projet. Un compte de projet en monnaie locale sera également ouvert. Ces deux comptes seront gérés par l'Agence de développement du Butana (ADB) conformément à ses procédures financières standard.

Modalités de supervision

8. Le projet sera directement supervisé par le FIDA.

Dérogations aux conditions générales applicables au financement du développement agricole et aux politiques opérationnelles du FIDA

9. Un montant pouvant aller jusqu'à l'équivalent de 120 000 USD sera débloqué du compte de don au titre d'un financement rétroactif portant sur les dépenses éligibles effectuées depuis le 1^{er} juin 2009 pour le coût de l'étude et de la conception des routes et pour la présélection des entreprises de conseil et des sous-traitants au titre des frais de formation, d'assistance technique et d'analyse. Ces dépenses seront couvertes conformément aux procédures agréées par le FIDA. Cela constitue une dérogation à la section 4.08 a) ii) des Conditions générales révisées applicables au financement du développement agricole (document EB 2009/96/R.3/Rev.1).

Gouvernance

10. Les mesures suivantes sont prévues afin de renforcer les aspects du don du FIDA qui ont trait à la gouvernance: i) les règles de passation de marchés de l'ADB seront compatibles avec les directives du FIDA en la matière; ii) les sous-traitants et entreprises de conseil feront l'objet d'une présélection; iii) à des fins de supervision, le FIDA s'adjoindra les services d'un ingénieur international des ponts et chaussées pour contrôler la progression des travaux et leur conformité avec les spécifications techniques; iv) le FIDA, le Gouvernement d'unité nationale et les autres partenaires de développement (dont, peut-être, l'Union européenne) mettront conjointement au point un cadre de gouvernance pour les travaux routiers en vue d'accroître la compétitivité, la transparence et la rentabilité dans ce secteur; et v) un décret administratif sur les péages routiers sera promulgué en 2010 par les localités du Butana et du fleuve Atbara.

C. Groupe cible et participation

Groupe cible

11. Quelque 130 000 personnes vivant dans la zone du Butana, soit environ 15 000 foyers de producteurs, devraient bénéficier du projet. Les ménages pauvres constituent environ 80% de la population rurale de la région.

Méthode de ciblage

12. Conformément à la politique du FIDA en matière de ciblage, le projet adoptera des mesures consistant à: i) promouvoir les travaux d'entretien des routes et la conservation du sol et de l'eau à forte intensité de main-d'œuvre durant la saison sèche afin de générer des revenus pour les ménages pauvres; et à ii) contrôler les profils des femmes et des hommes employés à des travaux d'entretien des routes ou de conservation du sol et de l'eau pour veiller à ce que les possibilités d'embauche et de formation soient équitablement réparties par âge et par sexe.

Participation

13. Les 21 communautés situées le long des routes établiront des comités routiers et éliront des représentants qui seront chargés d'assurer le financement de l'entretien de la voirie. Les comités routiers prendront part aux activités consistant à: i) valider

la conception et les travaux d'entretien des routes; ii) superviser la construction de ces dernières, signaler tout problème aux localités et à l'ADB; iii) attirer l'attention sur tout endommagement des routes durant la saison des pluies; iv) faire acte de candidature pour les contrats de main-d'œuvre concernant l'entretien de la voirie; v) superviser les travaux d'entretien; et vi) contrôler le nombre, le sexe, l'âge et le profil socioéconomique des membres de chaque communauté.

D. Objectifs de développement

Objectifs clés

14. Le principal objectif du projet est d'améliorer l'accès de la population rurale du Butana central aux marchés et aux services sociaux. Trois résultats essentiels sont attendus: i) mise à niveau et entretien régulier de 144 km de routes rurales dans le Butana central; ii) formation des communautés à la gestion des péages routiers et à la négociation de contrats de main-d'œuvre pour l'entretien; et iii) renforcement des capacités des États s'agissant de planifier, concevoir, superviser, gérer et entretenir des routes de desserte rurale suivant l'approche de l'amélioration par réparation minimum (c'est-à-dire en traitant seulement les tronçons problématiques qui rendent la route impraticable ou dangereuse).

Objectifs relatifs aux politiques et aux institutions

15. Deux résultats du projet revêtent une dimension institutionnelle: i) les communautés sont formées à la gestion des péages routiers et à la conclusion de contrats de main-d'œuvre pour l'entretien; et ii) les capacités des États sont renforcées pour ce qui est de planifier, concevoir, superviser, gérer et entretenir des routes de desserte rurale suivant l'approche de l'amélioration par réparation minimum. Ces résultats conditionnent la viabilité du projet.

Cohérence avec les politiques et stratégies du FIDA

16. L'accès des ruraux pauvres aux marchés est un objectif stratégique clé en vertu du Cadre stratégique du FIDA 2007-2010.

E. Harmonisation et alignement

Alignement sur les priorités nationales

17. Le projet est conforme à la focalisation du PRA sur l'infrastructure rurale à des fins productives et commerciales. Néanmoins, bien que le PRA dispose d'un programme indicatif de construction de routes rurales, il présente trois lacunes que le projet se propose de combler: il ne considère pas l'amélioration par réparation minimum comme une solution envisageable pour mieux desservir les zones rurales; il ne prévoit aucune disposition pour le renforcement très nécessaire des capacités des Ministères d'État de la planification physique et des services publics (MEPPSP); et il n'aborde pas la question de la maintenance préventive.

Harmonisation avec les partenaires du développement

18. Des plans sont en cours d'élaboration pour établir des activités conjointes avec le projet routier financé par l'Union européenne afin de renforcer les capacités de construction de routes, de passation de marchés, de supervision et d'entretien, et de manière à constituer un réseau de gouvernance pour la passation de marchés et les contrats relatifs à la voirie.

F. Composantes et catégories de dépenses

Principales composantes

19. Le projet comprend trois composantes: i) réhabilitation physique et construction de routes de desserte rurale; ii) renforcement des capacités et développement des institutions; et iii) gestion de projet.

Catégories de dépenses

20. Il y a cinq catégories de dépenses: i) travaux publics (78,4%); ii) véhicules et équipement (1,7%); iii) formation, assistance technique et études (15,3%); iv) coûts récurrents (2,7%); et v) coût d'entretien des routes (1,9%).

G. Gestion et exécution: responsabilités et partenariats

Principaux partenaires d'exécution

21. Il s'agira de l'ADB (entité fédérale, créée en 2007 par décret présidentiel, qui coordonne les initiatives interétatiques visant à promouvoir le développement durable dans la zone du Butana); les MEPPSP des États de Gedaref et Kassala; l'Autorité nationale des autoroutes et ponts; ainsi que les localités du Butana et du fleuve Atbara et les communautés installées le long des routes.

Responsabilités en matière d'exécution

22. L'ADB sera l'organisme directeur du projet. Elle embauchera une entreprise de conseil qualifiée pour assurer la formation des communautés et des services des MEPPSP chargés de la voirie, contrôlant la bonne exécution du projet et prenant des mesures correctives si nécessaire. Les ministères en question des États de Gedaref et Kassala seront les autorités contractantes pour la route proposée. Les services de la voirie auront la charge d'adapter la conception de la route aux réalités du terrain, de certifier les paiements des sous-traitants et de planifier et superviser les travaux d'entretien des voies. L'Autorité nationale des autoroutes et ponts suivra le projet en vue d'intégrer son approche dans la politique et les programmes gouvernementaux relatifs aux routes rurales et de la reproduire dans le cadre du programme du PRA en la matière.

Rôle de l'assistance technique

23. L'entreprise de conseil choisie par l'ADB déploiera une équipe technique pour superviser les travaux de construction de la route et fournir une formation et un soutien aux services de la voirie et aux communautés.

Situation des principaux accords d'exécution

24. Aucun accord d'exécution n'est prévu.

Principaux partenaires financiers et montants engagés

25. Le coût total du projet est de 14,96 millions d'USD sur quatre ans. Les sources de financement sont le FIDA (86,6%), le Gouvernement soudanais (12,9%) et les bénéficiaires (0,5%).

H. Avantages et justification économique et financière

Principales catégories d'avantages découlant du projet

26. À la fin du projet, les principaux avantages obtenus seront les suivants: i) accessibilité accrue aux marchés pour 15 000 ménages de producteurs durant la saison des pluies; ii) 1 700 femmes supplémentaires opérant sur les marchés de premier plan liés à la route; et iii) coûts de transport réduits de moitié et circulation routière en hausse de 20%.

Viabilité économique et financière

27. Le taux interne de rentabilité de la route est estimé à 22%. L'analyse économique montre que le financement de l'entretien par des péages et des frais de marché est réalisable. Elle indique également que les petits exploitants gagneront environ 200 USD de plus par an et par ménage grâce aux activités du projet.

I. Gestion des savoirs, innovation et élargissement

Modalités de gestion des savoirs

28. Les supports d'information du projet comprennent: i) les manuels de référence pour la conception, la construction, la supervision et l'entretien des routes rurales; ii) les rapports intermédiaires et les études d'évaluation de l'efficacité du projet;

et iii) l'analyse comparant l'approche d'amélioration par réparation minimum – adoptée par le projet – aux approches plus classiques de la construction et de l'entretien des routes rurales. Le projet bénéficiera aussi des efforts déployés par la Division consultative technique du FIDA pour instaurer les meilleures pratiques dans le domaine du transport rural, ainsi que des partenariats avec le Forum international pour le transport rural et le développement et le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne.

Innovations en matière de développement

29. L'innovation majeure réside dans l'approche d'amélioration par réparation minimum en matière de construction routière et dans la création d'un fonds routier communautaire pour l'entretien des routes rurales. Cette approche est jugée mieux adaptée aux zones pluviales écologiquement sensibles, en raison de leur faible densité de population, de l'activité commerciale saisonnière, de l'impraticabilité des routes durant la saison des pluies, relativement courte, et de l'insuffisance des ressources financières disponibles pour répondre au besoin criant de développement du réseau routier.

Approche d'élargissement

30. Le projet comporte des dispositions visant à perfectionner la méthodologie d'amélioration par réparation minimum et d'entretien des routes, ainsi que les modalités de sa reproduction. L'approche devrait être élargie à l'échelon national. Les partenaires clés d'intégration et de reproduction sont les MEPPSP, l'ANAP et le groupe de travail du PRA sur l'infrastructure rurale.

J. Principaux risques

Principaux risques et mesures d'atténuation

31. Le projet est confronté à quatre grands risques: i) un appui réduit au budget du PRA; ii) une expérience et une expertise limitées de l'ADB s'agissant de mettre en œuvre la construction et l'entretien de routes; iii) une exécution non synchronisée de l'amélioration des routes visées par le projet et de la réhabilitation commerciale au titre du PIDRB; et iv) une mauvaise gestion des appels d'offres, de l'attribution de marchés et de la supervision des contrats. Les mesures d'atténuation prévues sont les suivantes: i) les États de Gedaref et Kassala se sont engagés à fournir les ressources nécessaires pour le réseau routier prévu par le PRA; ii) une entreprise de conseil qualifiée sera employée pour renforcer l'expertise de l'ADB et améliorer les capacités des services de la voirie des MEPPSP et celles des communautés; iii) l'agencement des activités du PIDRB est en cours de révision pour garantir la synchronisation avec le projet; et iv) des mesures de sauvegarde sont mises en place pour la passation de marchés en vertu du paragraphe 10.

Classification environnementale

32. À l'issue des procédures d'évaluation environnementale du FIDA, le projet a été classé en catégorie B car il ne présente pas de risque notable pour l'environnement.

K. Durabilité

33. Les indicateurs suivants servent de jalons quant à la durabilité du projet: i) l'aptitude technique des services de la voirie est jugée satisfaisante; ii) un fonds communautaire pour les routes est opérationnel et facilite l'exécution des travaux d'entretien; et iii) les données de suivi et d'évaluation montrent que l'amélioration par réparation minimum est plus adaptée aux routes rurales que l'approche classique de construction des routes.

II. Instruments juridiques et autorité

34. Un accord de financement entre la République du Soudan et le FIDA constitue l'instrument juridique aux termes duquel le financement proposé sera consenti au pays bénéficiaire. Une copie de l'accord de financement négocié est jointe en annexe.

35. La République du Soudan est habilitée, en vertu de ses lois, à recevoir un financement du FIDA.
36. Je certifie que le financement proposé est conforme aux dispositions de l'Accord portant création du FIDA et aux Principes et critères en matière de prêts.

III. Recommandation

37. Je recommande que le Conseil d'administration approuve le financement proposé en adoptant la résolution suivante:

DÉCIDE: que le Fonds accordera à la République du Soudan un don d'un montant équivalant à huit millions deux cent mille droits de tirage spéciaux (8 200 000 DTS) et qui sera régi par des modalités et conditions conformes en substance aux modalités et conditions indiquées dans le présent rapport.

Le Président
Kanayo F. Nwanze

Negotiated financing agreement:

"Rural Access Project" (RAP)

(Negotiations concluded on 2 November 2009)

Grant Number: _____

Project Title: Rural Access Project (RAP) (the "Project")

The International Fund for Agricultural Development (the "Fund" or "IFAD")

and

the Republic of The Sudan (the "Recipient")

(each a "Party" and both of them collectively the "Parties")

hereby agree as follows:

Section A

1. The following documents collectively form this Agreement: this document, the Project Description and Implementation Arrangements (Schedule 1), the Allocation Table (Schedule 2), and the Special Covenants (Schedule 3).
2. The Fund's General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009, as may be amended from time to time (the "General Conditions") are annexed to this Agreement, and all provisions thereof shall apply to this Agreement, except for the provision identified in Section E paragraph 1 below. For the purposes of this Agreement the terms defined in the General Conditions shall have the meanings set forth therein.
3. The Fund shall provide a Grant to the Recipient (the "Financing"), which the Recipient shall use to implement the Project in accordance with the terms and conditions of this Agreement.

Section B

1. The amount of the Grant is eight million two hundred thousand Special Drawing Rights (SDR 8 200 000).
2. The first day of the applicable Fiscal Year shall be 1 January.
3. There shall be a Project Account for the benefit of the Butana Development Agency in a commercial bank acceptable to the Fund.
4. The Recipient shall provide counterpart financing for the Project to reimburse all taxes and duties paid by the Project.

Section C

1. The Lead Project Agency shall be the Butana Development Agency (BDA).

2. The following are designated as additional Project Parties: the State Ministry of Physical Planning and Public Utilities (MPPPU) of Gadaref and Kassala States, the State Ministries of Agriculture and Irrigation in Gadaref and Kassala States, the National Highways and Bridges Authority (NHBA), the localities in Butana and River Atbara, the community development committees and the Community Road Fund.

3. The Project Completion Date shall be the fourth anniversary of the date of entry into force of this Agreement.

Section D

The Grant will be administered and the Project supervised by the Fund.

Section E

1. The following provision of the General Conditions shall not apply to this Agreement: as an exception to Section 4.08 (a) (ii), the expenses set out in paragraph 2 of Schedule 2 shall be considered Eligible Expenditures notwithstanding the fact that they are not incurred during the Project Implementation Period.

2. The following are the designated representatives and addresses to be used for any communication related to this Agreement:

For the Fund:

The President
International Fund for Agricultural Development
Via Paolo di Dono 44
00142 Rome, Italy

For the Recipient:

The Minister
Ministry of Finance and
National Economy
P.O. Box 700
Khartoum, Sudan

This agreement, dated _____, has been prepared in the (English) language in six (6) original copies, three (3) for the Fund and three (3) for the Recipient.

For the Fund

For the Recipient

Schedule 1

Project Description and Implementation Arrangements

I. Project Description

1. *Target Population.* The Project shall benefit the poor and less poor communities located along the road alignment in the two localities of the central Butana area namely Butana in Gadaref State and River Atbara in Kassala State (the "Project Area"). For the poor households, the Project shall target them with labour intensive activities in the context of the soil and water conservation works to protect the road from gully erosion. For the less poor households who own vehicles, the Project shall target them with awareness campaigns to encourage them to pay road and market fees which proceeds will be used for the preventative maintenance of the road. The total number of beneficiaries is expected to be 130 000 persons, equivalent to about 15 000 producer households. It is also expected that there will be 1 700 additional women trading in the main markets serviced by the road. Poor households constitute 80% of the rural population in Butana.

2. *Goal.* The Project shall contribute to the COSOP 2009-2012 goal of empowering the rural poor to increase their food security, incomes and resilience to shocks.

3. *Objectives.* The main Project objective shall be to improve the access of the rural population to markets and social services

4. *Results.* Three key results are expected from the Project:

- (a) Rural roads are upgraded in Central Butana and regularly maintained;
- (b) Communities are trained to manage maintenance fees and to engage in labor based maintenance contracts;
- (c) State capacity is strengthened to plan, design, supervise, and maintain rural feeder roads using the spot improvement approach.

5. *Components.* The Project shall consist of the following Components:

5.1 Physical rehabilitation and construction of rural feeder roads. This component shall achieve result (a) above. This component includes the following activities: (i) the upgrading of Arab 6–Es Soubagh–Husheib road; (ii) implementation of conservation works to protect the road from dendricular erosion; (iii) commissioning of studies to support activities for road development and (iv) the establishment of Community Road Fund to finance the routine and periodic maintenance of the road.

5.2 Capacity building and institutional development. This component shall achieve results (b) and (c) above. The component shall consist of three main activities: (i) institutional support to the Road Departments in the Ministries of Physical Planning and Public Utilities (MPPPU) of Kassala and Gadaref; (ii) training of the Road Departments in the MPPPU; and (iii) training of communities on the implementation of soil and water conservation works and implementation of labour based works.

5.3. Project management. The expected result shall be to mainstream the Project approach in the National Highways and Bridges Authority (NHBA) and the MPPPU and to ensure efficient and effective management of the Project. This component shall consist of three activities: (i) recruitment of the consultancy firm by the Butana Development Agency (BDA) to coordinate Project activities and to provide supervision of the works and

capacity building of the Road Departments of the MPPPUs and to the participating communities; (ii) monitoring of the Project by NHBA; and (iii) coordination with Butana Integrated Rural Development Project community based and marketing activities.

II. Implementation Arrangements

1. The BDA shall play the role of financier and quality assurance. Its role shall be to ensure synergy of the interventions targeting the Butana, particularly the Butana Integrated Rural Development Project and the Project in order to effectively reduce poverty and ensure sustainable management of natural resources; financing Project interventions and accounting for fund use; ensuring the quality of works by hiring qualified consultancy firm to carry out the training of the Road Departments of the MPPPUs and the communities; monitoring Project performance and deciding on corrective actions as needed. The BDA Board of Directors shall be expanded to include representation from the MPPPUs in Kassala and Gadaref.
2. The consultancy firm hired by the BDA shall provide a technical team responsible for supervising the constructions works of the road as well as provision of training and backstopping to the Road Department and the communities.
3. The MPPPUs in both Gadaref and Kassala States shall be the contracting authorities for the proposed road. The Road Departments in the MPPPUs shall be responsible for the adaptation of the road design to the field realities, the certification of the contractors' payments, and the planning and supervision of the road maintenance works. As the capacity of the Road Department to undertake these activities is currently limited, the staff of the Road Department will be receiving formal and on-the-job training to build their capacities in road planning, design, management, supervision and maintenance. The Road Department in the MPPPU shall be responsible for the final commissioning of the road.
4. The NHBA shall undertake monitoring of the Project with a view to mainstreaming its approach in the Government policy and programmes for rural roads, and to replicating the approach under the rural roads programme of the Agricultural Revival Programme and other similar programmes.
5. The community development committees shall establish road committees to participate in the following: (i) validation of the design works and maintenance works proposed for the road; (ii) supervision of the construction of the road and reporting any mishandling to the localities and the BDA; (iii) reporting road breeches during the rainy season; (iv) applying for labour based contracts for the maintenance of the road; (v) supervision of maintenance works; (vi) monitoring the number, gender, age and socio-economic profile of the community members participating in the training and employed for the soil and water conservation and maintenance works.
6. The Community Road Fund shall be a committee established within the BDA responsible for planning and financing the maintenance of the road. The committee shall have its own by-laws stipulating the role of each party with regards the collection of fees for the maintenance works, the planning of the works, the design and supervision of the works, the contracting of the works and finally the monitoring.
7. The Project shall call on other partners to assist in the implementation: (i) the private contractors selected for the implementation of road improvement and maintenance works; and (ii) the State Ministries of Agriculture to assist in the design and implementation of conservation and water control works.

Component-wise implementation

8. *Component 1 – Physical rehabilitation and construction of rural feeder roads.* A qualified contractor shall be recruited through national competitive bidding and following

a prequalification process. The Road Departments of the MPPPU shall monitor the performance of the contractor and will certify the payments for the completed works. The MPPPU shall be the contracting authority for the construction of the road. The consultancy firm will carry out the role of construction supervision and will also assist the BDA in the set up of the Community Road Fund. The Community Road Fund shall be established within the BDA and will be responsible for planning, financing and reporting on road maintenance works.

9. *Component 2 - Capacity building and institutional development.* The BDA shall hire a consultancy firm to organize and implement the training targeting the Road Departments of the MPPPU and the communities. The Gender and Community Development Officer of the BDA with assistance from the 2 locality development teams based in Es Soubagh and New Halfa and the Natural Resources Management Officer will carry out the community awareness raising, mobilization and organization to form road committees, sensitize them to their role and launch a campaign to encourage users to pay for the road maintenance. The Gender and Community Development Officer and the locality development teams will also mobilize the road committees to nominate both men and women for the training on soil and water conservation and for the labour opportunities created by the maintenance works.

10. *Component 3 - Project management:* The BDA shall be responsible for the Project coordination and financial management, as well as for synchronizing activities between the Butana Integrated Rural Development Project and the Project in order to improve incomes in the beneficiary communities. The NHBA shall carry out regular monitoring of the Project to assess the performance of the contractor and consultancy firm, to monitor the progress of works, and to analyze the results of the spot improvement and preventative maintenance approach with those of more conventional road construction methods.

Monitoring

11. The monitoring system of the Project shall collect and report on the distribution of Project benefits including increase in farm gate prices, income from women entrepreneurial activities in the trade and saving in vehicle operation cost as well as on the results of the Project taking into consideration the Result and Impact Measurement System of the Fund. In the event that the benefits accruing to the poor are limited, appropriate corrective measures shall be introduced.

Schedule 2

Allocation Table

1. *Allocation of Grant Proceeds.* The Table below sets forth the Categories of Eligible Expenditures to be financed by the Grant and the allocation of the amounts of the Grant to each Category and the percentages of expenditures for items to be financed in each Category:

Category	Grant Amount Allocated (expressed in SDR)	Percentage of Eligible Expenditures to be Financed
I. Civil Works	5 680 000	100% net of taxes
II. Vehicles and Equipment	120 000	100% net of taxes
III. Training, Technical Assistance and Studies	1 280 000	100% net of taxes
IV. Other Recurrent Costs	215 000	100% net of taxes
V. IFAD Financed Road Maintenance	85 000	100% net of taxes
VI. Unallocated	820 000	
TOTAL	8 200 000	

2. *Retroactive Financing:* The Grant shall retroactively finance the Butana Development Agency for survey and design work which has been undertaken in 2009 for the road alignment Arab 6 – Es Soubagh – Husheib, as well as for the pre-qualification of contractors and the issuing of tender documents. Such retroactive finance shall be provided up to a limit of SDP 300 000 (USD 120 000) under Category III.

3. The Grant shall finance 100% of the Community Road Fund up to year 3 of the Project and the beneficiaries shall finance 100% of year 4 of the Project and thereafter.

Schedule 3

Special Covenants

In accordance with Section 12.01(a) (xxiii) of the General Conditions, the Fund may suspend, in whole or in part, the right of the Recipient to request withdrawals from the Grant Account if the Recipient has defaulted in the performance of any covenant set forth below, and the Fund has determined that such default has had, or is likely to have, a material adverse effect on the Project.

1. *Tax exemption.* The Recipient shall, to the fullest extent possible, exempt the proceeds of the Grant from all taxes. Any taxes which the Project is nonetheless obliged to pay shall be promptly reimbursed by the Recipient and the amount so reimbursed shall be credited against the counterpart financing obligation of the Recipient set forth in Section B, paragraph 4 hereof.
2. *Fees for financing road maintenance.* The Recipient shall ensure by 2010 that Kassala and Gedaref States have issued an administrative decree on the fees for financing road maintenance, which may include market fees and road tolls, specifying the arrangement for management and fee collection as well as the use of its proceeds.
3. *Framework for good governance.* The Recipient shall develop and endorse by 2010 a framework for good governance for the Project specifying the required safeguards to ensure competitiveness, transparency and value for money in the rural road sector.
4. *Environmental safeguards.* The Recipient and the Butana Development Agency shall take all necessary measures to ensure that the award of contract for the construction of the rural road, the construction process itself and the maintenance works are all in compliance with the environmental regulations of the Republic of the Sudan.

Key reference documents

Country reference documents

The Agricultural Revival Programme, April 2008

IFAD reference documents

Project design document (PDD) and key files of the Rural Access Project, September 2009

Result-Based COSOP for Sudan, April 2009

Sudan, Butana Integrated Rural Development Project, Project Appraisal report, 2006

Sudan, North Kordofan Rural Development Project, Project Completion Report, 2008

Administrative Procedures on Environmental Assessment

a)

b) Sudan Country Programme Evaluation, OE, 2008

c) Case Study for Sudan, Empowering Rural Poor in a volatile Policy Context, IFAD/IFPRI, 2005

d) IFAD, Comprehensive Review of IFAD Rural Roads, Travel and Transport (RTT) Experiences, 1994-2007

e) IFAD, Yemen, Pilot Community-Based Rural Infrastructure Project in Highland Areas - Loan 669-YE, Appraisal report

Logical framework

Narrative Summary	Verifiable Indicators	Means of Verification	Assumptions/Risks
Goal			
COSOP Goal: contribute to empower the rural poor to increase their food security, incomes and resilience to shocks.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Increase of rural incomes from USD 500/ capita to USD 800/ capita, in country programme areas ▪ Reduction in the prevalence of malnutrition in children under 5 ▪ households with improvement in household asset index 	UNICEF survey in the concerned states. RIMS survey at baseline and completion	<ul style="list-style-type: none"> - Sustained and increasing investments for social and productive services in drought and conflict affected areas. - Increased GoNU support to the rainfed agriculture sector.
Project objective: Improved access of the rural population in Central Butana to markets and social services.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 15 000 producers benefiting from market access by project end. ▪ 1700 additional women trading in the markets served by rural feeder roads by project end. ▪ Decrease in transportation from 2 days at Es Sadda to 1 hour during rainy season ▪ Decrease in transportation tariff from approx 15 SDG to 8 SDG/ trip ▪ Increase in road traffic volume: from an average of 71 vehicles/day to 96 by mid term and to 124 by project end. 	Baseline survey, mid-term and completion reports Road traffic survey BIRDP Progress reports	<ul style="list-style-type: none"> - Increased agriculture surplus as a result of production support received from the BIRDP - Increased producers' gross margin by 80 per cent as a combined effect between the BIRDP and RAP; - Increase in sale prices for livestock by 25 per cent in rainy season
Results of the project			
1) Rural roads upgraded in Central Butana and regularly maintained	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 144 km of roads improved in Butana by year 3 of project ▪ 144 km of road maintained by project end. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Project progress report 	Administrative decree for road toll and market fee levies passed, complied with by road users and enforced by communities and localities.
2) Communities are trained to manage road tolls and to engage in labor based maintenance contracts.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tolls collected cover annual O&M costs. Target USD 95 000 as of project year 3 ▪ Number of labor days in labor based contracts, by gender and by poverty group. Target: 10 000 labour day aggregate by project end, at least 50 per cent women and 50 per cent below 30 years. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Project progress report 	
3) State capacity strengthened to plan, design, supervise, and maintain rural feeder roads, using the spot improvement approach	<ul style="list-style-type: none"> • at least 200 km of new roads designed using the spot improvement approach: by project end • Road network plan established by year 2. • State budget allocation based on the road network plan. • Community Road Fund expanded to other rural road networks in Kassala and Gadaref by project end. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Project progress report ▪ Consultancy firm assessment of the performance of the Road Departments in Gadaref and Kassala 	

