

PDBBW710

NOTICE OF RECORD

DATE: 11/13/90

CORRECT PROJECT NUMBER IS: 660-0126

CORRECT PROJECT TITLE IS: Econ Policy Reform Program

VERIFIED BY: C. Ledge
AFR/PD/IPS

DATE: _____

CLEARED BY: James Little for Bruce Campbell
CHIEF, AFR/PD/IPS

11/19/90

A.I.D. Project Number ~~66-0126~~

Projet A.I.D. Numéro 660-0126

PROJECT
GRANT AGREEMENT

ACCORD DE SUBVENTION
POUR PROJET

BETWEEN

entre

THE REPUBLIC OF ZAIRE

LA REPUBLIQUE DU ZAIRE

And the

et

UNITED STATES OF AMERICA

LES ETATS-UNIS D'AMERIQUE

for

pour

TRANSPORT REFORM

le Projet d'Assistance
Technique et de Recherche

Technical Assistance and
Research Project

POUR LA REFORME DES TRANSPORTS

Dated: September 24, 1990

Daté du 24 septembre 1990

Appropriation Symbol:
72-11010114

Affectation: 72-11010114

Budget Plan Code:
GSSA-90-21660-KG 13

Code des Prévisions
Budgétaires:
GSSA-90-21660-KG-13

Obligation Amount: \$2,000,000

Montant Engagé: \$2.000.000

J

Table of Contents

Article 1: The Agreement

Article 2: The Project

SECTION 2.1
Definition of Project

SECTION 2.2
Incremental Nature of Project

Article 3: Financing

SECTION 3.1
The Grant

SECTION 3.2
Grantee Resources for the Project

SECTION 3.3
Project Assistance Completion Date

Article 4: Conditions Precedent to Disbursement

SECTION 4.1
Conditions Precedent to First Disbursement

SECTION 4.2
Notification

SECTION 4.3
Terminal Date for Conditions Precedent

Article 5: Special Covenants

SECTION 5.1
Project Evaluation

SECTION 5.2
Environmental Concerns

Article 6: Procurement Source

SECTION 6.1
Foreign Exchange Costs

SECTION 6.2
Local Currency Costs

Article 7: Disbursements

Table des Matières

Article 1: L'Accord

Article 2: Le Projet

SECTION 2.1
Définition du Projet

SECTION 2.2
Nature Différentielle du Projet

Article 3: Financement

SECTION 3.1
La Subvention

SECTION 3.2
Ressources du Bénéficiaire pour le Projet

SECTION 3.3
Date d'Achèvement de l'Assistance au Projet

Article 4: Conditions Préalables au Décaissement

SECTION 4.1
Conditions Préalables au Premier Décaissement

SECTION 4.2
Notification

SECTION 4.3
Date Finale d'Accomplissement des Conditions Préalables

Article 5: Conventions Spéciales

SECTION 5.1
Evaluation du Projet

SECTION 5.2
Considérations d'Ordre Environnemental

Article 6: Source d'Achat

SECTION 6.1
Coûts en Devises

SECTION 6.2
Coûts en Monnaie Nationale

Article 7: Décaissements

SECTION 7.1
Disbursement for Foreign
Exchange Costs
SECTION 7.2
Disbursement for Local Currency
Costs
SECTION 7.3.
Other Forms of Disbursement
SECTION 7.4.
Rate of Exchange

Article 8: Miscellaneous

SECTION 8.1.
Investment Guaranty Project
Approval
SECTION 8.2.
Communications
SECTION 8.3.
Representatives
SECTION 8.4.
Standard Provisions
SECTION 8.5.
Language of Agreement

Annex 1. Amplified Description
of the Project

Annex 2. Project Grant
Standard Provisions

SECTION 7.1
Décaissement pour les Coûts en
Devises
SECTION 7.2
Décaissement pour les Coûts en
Monnaie Nationale
SECTION 7.3.
Autres Formes de Décaissement
SECTION 7.4. Taux de Change

Article 8: Divers

SECTION 8.1.
Garantie d'Investissement
SECTION 8.2.
Communications
SECTION 8.3.
Représentants
SECTION 8.4.
Dispositions Standards
SECTION 8.5.
Libellé de l'Accord

Annexe 1.
Description Elargie du Projet

Annexe 2. Dispositions
Standards pour Accord de
Subvention Projet Numéro A.I.D.
660-0126

A.I.D. Project Number 660-0126

TRANSPORT REFORM

Technical Assistance and
Research

PROJECT GRANT AGREEMENT

Dated: September 24, 1990

Between

The Republic of Zaire
(Grantee) through the
Ministry of Public Works

And

The United States of
America, acting through
the Agency for
International Development
(A.I.D.)

Article 1: The Agreement

The purpose of this Agreement is to set out the understandings of the parties named above ("Parties") with respect to the undertaking by the Grantee of the Project described below, and with respect to the financing of the Project by the Parties.

Article 2: The Project

The Project, which is further described in Annex 1, will assist the Government of Zaire (GOZ), and more specifically, the Office des routes of the Ministry of Public Works to support the establishment of a sustainable and effective road maintenance system in Zaire.

A.I.D. Projet Numero 660-0126

ACCORD DE SUBVENTION
POUR LE PROJET

d'Assistance Technique et de
Recherche pour

LA REFORME DES TRANSPORTS

Daté du 24 septembre 1990

Entre

La République du Zaïre,
agissant par l'intermédiaire du
Ministère des Travaux publics,
Urbanisme et Habitat
(Bénéficiaire)

Et

Les Etats-Unis d'Amérique,
agissant par l'intermédiaire de
l'Agence Américaine pour le
Développement International
(A.I.D.)

Article 1: L'Accord

L'objet du présent Accord est de fixer les conditions que doivent remplir les parties susmentionnées ("Parties") quant à l'exécution par le Bénéficiaire du Projet décrit ci-dessous et quant au financement du Projet par les Parties.

Article 2: Le Projet

Le Projet, qui est décrit plus en détail à l'Annexe 1, aidera le gouvernement du Zaïre (G.Z.) et plus spécifiquement l'Office des Routes du Ministère des Travaux publics, Urbanisme et Habitat à appuyer l'établissement d'un système durable et efficace d'entretien des routes au Zaïre.

Annex 1, attached, amplifies the above definition of the Project. Within the limits of the above definition of the Project, elements of the amplified project description stated in Annex 1 may be changed by written agreement of the authorized representatives of the Parties named in Section 8.3, without formal amendment of this Agreement.

SECTION 2.2
Incremental Nature of Project

(a.) A.I.D.'s contribution to the Project will be provided in increments, the initial one being made available in accordance with Section 3.1 of this Agreement. Subsequent increments will be subject to availability of funds to A.I.D. for this purpose, and to the mutual agreement of the Parties, at the time of a subsequent increment, to proceed.

(b.) Within the overall Project Assistance Completion Date ("PACD") stated in this Agreement, A.I.D., based upon consultation with the Grantee, may specify in Project Implementation Letters appropriate time periods for the utilization of funds granted by A.I.D. under each individual increment of assistance.

Article 3: Financing

SECTION 3.1
The Grant

To assist the Grantee to meet the cost of carrying out the Project, A.I.D., pursuant to the U.S. Foreign Assistance Act of 1961, as amended, agrees

L'Annexe 1, ci-jointe, amplifie la définition susmentionnée du Projet. Dans les limites de la définition précitée du Projet, des éléments de la description élargie énoncée à l'Annexe 1 peuvent être modifiés par accord écrit des représentants agréés des Parties désignés à la Section 8.3 sans amendement officiel du présent Accord.

SECTION 2.2
Nature Différentielle du Projet

(a.) La contribution de l'A.I.D. au Projet se fera par tranches, la première étant mise à disposition conformément à la Section 3.1 du présent Accord. Des augmentations ultérieures seront effectuées sous réserve de la disponibilité des fonds de l'A.I.D. à cette fin et de l'accord mutuel des Parties de poursuivre le Projet, au moment d'une augmentation ultérieure.

(b.) Avant la Date d'Achèvement de l'Assistance au Projet (DAAP) stipulée dans le présent Accord, l'A.I.D., après consultation avec le Bénéficiaire, peut préciser dans des Lettres de Mise à Exécution du Projet les périodes appropriées pour l'utilisation des fonds accordés par l'A.I.D. au titre de chaque tranche individuelle d'assistance.

Article 3: Financement

SECTION 3.1
La Subvention

Pour aider le Bénéficiaire à couvrir les coûts de l'exécution du Projet,

76

to grant to the Grantee under the terms of this Agreement not to exceed two million United States ("U.S.") Dollars (\$2,000,000).

The Grant may be used to finance foreign exchange costs as defined in Section 6.1, and local currency costs as defined in Section 6.2 of goods and services required for the Project.

SECTION 3.2
Grantee Resources for the Project

(a.) The Grantee agrees to provide or cause to be provided for the Project all funds, in addition to the Grant, and all other resources required to carry out the Project effectively and in a timely manner.

(b.) The resources provided by Grantee for the Project will be not less than the equivalent of U.S. \$1,600,000 including costs borne on an "in-kind" basis. This represents 25% of the planned Life of Project ("LOP") total costs. Except as otherwise agreed to by A.I.D. in writing, the resources provided by the Grantee for the Project shall be calculated at the highest rate of conversion not unlawful for any person for any purpose in Zaire as of the dates the Grantee provides said resources to the Project.

l'A.I.D., conformément à la loi de 1961 sur l'Aide aux Nations Etrangères telle qu'amendée, accepte de faire don au Bénéficiaire, aux termes du présent Accord, d'un montant qui ne dépassera pas deux millions de dollars américains ("U.S.") (\$2.000.000) ("Subvention").

La Subvention peut servir à financer les coûts en devises, tels que définis à la Section 6.1, et les coûts en monnaie nationale, tels que définis à la Section 6.2 des biens et des services nécessaires à l'exécution du Projet.

SECTION 3.2
Ressources du Bénéficiaire pour le Projet

(a.) Le Bénéficiaire accepte de fournir ou de faire fournir au Projet, tous les fonds, outre le Don, et toutes les autres ressources requises pour exécuter le Projet efficacement et en temps voulu.

(b.) Les ressources fournies par le Bénéficiaire pour le Projet ne seront pas inférieures à la contre-valeur de US\$ 1.600.000, y compris les coûts supportés "en nature". Ceci représente 25 % du montant total des coûts prévus pour la durée du Projet. A moins que l'A.I.D. n'en convienne autrement par écrit, les ressources fournies par le Bénéficiaire pour le Projet seront calculées au taux de change le plus élevé qui ne soit pas illégal au Zaïre, aux yeux de qui que ce soit et pour quelque raison que ce soit, aux dates auxquelles le Bénéficiaire accorde lesdites ressources au Projet.

97.

SECTION 3.3
Project Assistance Completion
Date

(a.) The Project Assistance Completion Date ("PACD"), which is September 30, 1994, or such other date as the Parties may agree to in writing, is the date by which the Parties estimate that all services financed under the Grant will have been performed and all goods financed under the Grant will have been furnished for the Project as contemplated in this Agreement.

(b.) Except as A.I.D. may otherwise agree in writing, A.I.D. will not issue or approve documentation which would authorize disbursement for the Grant for services performed subsequent to the PACD or for goods furnished for the Project, as contemplated in this Agreement, subsequent to the PACD.

(c.) Requests for disbursement, accompanied by necessary supporting documentation prescribed in Project Implementation Letters are to be received by A.I.D. or any bank described in Section 7.1 no later than nine (9) months following the PACD, or such other period as A.I.D. agrees to in writing. After such period, A.I.D., giving notice in writing to the Grantee, may at any time or times reduce the amount of the Grant by all or any part thereof for which requests for disbursement, accompanied by necessary supporting documentation prescribed in Project Implementation Letters, were not received before the expiration of said period.

SECTION 3.3
Date d'Achèvement de
l'Assistance au Projet

(a.) La Date d'Achèvement de l'Assistance au Projet ("DAAP"), à savoir le 30 septembre 1994, ou toute autre date dont les Parties peuvent convenir par écrit, est la date à laquelle les Parties estiment que tous les services financés au titre de la Subvention auront été exécutés et que tous les biens auront été fournis pour le Projet comme l'envisage le présent Accord.

(b.) A moins que l'A.I.D. n'en convienne autrement par écrit, l'A.I.D. n'émettra ni n'approuvera des documents qui autoriseraient un décaissement au titre de la Subvention pour des services exécutés après la DAAP ou pour des biens fournis aux fins du Projet, comme l'envisage le présent Accord, après la DAAP.

(c.) Les demandes de décaissement, accompagnées des pièces justificatives nécessaires indiquées dans les Lettres de Mise à Exécution du Projet, doivent parvenir à l'A.I.D., ou à toute banque mentionnée à la Section 7.1 au plus tard neuf (9) mois après la DAAP ou toute autre période dont l'A.I.D. convient par écrit. Au terme de cette période, l'A.I.D., après avoir envoyé avis écrit au Bénéficiaire, peut à n'importe quel moment réduire le montant de la Subvention de tout ou partie du montant pour lequel les demandes de décaissement accompagnées des pièces justificatives nécessaires stipulées dans les Lettres de Mise à Exécution du Projet, n'ont pas été reçues avant l'arrivée à expiration de ladite période.

Article 4: Condition Precedent

SECTION 4.1
Condition Precedent to
Disbursement

Except as A.I.D. may otherwise agree in writing, prior to the initial disbursement under the Grant, or to the issuance by A.I.D. of documentation pursuant to which disbursement will be made, the Grantee will furnish to A.I.D., in form and substance satisfactory to A.I.D. a statement of the names of the persons holding or acting in the offices of the Grantee specified in Section 8.3, and of any additional representatives, together with a specimen signature of each person specified in such statement.

SECTION 4.2
Notification

When A.I.D. has determined that the condition precedent specified in Section 4.1 have been met, it will promptly so notify the Grantee.

SECTION 4.3
Terminal Date for Initial
Condition Precedent

If the condition precedent specified in Section 4.1 has not been met within 120 days from the date of this Agreement, or such later date as A.I.D. may agree to in writing, A.I.D., at its option, may terminate this Agreement by written notice to the Grantee.

Article 4: Condition Préalable

SECTION 4.1
Condition Préalable au Premier
Décaissement

A moins que l'A.I.D. n'en convienne autrement par écrit, avant le premier décaissement effectué au titre de la Subvention ou avant l'émission par l'A.I.D. des documents en vertu desquels le décaissement sera fait, le Bénéficiaire fournira à l'A.I.D., sous une forme et dans un fond établis à la satisfaction de l'A.I.D., une déclaration des noms des personnes occupant les postes du Bénéficiaire spécifiés à la Section 8.3, et de tout autre représentant, ainsi qu'un spécimen de la signature de chaque personne spécifiée dans cette déclaration.

SECTION 4.2
Notification

Lorsque l'A.I.D. aura déterminé que la condition préalable mentionnée à la Section 4.1 ont été remplies, elle en notifiera rapidement le Bénéficiaire.

SECTION 4.3
Date Finale d'Accomplissement
de Condition Préalable

Si la condition préalable mentionnée à la Section 4.1 n'ont pas été remplies dans les cent vingt jours (120) qui suivent la date de signature du présent Accord, ou à une autre date ultérieure dont l'A.I.D. peut convenir par écrit, l'A.I.D. a la faculté de mettre fin au présent Accord par avis écrit envoyé au Bénéficiaire.

Article 5: Special Covenants

SECTION 5.1
Project Evaluation

The Parties agree to establish an evaluation program as part of the Project. Except as the Parties otherwise agree in writing, the program will include, during the implementation of the Project and at one or more points thereafter:

(a.) evaluation of progress toward attainment of the objectives of the Project;

(b.) identification and evaluation of problem areas or constraints which may inhibit such attainment;

(c.) assessment of how such information may be used to help overcome such problems; and

(d.) evaluation, to the degree feasible, of the overall development impact of the Project.

SECTION 5.2
Environmental Concerns

The Parties agree to train staff members within the Planning Division of ODR in the development and integration of environmental criteria in the planning, execution and evaluation of roads projects.

Article 5: Conventions Spéciales

SECTION 5.1
Evaluation du Projet

Les Parties conviennent d'établir un programme d'évaluation qui fera partie du Projet. A moins que les Parties n'en conviennent autrement par écrit, le programme comprendra pendant l'exécution du Projet et à un ou plusieurs moments par la suite:

(a.) une évaluation des progrès réalisés pour atteindre les objectifs du Projet;

(b.) l'identification et l'évaluation des problèmes ou des obstacles qui peuvent entraver la réalisation de ces objectifs;

(c.) une évaluation de la manière dont ces informations peuvent être utilisées pour contribuer à surmonter ces problèmes; et

(d.) l'évaluation, dans la mesure du possible, de l'impact global du Projet sur le développement.

SECTION 5.2
Considérations d'Ordre Environnemental

Les parties conviennent de former le cadre au sein de la Division de Planification de l'ODR et à commencer par l'élaboration, l'intégration et de l'exécution des activités de planification et d'évaluation de l'impact des projets routiers sur l'environnement.

Article 6: Source d'Achats

Article 6: Procurement Source

SECTION 6.1 Foreign Exchange Costs

Except as A.I.D. may otherwise agree in writing, disbursements pursuant to Section 7.1 will be used exclusively as follows:

(a) to finance the costs of goods and services required for the Project, having, in the case of goods their source and origin, and in the case of services their nationality, in countries included in Code 935 of the A.I.D. Geographic Code Book in effect at the time orders are placed or contracts are entered into for such goods or services ("Foreign Exchange Costs"), except as provided in the Project Grant Standard Provisions Annex, Section C.1.(b.) with respect to marine insurance and except as specified in subsections (b) and (c) below. All reasonable efforts will be used to maximize U.S. procurement whenever practicable.

(b) to finance the cost of air travel and transportation to and from the U.S. only upon certified U.S. flag carriers. In the case of a general unavailability of U.S. flag carriers, air travel and transportation will be authorized by carriers of any 935 code country.

SECTION 6.1 Coûts en Devises

A moins que l'A.I.D. n'en convienne autrement par écrit, les décaissements effectués conformément à la Section 7.1 seront utilisés de la manière suivante uniquement:

(a) pour financer les coûts des biens et des services requis pour l'exécution du Projet, ayant leur source et leur origine pour ce qui est des biens, et leur nationalité, pour ce qui est des services, dans les pays du Code 935 du Code Géographique de l'A.I.D. tel qu'il est en vigueur au moment où les commandes sont placées ou les marchés passés pour ces biens ou ces services ("Coûts en Devises"), à moins que la Section C.1.(b.) de l'Annexe relative aux Dispositions Standards de la Subvention n'en stipule autrement quant à l'assurance maritime, et comme spécifié aux sous-sections (b) et (c) ci-après. Tout effort raisonnable sera consenti pour maximiser les approvisionnements aux Etats-Unis dans toute la mesure du possible.

(b) pour financer le coût des voyages et transports aériens en provenance et à destination des Etats-Unis à bord de transporteurs certifiés battant pavillon américain uniquement, à moins que des appareils battant pavillon américain ne soient pas disponibles, auquel cas l'utilisation de transporteurs de tout pays du Code 935 de l'A.I.D. sera permis.

(c) pour financer le

(c) to finance ocean shipping costs under the Grant only on vessels under flag registry of the countries included in A.I.D. Geographic Code 935 and the cooperating country, subject to the 50/50 shipping requirements under the Cargo Preference Act and the regulations promulgated thereunder.

SECTION 6.2
Local Currency Costs

Disbursements pursuant to Section 7.2 will be used exclusively to finance the costs of goods and services required for the Project having their source and, except as A.I.D. may otherwise agree in writing, their origin in the Republic of Zaire ("Local Currency Costs"). To the extent provided for under this Agreement, "Local Currency Costs" may also include the provision of local currency resources required for the Project.

Article 7: Disbursements

SECTION 7.1
Disbursement for Foreign Exchange Costs

(a) After satisfaction of conditions precedent, the Grantee may obtain disbursements of funds under the Grant for the Foreign Exchange Costs of goods or services required for the Project in accordance with the terms of this Agreement, by such of the following methods as may be mutually agreed upon:

fret maritime dans le cadre de la Subvention uniquement à bord de navires battant pavillon de pays figurant au Code Géographique 935 de l'A.I.D., et du pays coopérant, sous réserve des conditions relatives à la préférence de pavillon imposées par le "Cargo Preference Act" et les réglementations promulguées dans le cadre de cette loi.

SECTION 6.2
Coûts en Monnaie Nationale

Les décaissements effectués conformément à la Section 7.2 serviront exclusivement à financer les coûts des biens et des services requis pour l'exécution du Projet ayant leur source et, à moins que l'A.I.D. n'en convienne autrement par écrit, leur origine en République du Zaïre ("Coûts en Monnaie Nationale"). Dans la mesure prévue dans cet accord, les "Coûts en Monnaie Nationale" pourront aussi englober la fourniture de ressources en monnaie nationale nécessaires à l'exécution du Projet.

Article 7: Décaissements

SECTION 7.1
Décaissement pour les Coûts en Devises

(a) Après que la condition préalable aient été remplies, le Bénéficiaire peut obtenir le décaissement des fonds au titre de la Subvention pour le financement des Coûts en Devises des biens ou des services nécessaires à l'exécution du Projet, conformément aux termes du présent Accord, par l'une ou l'autre des méthodes ci-après convenue de commun accord:

(1) by submitting to A.I.D., with necessary supporting documentation as prescribed in Project Implementation Letters, (A) requests for reimbursement for such goods or services, or (B) requests for A.I.D. to procure commodities or services on Grantee's behalf for the Project; or,

(2) by requesting A.I.D. to issue letters of commitment for specified amounts (A) to one or more U.S. banks, satisfactory to A.I.D. to reimburse such bank or banks for payments made by them to contractors or suppliers, under Letters of Credit or otherwise, for such goods or services, or (B) directly to one or more contractors or suppliers, committing A.I.D. to pay such contractors or suppliers for such goods or services.

(b) Banking charges incurred by Grantee in connection with Letters of Commitment and Letters of Credit will be financed under the Grant unless Grantee instructs A.I.D. to the contrary. Such other charges as the Parties may agree to may also be financed under the Grant.

(1) en présentant à l'A.I.D., accompagnées des pièces justificatives nécessaires comme le stipulent les Lettres de Mise à Exécution du Projet, (A) des demandes de remboursement pour ces biens ou ces services, ou (B) des demandes d'acquisition par l'A.I.D. de biens ou de services au nom du Bénéficiaire pour l'exécution du Projet; ou,

(2) en demandant à l'A.I.D. d'émettre des Lettres d'Engagement pour des montants spécifiques (A) en faveur d'une ou plusieurs banques américaines, acceptables par l'A.I.D., engageant l'A.I.D. à rembourser cette banque ou ces banques des paiements effectués par elles à des entrepreneurs ou fournisseurs, dans le cadre de Lettres de Crédit ou autrement, pour l'achat de ces biens ou de ces services, ou (B) directement en faveur d'un ou plusieurs entrepreneurs ou fournisseurs engageant l'A.I.D. à payer ces entrepreneurs ou ces fournisseurs pour l'achat de ces biens ou de ces services.

(b) Les frais bancaires encourus par le Bénéficiaire relativement aux Lettres d'Engagement et aux Lettres de Crédit seront financés au titre de la Subvention, à moins que le Bénéficiaire ne donne d'autres instructions à l'A.I.D. D'autres frais dont les Parties peuvent convenir, peuvent également être financés dans le cadre de la Subvention.

SECTION 7.2
Disbursement for Local Currency
Costs

(a) After satisfaction of conditions precedent, the Grantee may obtain disbursements of funds under the Grant for Local Currency Costs required for the Project in accordance with the terms of this Agreement, by submitting to A.I.D., with necessary supporting documentation as prescribed in Project Implementation Letters, requests to finance such costs.

(b) The local currency needed for such disbursements may be obtained:

(1) by acquisition by A.I.D. with U.S. dollars by purchase of or from local currency already owned by the U.S. Government; or

(2) by A.I.D. (A) requesting the Grantee to make available local currency for such costs, and (B) thereafter making available to the Grantee through the opening or amendment by A.I.D. of Special Letters of Credit in favor of the Grantee or its designee, an amount of U.S. dollars equivalent to the amount of local currency made available by the Grantee, which dollars will be utilized for procurement from the United States under the appropriate procedures described in Project Implementation Letters.

SECTION 7.2
Décaissement des Coûts en
Monnaie Nationale

(a) Après que la condition préalable aient été remplie, le Bénéficiaire peut obtenir des décaissements de fonds au titre de la Subvention pour le financement des Coûts en Monnaie Nationale nécessaires à l'exécution du projet conformément aux termes du présent Accord, en présentant à l'A.I.D., accompagnées des pièces justificatives nécessaires comme le stipulent les Lettres de Mise à Exécution du Projet, des demandes de financement de ces coûts.

(b) La monnaie nationale nécessaire pour un tel décaissement peut être obtenue par:

(1) l'achat par l'A.I.D. de monnaie nationale avec des dollars américains, ou de monnaie nationale appartenant déjà au gouvernement des Etats-Unis; ou

(2) (A) la demande par l'A.I.D. au Bénéficiaire de libérer la monnaie nationale nécessaire pour couvrir ces coûts, et (B) la mise à la disposition du Bénéficiaire, par la suite, par l'ouverture ou l'amendement par l'A.I.D. de Lettres Spéciales de Crédit en faveur du Bénéficiaire ou de son mandataire, d'une somme en dollars américains pour la contre-valeur de la monnaie nationale libérée par le Bénéficiaire. Ces dollars seront utilisés pour des achats aux Etats-Unis suivant les procédures appropriées décrites dans les Lettres de Mise à Exécution du Projet.

(c) The U.S. Dollar equivalent of the local currency made available hereunder will be, in the case of subsection (b)(1) above, in the amount of U.S. dollars required by A.I.D. to obtain the local currency, and, in the case of subsection (b)(2) above, an amount calculated at the rate of exchange specified in the applicable Special Letter of Credit Implementation Memorandum hereunder as of the date of the opening or amendment of the applicable Special Letter of Credit.

SECTION 7.3.
Other Forms of Disbursement

Disbursements of the Grant may also be made through such other means as the Parties may agree to in writing.

SECTION 7.4.
Rate of Exchange

Except as may be more specifically provided under Section 7.2, if funds provided under the Grant are introduced into the Republic of Zaire by A.I.D. or any public or private agency for purposes of carrying out obligations hereunder, the Grantee will make such arrangements as may be necessary so that such funds may be converted into currency of the Republic of Zaire at the highest rate of exchange which, at the time the conversion is made, is not unlawful in the Republic of Zaire to any person for any purpose.

(c) La contre-valeur en dollars américains de la monnaie nationale libérée au titre du présent accord sera, dans le cas de la Sous-Section (b)(1) ci-dessus, la somme en dollars américains requise par l'A.I.D. pour l'obtention de la monnaie nationale, et, dans le cas de la Sous-Section (b)(2) ci-dessus, un montant calculé au taux de change spécifié dans le Mémoire d'Exécution de la Lettre Spéciale de Crédit applicable à la date de l'ouverture ou de l'amendement de la Lettre Spéciale de Crédit.

SECTION 7.3
Autres Formes de Décaissement

Les décaissements de la Subvention peuvent également s'effectuer par d'autres moyens dont les Parties peuvent convenir par écrit.

SECTION 7.4
Taux de Change

Sauf indication plus spécifique prévue à la Section 7.2, si des fonds fournis dans le cadre de la Subvention sont introduits en République du Zaïre par l'A.I.D. ou par tout organisme privé ou public pour satisfaire aux obligations au titre du présent Accord, le Bénéficiaire prendra les mesures nécessaires pour que ces fonds puissent être convertis en monnaie de la République du Zaïre au taux de change le plus élevé qui, lors de la conversion, ne soit pas illégal en République du Zaïre aux yeux de qui que ce soit ou pour quelque raison que ce soit.

15

represented by the individuals holding or acting in the office of the Secretary General of the Ministry Public Works, or as delegated to the Président Délégué Général of Office des routes, respectively, and A.I.D. will be represented by the individual holding or acting in the office of the A.I.D. Director, each of whom, by written notice, may designate additional representatives for all purposes other than exercising the power under Section 2.1 to revise elements of the amplified description in Annex 1. The names of the representatives of the Grantee, with specimen signatures, will be provided to A.I.D., which may accept as duly authorized any instrument signed by such representatives to implement this Agreement, until receipt of written notice of revocation of their authority.

SECTION 8.4.
Standard Provisions Annex

A "Project Standard Provisions Annex" (Annex 2) is attached to and forms part of this Agreement.

SECTION 8.5.
Language of Agreement

This Agreement is prepared in both English and French. In the event of ambiguity or conflict between the two versions, the English language version will control.

par les personnes occupant les postes de Secrétaire Général du Ministère des Travaux publics, Urbanisme et Habitat ou de Président-Délégué Général de l'Office des Routes, si celui-ci est mandaté à cet effet, ou agissant en leur nom, et l'A.I.D. sera représentée par la personne occupant le poste de Directeur de l'A.I.D. ou agissant en son nom, chacun d'eux pouvant, par avis écrit, désigner d'autres représentants à toutes les fins autres que celle d'exercer le pouvoir au titre de la Section 2.1 de réviser les éléments de la description élargie de l'Annexe 1. Les noms des représentants du Bénéficiaire accompagnés des spécimens de leurs signatures seront communiqués à l'A.I.D. qui peut accepter comme dûment agréé tout instrument signé par ces représentants en application du présent Accord, jusqu'à réception de l'avis écrit de révocation de leurs pouvoirs.

SECTION 8.4
Annexe Relative aux Dispositions Standards

Une "Annexe Relative aux Dispositions Standards du Projet" (Annexe 2) est jointe au présent Accord et en fait partie.

SECTION 8.5
Libellé de l'Accord

Le présent Accord est préparé en anglais et en français. En cas d'ambiguïté ou de discordance entre les deux versions, seule la version anglaise fera foi.

Article 8: Miscellaneous

SECTION 8.1.
Investment Guaranty Project Approval

Any construction work to be financed under this Agreement is agreed to be a project approved by the Republic of Zaire pursuant to the agreement between it and the United States of America on the subject of investment guarantees, and no further approval by the Republic of Zaire will be required to permit the United States to issue investment guarantees under that agreement covering a contractor's investment in that project.

SECTION 8.2.
Communications

Any notice, request, document, or other communication submitted by either Party to the other under this Agreement will be deemed duly given or sent when delivered to such Party at the following addresses:

To the Grantee:

Mail Addresses:

Secretary General for Public Works
Ministère des Travaux publics,
Urbanisme et Habitat
B.P. 26
Kinshasa, Gombe
Republic of Zaire

and

Président Délégué Général
Office des routes
B.P. 10899

Article 8: Divers

SECTION 8.1
Garantie d'Investissement

Il est convenu que tous travaux de construction devant être financés au titre du présent Accord constitueront un Projet approuvé par la République du Zaire en vertu de l'accord passé entre celle-ci et les Etats-Unis d'Amérique sur la question des garanties d'investissement, et aucune autre approbation par la République du Zaire ne sera requise pour permettre aux Etats-Unis d'Amérique d'émettre des garanties d'investissement au titre de cet accord pour couvrir les investissements réalisés par un entrepreneur dans le cadre de ce Projet.

SECTION 8.2
Communications

Tout avis, demande, document ou autre communication présenté par une Partie à l'autre dans le cadre du présent Accord sera considéré comme dûment remis ou envoyé lorsqu'il parviendra à la partie intéressée aux adresses ci-après:

Au Bénéficiaire:

Adresses Postales:

Secrétaire Général aux Travaux publics
Ministère des Travaux publics,
Urbanisme et Habitat
B.P. 26
Kinshasa, Gombe
République du Zaire

et

résident-Délégué Général
Office des Routes
B.P. 10899

Kinshasa, Gombe
Republic of Zaïre

A.I.D.:

Mail Address

Mission Director
A.I.D.
B.P. 8599
Kinshasa I
Republic of Zaïre

Communications to the Grantee concerning overall project coordination, regional planning, fiscal and financial matters generally (including but not limited to any amendments to this Agreement), the programming of counterpart funds, and the status of any conditions precedent to disbursement, will be directed to the Ministry of Public Works. Communications concerning the status of project implementation, technical assistance and commodity procurement status will be directed to Office des Routes. All such communications will be in English or French, unless the Parties otherwise agree in writing. Other addresses may be substituted for the above upon the giving of notice.

SECTION 8.3.
Representatives

For all purposes relevant to this Agreement and subject to the division of responsibilities under Section 8.2. above, the Grantee will be

Kinshasa, Gombe
République du Zaïre

A l'A.I.D.:

Adresse Postale:

Directeur de la Mission
de l'A.I.D.
B.P. 8599
Kinshasa I
République du Zaïre

Les communications à l'intention du Bénéficiaire concernant la coordination générale, la planification régionale et les questions d'ordre monétaire et financier en général se rapportant au Projet (y compris, mais non exclusivement, tout amendement au présent Accord), la programmation des fonds de contrepartie, et la situation quant aux conditions préalables aux décaissements, seront adressées au Ministère des Travaux publics, Urbanisme et Habitat; les communications relatives à la situation quant à la mise à exécution du projet, l'assistance technique et les approvisionnements seront adressées au Ministère des Travaux publics, Urbanisme et Habitat. Toutes ces communications seront rédigées en français ou en anglais, à moins que les Parties n'en conviennent autrement par écrit. D'autres adresses peuvent remplacer les adresses ci-dessus sur avis des intéressés.

SECTION 8.3
Représentants

Aux fins du présent Accord et sous réserve de la division des responsabilités au titre de la Section 8.2 ci-dessus, le Bénéficiaire sera représenté

ANNEX A

Annexe A

Amplified Project Description

**Transport Reform
Technical Assistance and
Research Project**

660-0126

DESCRIPTION ELARGIE DU PROJET

**PROJET D'ASSISTANCE TECHNIQUE
ET DE RECHERCHE
POUR LA REFORME DES TRANSPORTS**

660-0126

Elements of this description may be changed by written agreement of the authorized representatives named in the Agreement, provided such changes are within the scope of the Project as described in Section 2.1 of the Agreement.

I. Program Strategy and Rationale

USAID Zaïre proposes the \$4.8 million Transport Reform Technical Assistance Project as a preliminary step toward arresting the decline in road maintenance services due to inadequate funding by improving the efficiency of those services primarily through technical assistance and research. The Project will also provide for a continuation of a policy dialogue related to road maintenance funding and much needed institutional reforms.

The deterioration of Zaïre's road network imposes high economic costs, discourages regional specialization, reduces access to goods and services and is a critical constraint to economic growth and development. The Project will assist the GOZ in improving the effectiveness of its road maintenance bureaus and provide resources for research activities to support improved delivery of road maintenance services and alternative strategies for funding. In addition, the Project will put an increased emphasis on the environmental and socio-economic impact of roads.

Les éléments de cette description pourront être modifiés par accord écrit des représentants agréés désignés dans l'Accord, à condition que les modifications ne dépassent pas la portée du Projet telle qu'énoncée à la Section 2.1 de l'Accord.

I. Stratégie et Justification du Programme

L'USAID/Zaïre propose le Projet d'Assistance Technique et de Recherche pour la Réforme des Transports comme une étape préliminaire d'un processus visant à arrêter la régression des services d'entretien des routes due à l'insuffisance de financement, en améliorant l'efficacité de ces services grâce, principalement, à une assistance technique et à des activités de recherche. Le Projet permettra également de poursuivre un dialogue de politique en rapport avec le financement de l'entretien des routes et les réformes institutionnelles tellement nécessaires.

La détérioration du réseau routier du Zaïre est extrêmement coûteuse sur le plan économique. Elle décourage la spécialisation des régions, réduit l'accès aux biens et aux services et constitue une contrainte critique à la croissance économiques et au développement. Le Projet aidera le GZ à améliorer l'efficacité de ses institutions chargées de l'entretien des routes et fournira des ressources pour financer des activités de recherche devant aboutir à l'amélioration des services

d'entretien des routes et à l'élaboration de stratégies de substitution pour leur financement. En outre, le Projet mettra davantage l'accent sur l'impact environnemental et socio-économique des routes.

A. The Macro-Economic Climate

During the 1980s, Zaïre made notable progress in economic policy reform, particularly in the areas of pricing, exchange rate and trade policies. Despite improved macroeconomic performance in 1989, attempts by the GOZ to negotiate a 1990/91 structural adjustment program with the IMF and World Bank have been unsuccessful. The critical stumbling block is the lack of agreement on public expenditure policies, particularly on issues of resource allocation and budgetary transparency.

B. Performance of Road Maintenance Institutions

The inventoried road network in Zaïre dating from the colonial period is 145,000 kms. However, ineffective road network management has hampered economic growth in Zaïre since independence. Many of the problems can be directly attributed to the roads bureaus, Office des routes (ODR), which is responsible for the priority national highways and regional roads, and the Service National des Routes de Desserte Agricole (SNRDA), which is responsible for management of the local

A. Le Climat macro-économique

Au cours des années 1980, le Zaïre a fait des progrès remarquables dans le domaine des réformes de la politique économique, en particulier en ce qui concerne la fixation des prix, les taux de change et les politiques commerciales. En dépit d'une meilleure performance macro-économique en 1989, le GZ n'a pas réussi à négocier un programme d'ajustement structurel pour 1990/1991 avec le FMI et la Banque Mondiale. La principale pierre d'achoppement en a été l'absence d'un accord sur les dépenses publiques, en particulier sur les questions d'affectation des ressources et de transparence du budget.

B. La Performance des Institutions chargées de l'Entretien des Routes

Le réseau routier qu' date de l'époque coloniale est long de 145.000 km. Toutefois, sa gestion inefficace routier a entravé la croissance économique du Zaïre depuis son indépendance. Bon nombre de problèmes peuvent être attribués directement à l'Office des Routes (ODR), auquel incombe la responsabilité des routes nationales et régionales, et au Service National des Routes de Desserte Agricole (SNRDA), responsable de la gestion du

interest feeder road network. ODR, historically responsible for 58,000 kms of paved and earth highways, has reduced the network during the past year to 19,000 kms of priority roads. SNRDA, a small parastatal created in 1986, is responsible for the overwhelming network of 87,000 kms of lightly traveled, agricultural roads.

ODR has been the key institution in road maintenance for Zaïre since it was created in 1972, relying increasingly over the years on force account rehabilitation and maintenance of roads. The resulting parastatal institution employed as many as 16,000 staff and workers at its height and oversees an equipment park valued at \$150 million. After 17 years of existence ODR has experienced its peaks and troughs in much the same way that the macro-economic picture has shifted, performing adequately during periods of adequate funding, and performing poorly when the funds were unavailable. Beginning in 1987 and continuing to the present, ODR has suffered from a financial crisis because of the dysfunctioning fuel tax. The overriding recommendation of the World Bank/USAID-funded Technical Audit performed in March 1989 was that ODR needed to be streamlined and restructured.

The General Manager (PDG) of ODR has put much effort into rethinking the role of ODR, its strategy for managing the road network and the corporate structure required to implement that strategy. The result of nine months of concentrated study by a team of private

réseau de routes d'intérêt local. L'ODR, responsable depuis toujours de 58.000 km de routes à revêtement en dur et en terre a ramené le réseau à 19.000 km de routes prioritaires au cours de l'année écoulée. Le SNRDA, un petit organisme para-étatique créé en 1986, est responsable du réseau considérable de 87.000 km de routes agricoles peu fréquentées.

L'ODR est le principal agent d'exécution en ce qui concerne l'entretien des routes au Zaïre depuis sa création en 1972 et, au fil des années, a eu recours de plus en plus aux travaux en régie pour l'entretien et la réhabilitation des routes. Ce service para-étatique a compté jusqu'à 16.000 employés et ouvriers et supervise un parc de matériel évalué à \$150 millions. En 17 ans d'existence, l'ODR a connu les mêmes hauts et bas que la situation macro-économique, fonctionnant de manière adéquate durant les périodes de financement suffisant, et ayant un rendement médiocre lorsque les fonds n'étaient pas disponibles. Depuis 1987, l'ODR est aux prises avec une crise financière due au mauvais fonctionnement du système de la taxe pétrolière. La principale recommandation issue de l'Audit Technique financé par la Banque Mondiale/USAID et réalisé en mars 1989 et qu'il y a lieu d'alléger et de restructurer l'ODR.

Le PDG de l'ODR a consacré d'importants efforts à repenser le rôle de l'ODR, sa stratégie en ce qui concerne la gestion du réseau des routes et la structure nécessaire pour

consultants working closely with a select ODR committee is a strategy for institutional reorganization and the outline of a ten year road maintenance and improvement plan. ODR will take the lead at national and regional levels as manager and financier of the road network. The private sector will be used to the extent possible to perform the actual construction, rehabilitation and maintenance of roads. In a deliberate move to reduce its employment roster, ODR staffing has dropped from 8,000 in 1986 to 5,800 in March 1990. An additional 1,200 layoffs are planned by 1991. The move to greater private sector involvement in execution of road construction, rehabilitation and maintenance is at the top of the list of USAID priorities in the road subsector.

An initial 1990-92 ODR transition program, is designed to provide road maintenance services at the same time as institutional reforms are underway. ODR has identified a minimum priority road network of 19,000 kms which corresponds to regional needs and rural-urban economic priorities. The emphasis ODR places on the priority network is to salvage past investments. Once the infrastructure has been recovered, the accent will be put on maintaining it through the increased involvement of the private sector. Identification of the reduced network by ODR is a clear indication that the roads bureau is making an effort to develop a realistic program in which the number of roads maintained corresponds to the amount of funding available.

mettre cette stratégie en oeuvre. Neuf mois d'études concentrées menées par une équipe de consultants privés travaillant en étroite collaboration avec une commission spéciale de l'ODR ont produit une stratégie pour la réorganisation institutionnelle et les grandes lignes d'un plan de dix ans pour l'entretien et l'aménagement des routes. L'ODR assumera un rôle prépondérant aux niveaux national et régional en tant que gérant et financier du réseau routier. Il sera fait appel au secteur privé dans toute la mesure du possible pour réaliser les travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien des routes. Pour réduire délibérément ses effectifs, l'ODR a ramené leur nombre de 8.000 en 1986 à 5.800 en mars 1990. 1.200 autres licenciements sont prévus d'avant 1991. La nécessité d'accroître la participation du secteur privé à l'exécution des travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien des routes figure en tête de la liste des priorités de l'USAID pour le sous-secteur routier.

Un premier programme de transition de l'ODR pour 1990-92, vise à fournir des services d'entretien routier tout en entreprenant des réformes institutionnelles. L'ODR a identifié un réseau minimum de routes prioritaires de 19.000 km qui correspond aux besoins régionaux et aux priorités économiques rurales-urbaines. L'ODR met l'accent sur le réseau prioritaire en vue de récupérer les investissements réalisés. Une fois l'infrastructure réhabilitée, l'accent sera

This strategic reorientation in road infrastructure management is consistent with USAID institutional objectives in the sector: (i) identification of minimum networks which correspond to available funding and favorable economic returns, (ii) coherent maintenance planning and budgeting related to local and regional needs, (iii) development of the capability of the private sector to maintain roads.

SNRDA, the rural feeder road counterpart to the highway department, ODR, faces its own difficulties due to its dependence on fuel tax revenues. Changes in ODR have meant changes in SNRDA as well. ODR once provided all technical oversight for SNRDA maintenance activities. This was a source of many problems in the past. Recent negotiations between the heads of the two organizations in connection with the appraisal of the World Bank Pilot Feeder Roads Project and the initial pre-appraisal of the Second Transport Rehabilitation Project have resulted in an agreement to eliminate the ODR zone engineers, moving them to SNRDA to provide oversight and supervision of local road maintenance contracts.

ODR-SNRDA programs have been loosely coordinated in the past during the planning stage through a special Governors' committee, the Regional Road Commissions (RRCs). An additional USAID objective in road sector management, greater decentralization of responsibility for management and financing of roads and

placé sur son entretien grâce à l'intervention accrue du secteur privé.

L'identification par l'ODR d'un réseau limité indique clairement qu'il s'efforce de mettre sur pied un programme réaliste dans lequel le nombre des routes entretenues correspond à la quantité de fonds disponibles.

Cette réorientation stratégique dans la gestion de l'infrastructure routière concorde avec les objectifs institutionnels de l'USAID pour ce secteur, à savoir: (i) l'identification de réseaux minimums qui correspondent au financement disponible et à des rendements économiques favorables, (ii) une planification et une budgétisation de l'entretien des routes conforme aux besoins locaux et régionaux, (iii) le développement de la capacité du secteur privé à entretenir les routes.

Le SNRDA, équivalent de l'ODR en matière de routes de desserte agricole, a ses propres difficultés provenant de sa dépendance vis-à-vis des recettes de la taxe pétrolière. Des changements au sein de l'ODR impliquent également des changements au sein du SNRDA. Auparavant, l'ODR assurait tout le contrôle technique des activités d'entretien du SNRDA. Ceci était la source de multiples problèmes. Les négociations qui ont eu lieu récemment entre les dirigeants des deux institutions en rapport avec l'évaluation du Projet pilote de Routes de Desserte de la Banque Mondiale et la pré-évaluation du Second Projet de Réhabilitation des Transports ont abouti à un

local resource mobilization, is aimed at resolving the problem of inappropriate central decision-making through the development of the capabilities of regional institutions: regional ODR and SNRDA offices, and the RRCs or their equivalent.

Analysis of the problem of the steady deterioration of Zaïre's roads because of a lack of maintenance has repeatedly concluded that funding is not the only factor affecting the quality of roads. Improved performance of the road maintenance institutions, ODR, SNRDA, the RRCs and the private sector, is critical to putting limited funding to effective use.

I. Project Composition

A. Program Goal, Purpose and Expected Achievements

accord de principe selon lequel les ingénieurs de Zone de l'ODR seraient affectés au SNRDA pour assurer le contrôle et la supervision des contrats conclus pour l'entretien des routes.

Les programmes de l'ODR-SNRDA ont fait l'objet d'une faible coordination au stade de la planification par le biais de comités spéciaux des Gouverneurs appelés Commissions des Routes Régionales (CRR). Un autre objectif poursuivi par l'USAID dans la gestion du secteur routier, à savoir une plus grande décentralisation des responsabilités de gestion et de financement des routes et la mobilisation des ressources locales, vise à résoudre le problème de la prise de décisions au niveau central en développant les capacités des institutions régionales, à savoir les bureaux régionaux de l'ODR et du SNRDA et les CRR ou leur équivalent.

L'analyse du problème de la détérioration constante des routes du Zaïre par manque d'entretien a démontré à maintes reprises que le financement n'est pas l'unique facteur influant sur la qualité des routes. Une meilleure performance des institutions chargées de l'entretien des routes, en l'occurrence l'ODR, le SNRDA et les CRR ou leur équivalent, est essentielle pour une utilisation efficace des fonds.

II. Composition du Projet

A. But, Objectif et Réalisations Escomptées du Programme

The Goal: to improve the flow of goods and services on roads and rivers.

The Purpose: to improve institutional planning capability, resource allocation decisions, and managerial performance.

The purpose and goal are consistent with the USAID strategy for the transport sector. Under the Project the following will be accomplished:

- Road bureau financing will be used primarily for maintenance activities on a priority network corresponding to the level of funding available and based on estimated favorable economic returns.

- National and regional medium-term planning decisions will be founded on accurate and current traffic and road quality data.

- Private contractors will perform an expanded role in road maintenance through expanded contracting and improved selection and supervision systems.

- The respective roles of ODR and SNRDA will be clearly defined resulting in complementary planning and budgeting and effective use of the rural zone engineers,

Le BUT: améliorer le flux des marchandises et des services sur les routes et les fleuves.

L'OBJECTIF: améliorer la capacité de planification institutionnelle, la prise de décisions en matière d'affectation des ressources, et les capacités de gestion.

Le but et l'objectif concordent avec la stratégie de l'USAID pour le secteur des transports. Les objectifs suivants seront atteints dans le cadre du Projet:

- Le financement de l'ODR sera utilisé principalement pour les activités d'entretien sur un réseau prioritaire correspondant au niveau de financement disponible et fondé sur des rendements économiques estimés favorables.

- Les décisions prises en ce qui concerne la planification à moyen terme aux niveaux national et régional seront fondées sur des données exactes et récentes sur la circulation et la qualité des routes.

- Des entrepreneurs privés joueront un rôle plus important dans l'entretien des routes grâce à une utilisation accrue des contrats, et à des systèmes améliorés de sélection et de supervision.

- Les rôles respectifs de l'ODR et du SNRDA seront clairement définis pour aboutir à une planification et une budgétisation qui se complètent ainsi qu'à l'utilisation rationnelle des ingénieurs de zone.

- Steps will be taken to ensure that physical maintenance of priority national and regional roads will be sustained over time.

- Regional and local institutions will play a greater role in road network management, road maintenance programming and budgeting, and local resource mobilization.

- Alternative national and regional sources of funding for road maintenance will be identified.

- Greater emphasis will be placed on environmental concerns and the socio-economic impact of roads on the rural and urban poor through roads bureau planning coordinated with the Project research agenda.

B. Beneficiaries

Roughly 70 percent of Zaire's population lives in rural areas. Without transportation corridors, rural populations are isolated from the national economy and dependent on subsistence agriculture. Transportation, both the infrastructure and the distribution system (markets, vehicles, transport companies) ranks near the top of the list of rural dweller's expressed needs. It is expected that women traders, transporters, farmers and market vendors will also favorably benefit from the Project.

- Des mesures seront prises pour assurer la poursuite de l'entretien physique des routes nationales et régionales et des routes de desserte prioritaires.

- Les services régionaux et locaux joueront un plus grand rôle dans la gestion du réseau routier, la programmation et la budgétisation de l'entretien des routes, et la mobilisation des ressources locales.

- D'autres sources de financement nationales et régionales seront identifiées pour l'entretien des routes.

- Un accent particulier sera mis sur les considérations d'ordre environnemental et l'impact socio-économique des routes sur les populations défavorisées en milieu rural et urbain en coordonnant la planification au niveau de l'ODR et le programme de recherche du projet.

B. Bénéficiaires

Environ 70 pour cent de la population du Zaire vit en milieu rural. Sans couloirs de transport, les populations rurales sont isolées de l'économie nationale et dépendent d'une agriculture de subsistance. Les transports, tant leur infrastructure que le système de distribution (les marchés, les véhicules, les sociétés de transport), figurent parmi les besoins principaux exprimés par les habitants des campagnes. Le Projet devrait également bénéficier aux commerçantes, aux transporteurs, aux agriculteurs et aux vendeurs des marchés.

Potentially, the primary beneficiaries in the key population groups are likely to be traders, merchants, transporters, private road maintenance contractors and employees of road maintenance companies. Sustained maintenance of rural infrastructure complemented by investments in agriculture, health and the private sector, will bring about long-term benefits to the rural poor.

C. Technical Assistance, Research and Analysis

1. Within a total planned life of project funding level of \$4.8 million, approximately \$2.6 million will support institutional reform in the central Kinshasa office of ODR. Technical advisors assigned to ODR will be expected to work as well with SNRDA and GOZ and private entities in the regions. The Project will focus on strengthening the capability of ODR, SNRDA, the RRCs and other local entities to successfully manage Zaire's road network. The remaining LOP funding of \$2.2 million will be used to fund the PSC Project Manager, the Project Planning Division and research activities, commodities and evaluations. The following areas of focus of the Project assistance have been selected and coordinated with the World Bank and other donors, as well as with the senior staff of ODR and SNRDA:

Il est probable que les principaux bénéficiaires des groupes clefs soient les commerçants, les marchands, les transporteurs, les entreprises privées s'occupant de l'entretien des routes et les employés de ces entreprises. L'entretien constant de l'infrastructure rurale, complété par des investissements dans l'agriculture, la santé et le secteur privé, apportera des bienfaits à long terme aux populations rurales défavorisées.

C. Assistance Technique, Recherche et Analyse

1. Sur un financement total de \$4,8 millions prévu pour le projet, \$ 2,6 millions environ seront consacrés au soutien des réformes institutionnelles au niveau des services de l'ODR à Kinshasa. Des conseillers techniques affectés à l'ODR travailleront également avec le SNRDA et des entités publiques et privées en région. Le projet s'efforcera de renforcer la capacité de l'ODR, du SNRDA, des CRR et d'autres entités locales à gérer avec succès le réseau routier du Zaïre. La somme supplémentaire de \$ 2,2 millions servira à financer le Directeur du Projet, un agent sous contrat de services personnels (PSC), les activités de la Division de Planification du Projet, les activités de recherche, les approvisionnements et les évaluations. Les domaines sur lesquels sera centrée l'assistance du Projet ont été choisis et coordonnés avec la Banque Mondiale et d'autres bailleurs de fonds ainsi que les cadres supérieurs de l'ODR et du SNRDA. Il s'agit de:

- Strengthened transport planning data collection and analysis.

- Coordination of national and regional programs, particularly during ODR transition phase, emphasizing greater involvement of the private sector in rehabilitation and maintenance.

- Greater decentralization emphasizing regional experimentation with local resource mobilization.

D. The Project Research and Analysis Program

The research agenda is designed to complement the project objectives by exploring areas relevant to alleviating constraints to the development of the sector identified during the Project design as well as looking carefully at project impact questions. Under the responsibility of the Chief of Party and the Project Manager, in collaboration with the Contract transport economist and the USAID research committee, the Project will study and develop action-oriented recommendations in the following areas:

- Alternative Funding for Roads,

- Planning Division Statistics, Analysis and the Environment

-Le renforcement de la collecte et de l'analyse de données pour la planification des transports.

-La coordination des programmes nationaux et régionaux, en particulier pendant la phase de transition de l'ODR, en mettant l'accent sur une plus grande participation du secteur privé aux activités de réhabilitation et d'entretien.

-Une plus grande décentralisation, mettant l'accent sur l'expérimentation, au niveau régional, en matière de mobilisation des ressources locales.

D. Le Programme de Recherche et d'Analyse du Projet

Le calendrier de recherche est conçu de manière à compléter les objectifs du Projet en explorant les domaines ayant trait à l'élimination des contraintes qui entravent le développement du secteur identifiées au cours du processus d'élaboration du projet, ainsi qu'en examinant attentivement les questions d'impact du projet. Sous la responsabilité du Chef d'Equipe et du Directeur du Projet, et en collaboration avec l'économiste des transports sous contrat et le comité de recherche de l'USAID, le Projet étudiera et développera des recommandations en vue de la prise de mesures dans les domaines suivants:

-Autres sources de financement pour les routes,

-Statistiques et analyse par la Division de Planification, et Environnement,

- ODR Transition
Program Diagnostic and
Evaluation.

1. Alternative
Funding for Roads

An area of great importance to the GOZ in strengthening its economy will be to find alternative sources of funding for roads. This aspect of the Project will initiate decentralization efforts through an action-oriented study of regional management capabilities and the feasibility of significant local resource mobilization (LRM) leading to applied field demonstrations and trials. This activity will be managed directly by the Project Manager under a contract separate from the prime technical assistance contract due to the specialized nature of decentralization and local resource mobilization.

Two local resource mobilization researchers will work primarily in the regions of Bandundu and Shaba with UNAZA, the Zairian University system, to analyze and develop recommendations for improving existing regional organizations and fiscal mechanisms. The recommendations will be geared toward greater regional responsibility for the maintenance of local roads. The team will recommend specific actions for increasing revenue performance, collection efficiency and the financial management capabilities of the local administrative jurisdictions. These recommendations may be

-Diagnostic et évaluation du
programme de transition de
l'ODR.

1. Autres sources de
financement pour les routes

Il sera extrêmement important pour le GZ et le renforcement de son économie de trouver d'autres sources de financement pour les routes. Cet aspect du Projet entamera des activités de décentralisation au moyen d'une étude, orientée vers la prise de mesures, portant sur les capacités de gestion au niveau des régions et la faisabilité d'une mobilisation importante de ressources locales (MRL) devant aboutir à des démonstrations et des essais appliqués sur le terrain. Cette activité sera administrée directement par le Directeur du Projet dans le cadre d'un contrat indépendant du contrat principal d'assistance technique, étant donné le caractère spécialisé de la décentralisation et de la mobilisation des ressources.

Deux chercheurs en mobilisation des ressources locales travailleront principalement dans les régions de Bandundu et du Shaba avec l'UNAZA, le système des universités du Zaïre, à l'analyse et au développement de recommandations ayant pour but d'améliorer les organismes et les mécanismes financiers régionaux existants. Les recommandations viseront à accroître la responsabilité du niveau régional en ce qui concerne l'entretien des routes locales. L'équipe recommandera des mesures spécifiques en vue d'améliorer la performance des recettes, l'efficacité de la perception des recettes et les

implemented in field trials during the last year of the Project.

An additional nine months of short-term support to the field researchers for initial planning and evaluation of the LRM trials will be provided by a senior public finance expert with a background in decentralization and public administration in sub-Saharan Africa.

The Project will use short-term consultancies to broaden the GOZ understanding of alternative funding for roads through the following additional studies:

- User Fees and Limiting Road Damage,
- The Impact of Fuel Pricing on the Society.

2. Planning Division Statistics, Analysis and the Environment

The Project, under the direct supervision of the Chief of Party will help re-establish a relevant data collection program designed to provide the foundation necessary for the development of a long-term Highway Master Plan. The Planning Division will also contribute to the collection of baseline and follow-up data for assessment of the impact of USAID projects in Bandundu and Shaba. The assistance project will include but not be limited

capacités de gestion financière des entités administratives locales. Ces recommandations peuvent être appliquées dans le cadre d'essais sur le terrain au cours de la dernière année du Projet.

Neuf mois supplémentaires d'appui à court terme aux chercheurs sur le terrain pour la planification et l'évaluation initiales des essais de mobilisation des ressources locales (MRL) seront assurés par un spécialiste en finances publiques expérimenté en matière de décentralisation et administration publique en Afrique sub-saharienne.

Le Projet aura recours à des consultations à court terme pour élargir la compréhension par le GZ des diverses sources de financement des routes grâce aux études supplémentaires ci-après:

- Péage et limitation de l'endommagement des routes,
- Impact de la fixation des prix du carburant sur la société.

2. Statistiques et Analyse de la Division de Planification, et Environnement

Le Projet, sous la supervision directe du Chef de Projet, aidera à rétablir un programme de collecte de données pertinent destiné à constituer la base nécessaire au développement d'un Plan Directeur Routier à long terme. La Division de Planification contribuera également à la collecte de données de base et de suivi devant servir à évaluer l'impact des projets de l'USAID au Bandundu et au Shaba. Le Projet d'assistance

to the organization of the following activities:

- Develop a program for nation-wide traffic counting on priority paved highways and earth roads.

- Develop a program for updating road quality and maintenance backlog inventories.

- Develop a program for nation-wide origin/destination studies on priority roads.

- Establish computer systems and databases as useful analytical tools for planning, budgeting and investment decision-making,

- Provide initial terms of reference for integration of environmental assessment, planning and evaluation in ODR.

The Contractor transport economist heading up the Planning Division, under the direction of the Project Manager and the USAID transport and engineering staff, will assist in conducting the Project-funded research activities:

- Transport distribution industry response to changes in road infrastructure,

comprendra l'organisation des activités suivantes sans que cette liste soit limitative:

-Elaboration d'un programme de comptage à l'échelle nationale des véhicules circulant sur les routes prioritaires à revêtement en dur et les routes en terre à travers le pays.

-Elaboration d'un programme de mise à jour des inventaires de la qualité des routes et des travaux d'entretien en souffrance.

-Elaboration d'un programme d'études, à l'échelle nationale, sur la provenance/la destination des véhicules circulant sur les routes prioritaires.

-Etablissement de systèmes informatiques et de bases de données en tant qu'instruments utiles d'analyse pour la planification, la budgétisation et la prise de décisions en matière d'investissement.

-Fourniture des termes de référence pour l'intégration de la planification et l'évaluation des considérations d'ordre environnemental au sein de l'ODR.

Sous la direction du Directeur du Projet, l'économiste des transports du Contractant qui sera responsable de la Division de Planification et le personnel de l'USAID chargé des transports et ingénierie, aideront à mener les activités de recherche ci-après, financées par le Projet.

-Réponse de l'industrie de répartition des transports suite aux changements intervenus dans

- strategies for the expansion of the transportation industry and road use,

- Identification of the informal sector involvement in road use and maintenance,

- Assessment of the transport needs of lower income groups, including women, and intermediate technologies for efficient transport

- Continue detailed road/vehicle damage tests related to road maintenance and rural agricultural economies of scale.

3. ODR Transition Program Diagnostic and Evaluation.

The ambitious ODR reorientation program will continue to encounter organizational and management questions that require outside assistance to provide answers. The Project will provide short-term TA to help deal with these management and organizational problems as they arise.

III. Implementation Plan

The overall program implementation process involves three distinct phases:

- Mobilization Activities (months 1-6)

- Operational Phase (months 7-42)

l'infrastructure routière,

-Stratégies d'expansion de l'industrie des transports et d'utilisation des routes.

-Identification de la participation du secteur informel à l'utilisation et l'entretien des routes,

-Evaluation des besoins de transport des groupes à faibles revenus, dont les femmes, et des technologies intermédiaires pour un transport efficace.

-Poursuite des tests détaillés relatifs à l'endommagement des routes/véhicules en rapport avec l'entretien des routes et les économies d'échelle agricoles rurales.

3. Diagnostic et Evaluation du Programme de Transition de l'ODR

Le programme ambitieux de réorientation de l'ODR continuera à rencontrer des problèmes d'organisation et de gestion dont la résolution nécessitera une aide extérieure. Le Projet fournira une assistance technique à court terme pour aider à résoudre ces problèmes de gestion et d'organisation à mesure qu'ils surviendront.

III. Plan de Mise à Exécution

L'ensemble du processus de mise à exécution du programme comprend trois phases distinctes à savoir :

- Les activités de mobilisation (mois 1-6)

- La phase opérationnelle (mois 7-42)

Completion of Project
(months 43-48)

- L'achèvement du Projet (mois
43-48)

IV. Responsibilities of the Parties

IV. Responsabilités des Parties

A. The Government of Zaire

A. Le Gouvernement du Zaire

The The Ministry of Public Works, Urbanism and Habitat will authorize the Project Agreement for the Transport Reform Project. The Ministry will designate Office des routes as the organization responsible for implementation of the Project.

Le Ministère des Travaux publics, Urbanisme et Habitat (TPUH) approuvera l'Accord du Projet de Réforme des Transports. Le Ministère désignera l'Office des Routes comme service chargé de l'exécution du projet.

The Government of Zaire will provide counterpart staff, office space, supplies, infrastructure and general support for the execution of the Project.

Le gouvernement du Zaire (GZ) fournira le personnel national, les bureaux, les biens, l'infrastructure et l'appui général pour l'exécution du Projet.

The GOZ will meet the Condition Precedent to Disbursement as stated in Section 4.1 of the Grant Agreement, to furnish the names of the persons holding or acting in the offices of the Grantee. Furthermore, the GOZ will covenant to participate in project evaluations and support timely project implementation.

Le GZ remplira la Condition Préalable au Décaissement telle qu'énoncée à la Section 4.1. de l'Accord de Subvention, à savoir, fournir les noms des personnes occupant le poste ou agissant au nom du Bénéficiaire. En outre, le GZ conviendra de participer aux évaluations du projet et d'appuyer son exécution ponctuelle.

B. USAID

B. L'USAID

USAID will provide the services of a project officer to manage the Project implementation. In addition, USAID will enter into an agreement with a U.S. firm to provide Technical Assistance as described above. USAID

L'USAID fournira les services d'un responsable de projet pour diriger l'exécution du Projet. En outre, l'USAID passera un accord avec une firme américaine qui fournira l'Assistance Technique dont il est question ci-dessus. Les bureaux techniques et

technical and support offices will provide advice on commodity procurement, contracting and technical issues as needed.

The project will provide \$56,000 for evaluations and audits. This funding will be used to ensure good financial control, external evaluations and studies linked to achieving the maximum impact under the project. It is estimated that \$362,000 will be used for the procurement of commodities.

C. Institutional Contractor

The U.S. firm selected to manage the implementation of the Project will provide all technical advisors, including short-term consultants, with the exception of external auditors and evaluators. Project commodity procurement will be the responsibility of the contractor, with the exception of vehicle procurement prior to the arrival of the TA team. The contractor will administer project local currency use in accordance with established USAID procedures.

D. Decentralization: Finance and Management Buy-In

Local Resource
Mobilization activities will be conducted through a buy-in to the USAID centrally-funded project, Decentralization: Finance and Management.

administratifs de l'USAID joueront le rôle de conseillers en matière d'achat de marchandises, de passation des contrats et de questions techniques, selon les besoins.

Le projet consacrera environ 56.000 dollars aux évaluations et audits. Ces fonds serviront à assurer un bon contrôle financier, des évaluations et des études externes valables, en vue de maximaliser l'impact du projet. On estime qu'une somme de 362.000 dollars sera consacrée aux approvisionnements.

C. Contractant Institutionnel

La firme américaine retenue pour gérer l'exécution du Projet fournira tous les Conseillers techniques, y compris les consultants à court terme, à l'exception des auditeurs et évaluateurs externes. L'achat des marchandises du projet relèvera du contractant, sauf en ce qui concerne l'achat de véhicules avant l'arrivée de l'équipe d'Assistance Technique. Le contractant gèrera l'utilisation de la monnaie locale du projet conformément aux procédures fixées par l'USAID.

D. Décentralisation : Finances et Gestion

Les activités de Mobilisation des Ressources locales seront menées avec le concours du projet Décentralisation: Finances et Gestion financé au niveau de l'AID/Washington.

VI. Monitoring and Evaluation Plan

The Project monitoring system is designed to collect key implementation, impact, and evaluation data. The major monitoring elements are: (1) implementation of the technical assistance work plan and research studies; (2) use of counterpart funds; (3) achievement of Project objectives; and (4) analysis of socio-economic and environmental impact.

The initial internal evaluation of the ODR reform program will be conducted using Contractor and USAID staff at the end of the first year of technical assistance. An external audit and evaluation will be performed by U.S. contractors and local firms independent of the prime institutional contractor will take place at the mid-point of the project. An internal USAID assessment will be conducted at the end of the project and will serve as the basis for the project close-out report.

V. Plan de Contrôle et d'Evaluation

Le système de contrôle a pour but de collecter des données clefs sur la mise à exécution, l'impact et l'évaluation du Projet. Les principaux éléments de contrôle sont : (1) l'exécution du plan de travail de l'assistance technique et des études de recherche; (2) l'utilisation des fonds de contrepartie; (3) la réalisation des objectifs du Projet; et (4) l'analyse de l'impact socio-économique et environnemental.

La première évaluation interne du programme de réforme de l'ODR sera menée à la fin de la première année d'assistance technique par des agents du Contractant et de l'USAID. Des évaluations/audits externes seront réalisés à mi-parcours et à la fin du projet par des contractants américains et des firmes locales indépendants du principal contractant institutionnel. Une évaluation interne sera menée par l'USAID et constituera la base du rapport de clôture du Projet.

V. ILLUSTRATIVE BUDGET

Table One

Illustrative Summary of Project Costs
by Category and Funding Source \1
(\$000)

Expense	This Obligation USAID	Life of Project \2	
		USAID	GOZ
1 Technical Assistance	890	2,660	887
2 Program Management	360	720	240
3 Commodities	240	362	120
4 Research and Analysis	260	720	240
5 Evaluation and Audits	50	56	19
6 Contingency	200	282	94
Total by FY	2,000	4,800	1,600

\1 Either party may unilaterally, with written notice to the other, adjust line items in this budget to a maximum of 10% per line item, of the last obligating agreement or amendatory obligation thereto, provided, however, that the total obligated amount as shown in the budget is not exceeded.

\2 Subject to the availability of funds, and to the mutual agreement of the parties to proceed at the time of each subsequent increment.

V. Budget de Référence

Tableau 2 :

Synthèse des Coûts du Projet
par catégorie et par source de financement
(en milliers de dollars) \1

Dépense	Présent Engagement USAID	Durée du Projet \2	
		USAID	GZ
1. Assistance Techn.	890	2,660	887
2. Gestion du Program.	360	720	240
3. Marchandises	240	362	120
4. Recherche et Analyse	260	720	240
5. Evaluation et Audits	50	56	19
6. Imprévus	200	282	94
Total	2,000	4,800	1,600

\1 Chaque partie peut unilatéralement, sous réserve d'en aviser l'autre par écrit, ajuster les rubriques de ce budget jusqu'à concurrence de 10% par rubrique par rapport au dernier accord d'engagement de fonds ou au dernier amendement à un tel accord, à condition toutefois que le montant total engagé tel qu'indiqué dans le budget ne soit pas dépassé.

\2 Sous réserve de la disponibilité des fonds et de l'accord mutuel des parties de poursuivre la mise à exécution du Projet lors de chaque augmentation ultérieure.