

# NOTE DE REVUE DE RAP POUR LES OPERATIONS DU SECTEUR PUBLIC

1. DONNÉES DE BASE			
a. Données du projet			
Titre du projet : <b>Programme d'aménagement routier et de facilitation du transport sur le corridor Bamako - Dakar par le sud (PR2)</b>			
Code du projet: P-Z1-DB0-013	Numéro du prêt : n° 2100150011345 : Prêt FAD au Mali et Sénégal n° 2100155006270 : Don FAD à l'UEMOA		
Type de projet : Investissement Public	Secteur: Transport		
Pays: Multinational (Mali, Sénégal)	Catégorisation environnementale (1-3) : 1		
Étape du traitement	Évènement clés (prêt)	Date de décaissement et de clôture (prêt)	
Date d'approbation : 21.12.2005	Montants annulés (UC): n° 2100150011345 : 1.946.734,81 n° 2100155006270 : 4.480.695,16	Date initiale de décaissement : 31.12.2010	
Date de signature : 18.01.2006	Financement complémentaires : n/a	Date initiale de clôture : 31.12.2010	
Date d'entrée en vigueur : n° 2100150011345 : 02.11.2006 n° 2100155006270 : 18.01.2006	Restructuration : n/a	Délai révisé du décaissement : n° 2100150011345 : 30.06.2014 n° 2100155006270 : 30.09.2015	
Date d'entrée en vigueur du 1 <sup>er</sup> décaissement : n° 2100150011345 : 02.02.2008 n° 2100155006270 : 20.02.2007	Prorogations (préciser les dates) : 30.11.2012, 30.12.2013, 30.06.2014 et 30.06.2015	Date de clôture révisée : n° 2100150011345 : 30.06.2014 n° 2100155006270 : 30.09.2015	
Date réelle du 1 <sup>er</sup> décaissement : n° 2100150011345 : 31/03/2008 n° 2100155006270 : 13/03/2008			
b. Sources de financement			
Sources de financement (MUC)	Montant approuvé (MUC) :	Montant décaissé (MUC) <sup>1</sup> :	Pourcentage décaissé (%) :
Prêt FAD	58,16	56.21	96.7
Don FAD	7.90	3.42	43.3
Gouvernements	17.39	13.16	75.7
Commission UEMOA	0.74	3.61	487.3
BOAD	15.30	14.46	94.5
Autres (Cofinanciers)	101.31	141.63	139.8
<b>TOTAL :</b>	<b>200.80</b>	<b>232.50</b>	<b>115.8</b>
Cofinanciers et autres partenaires extérieurs : Gouvernements (Mali, Sénégal & privé), BID, UE, KFW & JICA/Coopération Japonaise			
Organisme(s) d'exécution et de mise en œuvre :			

<sup>1</sup> Les montants décaissés du FAD proviennent du SAP, les autres découlent du RAP

**Pour le suivi général du Programme :** la Commission de l'UEMOA à travers le Département de l'Aménagement du Territoire, des Infrastructures, des Transports et Télécommunications (DATITT).

**Pour le suivi du programme au niveau national :**

- (i) la Direction Nationale des Routes (DNR) du Ministère de l'Équipement et des Transports du Mali; et
- (ii) l'AGEROUTE dont la tutelle est le Ministère des Infrastructures et des Transports du Sénégal.

**c. Responsable du projet au sein de la Banque**

Fonction	A l'approbation	A l'achèvement
Directeur régional	n/a	Franck Joseph Marie PERRAULT
Directeur sectoriel	G. Mbesherubusa	Amadou OUMAROU
Responsable sectoriel	Ali Kies	Jean Kizito Kabanguka,
Coordinateur d'activités	Moctar Mbodj	Mohamed Ali Ismail
Coordonnateur d'activités suppléant	n/a	n/a
Chef de l'équipe du RAP		Abdoulaye Tandina, MLFO
Membres de l'équipe du RAP		M. El Abass Wade, SNFO et Moctar Mbodj, Consultant

**d. Données des Rapports**

Date du RAP : Mai 2014		
Dates de la mission du RAP :	De : 04 Décembre 2013 13 Janvier 2014	Au : 20 Décembre 2013 22 Janvier 2014
Date de RAP-EVN : 17 Octobre 2014		
Évaluateur 1 : A. Ghzala		Évaluateur 2 : A. Titikpeu

---

## 2. DESCRIPTION DU PROJET

Résumé élaboré à partir du rapport d'évaluation incluant les addendum/corrigendum ou accord de prêt, et prenant en compte toutes les modifications survenues au cours de la mise en œuvre.

---

### **a. Bien-fondé du projet et Impacts attendus:**

Décrire brièvement et de façon précise le bien-fondé du projet/programme (problème/question devant être traité), les impacts attendus et les bénéficiaires visés (ceux directement ou indirectement affectés). Mettre en évidence tous les changements apportés en cours d'exécution.

La réalisation de la route Kati-Kita- Saraya a été adoptée par la réunion sectorielle des Ministres en charge des Travaux Publics de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) en août 2001. Elle fait également suite aux deux décennies des Transports et des Télécommunications décrétée par l'Assemblée des Nations Unies (1978-1998). Cette route fait partie des tronçons non aménagés de la transfrontalière Dakar-Port Soudan. Cette route fait également partie du Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et Transport Routiers (PACITR) qui a été approuvé par le Conseil des Ministres de l'UEMOA et des partenaires au développement en 2002. Cette route d'intérêt communautaire était considérée comme un des axes majeurs nécessaire à la préservation et à l'amélioration des échanges entre les populations transfrontalières.

La réalisation du programme devait permettre le désenclavement des zones à fortes potentialités au Sénégal et au Mali et devait contribuer au renforcement de la coopération et l'intégration économique régionale par la réduction des barrières non tarifaires et la réduction des prélèvements illicites le long du corridor. La réalisation de cette route devait permettre également le développement des activités commerciales le long du corridor.

L'ensemble du programme est en conformité avec les objectifs du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) et fait partie de son plan d'actions à court terme (PACT). Sa proposition de financement est en phase avec la stratégie du FAD au Mali et au Sénégal. En plus, le programme s'intègre dans le pilier 2 du DSP 2005-2009 du Sénégal et le pilier 1 du DSP 2005-2009 du Mali. L'ensemble du programme est également en lien avec la vision stratégique de la Banque qui privilégie le renforcement de l'intégration des économies sous régionales.

Le principal impact du projet devait consister en l'augmentation des échanges intracommunautaires et avec l'extérieur.

### **b. Objectifs et Effets attendus:**

Décrire de façon concise et claire les objectifs prévus, les effets relatifs ciblés et les bénéficiaires visés, en mettant en évidence d'éventuelles modifications/révisions.

Sur le plan sectoriel, le programme avait pour objectif de contribuer au renforcement de l'intégration économique et de la coopération sous-régionale des pays membres de l'UEMOA et de la Communauté économique des états de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO) ainsi qu'au désenclavement des pays de l'hinterland. L'objectif spécifique était de : (i) créer une liaison routière permanente par le Sud de bon niveau de service entre le Mali et le Sénégal et lever les entraves à la circulation en vue de réduire les coûts généralisés de transports et promouvoir les échanges économiques entre les deux pays; (ii) améliorer la durabilité des investissements par le contrôle des charges à l'essieu; et (iii) améliorer les conditions de vie des populations de la zone du projet.

Les effets les plus attendus se résumaient en: (i) la réduction des points de contrôle à deux par pays et le temps consacré aux formalités de passage aux frontières de moitié; et (ii) la limitation de la charge à l'essieu ainsi que l'harmonisation et l'application de normes techniques routières.

---

### **c. Produits et bénéficiaires visés:**

Décrire clairement et de manière concise les extrants attendus et bénéficiaires relatifs ciblés, en mettant en évidence d'éventuelles révisions.

Les réalisations du programme devaient comprendre:

- i. 162 km de route aménagée entre Kati et Kita au Mali; 259 km de route aménagée entre Kita et la Falémé au Mali ; 2 ponts d'un linéaire total de 328 m construits au Mali ; un pont de 250 m construit sur la Falémé à la frontière des deux pays ; 51 km de route aménagée entre la Falémé et Saraya au Sénégal; 61 km de route réhabilitée entre Saraya et Kédougou au Sénégal ; et 235 km de route réhabilitée entre Tambacounda et Birkilane au Sénégal ;
- ii. 100 km de pistes rurales connexes à route principale aménagées dans les deux pays ; 10 forages réalisés au Mali et 8 forages au Sénégal ; 1500 tables bancs fournis aux écoles de Kita au Mali; 5 cases de santé construites et équipées au Mali et 5 au Sénégal y compris la formation de 20 matrones et 10 agents de santé communautaire; 2 parcs de décassage du bétail construits (1 dans chaque pays) et 1 parc de quarantaine construit à la frontière ;
- iii. 1 poste de contrôle juxtaposé (PCJ) équipé construit à la frontière des deux pays, des pèses-essieux fixes et équipements radio fournis et installés ; 1 scanner installé à la frontière etc. ; 50 agents des deux pays formés ; 1000 usagers sensibilisés sur le concept de corridor ;
- iv. 8 enquêtes de suivi évaluation du corridor réalisées ; 1 million de personnes sensibilisées au VIH/SIDA, etc ; 3 rapports d'audit produits ; 1 coordonnateur recruté et deux chargés de projet désignés; 1 comité technique mixte (CTM) de 11 membres mis en place pour le suivi du programme.

Le programme devait concerner des tronçons localisés à l'intérieur des Cercles de Kéniéba, Kita et Kati au Mali et des Départements de Kédougou, Tambacounda et de Kaffrine au Sénégal. Ces Cercles et Départements constituent la zone d'influence restreinte du programme (ZIRP) qui couvre une superficie de l'ordre de 120.000 km<sup>2</sup>, soit 8% de la superficie des deux pays (1.438.000 km<sup>2</sup>). A l'évaluation du projet en Septembre 2005, la population de la ZIRP était estimée à environ 1,2 millions d'habitants, soit 6% de la population totale des deux pays. La ZIRP renfermait quelques infrastructures socio-économiques modernes (hôpitaux, marchés, écoles, banques, industries cotonnières) situées dans les centres urbains, lesquelles jouaient un rôle générateur de trafic. La zone du programme était caractérisée par une pauvreté préoccupante.

### **d. Principales activités/Composantes:**

Décrire clairement et de manière concises les principales activités/composantes, y compris les éventuelles révisions.

Les composantes du projet revu devaient incorporer les activités suivantes:

- A) Aménagement et/ou renforcement des routes du corridor comprenant :**
- i. Travaux de bitumage du tronçon Kati-Kita;
  - ii. Aménagement en route revêtue du tronçon Kita – Sékokoto au Mali;
  - iii. Aménagement en route revêtue du tronçon Sékokoto – Falémé y compris le contournement de la ville Kita au Mali;
  - iv. Construction de deux ponts au Mali (Bafing et Balé);
  - v. Construction du pont sur la Falémé;
  - vi. Aménagement en route revêtue du tronçon Falémé à Saraya au Sénégal;
  - vii. Réhabilitation du tronçon Saraya-Kédougou au Sénégal;
-

- 
- viii. Réhabilitation du tronçon Tambacounda-Birkilane au Sénégal;
  - ix. Mesures d'atténuation impacts sur l'environnement;
  - x. Sensibilisation au VIH/Sida, paludisme, etc
  - xi. Contrôle et surveillance des travaux routiers.

**B) Aménagements connexes incluant :**

- i. Etudes détaillées de pistes et de forages;
- ii. Aménagement de pistes rurales;
- iii. Réalisation de forages;
- iv. Réhabilitation d'infrastructures sociales;
- v. Aménagement de points de décrassage du bétail et d'aires de repos des conducteurs;
- vi. Contrôle et surveillance des travaux connexes.

**C) Actions et mesures de facilitation du transport et transit englobant :**

- i. Etude de système radio communication et poste de contrôle juxtaposé;
- ii. Construction du poste de contrôle juxtaposé à la frontière avec équipements;
- iii. Fourniture et installation d'un scanner au niveau du poste de contrôle juxtaposé et de pèses-essieux sur le corridor;
- iv. Mise en place du système de radio communication;
- v. Contrôle et surveillance des travaux de facilitation;
- vi. Formation / séminaires de sensibilisation / voyages d'études.

**D) Gestion du programme comprenant :**

- i. Recrutement d'un coordonnateur;
- ii. Fonctionnement de la Coordination du programme au niveau de l'UEMOA et du
- iii. Comité technique mixte (CTM);
- iv. Suivi-Evaluation;
- v. Audit financier et comptable.

Les composantes financées par le FAD devaient concerner toutes les composantes à l'exception des sous-composantes suivantes : (i) Travaux de bitumage du tronçon Kati-Kita; (ii) Aménagement en route revêtue du tronçon Kita – Sékokoto au Mali; (iii) Construction de deux ponts au Mali (Bafing et Balé) ainsi que la construction du pont sur la Falémé; et (iv) Réhabilitation du tronçon Tambacounda-Birkilane au Sénégal;

Le FAD devait également intervenir en partie dans les sous composantes : (i) Aménagement en route revêtue du tronçon Falémé à Saraya au Sénégal; et (ii) Fourniture et installation d'un scanner au niveau du poste de contrôle juxtaposé et de pèses-essieux sur le corridor.

---

---

### 3. ÉVALUATION DES PERFORMANCES DU PROJET (APPRÉCIATION DE L'ÉVALUATEUR)

---

#### PERTINENCE

##### **a. Pertinence de l'objectif de développement du projet :**

Évaluation de la pertinence ex-ante et ex-post (y compris pendant la mise en œuvre). La pertinence de l'objectif de développement (à l'évaluation ex-ante et au moment de la post-évaluation) en termes d'alignement avec les priorités de développement du pays et les besoins de bénéficiaires (y compris tout ajustement ayant été apporté au projet au cours de sa mise en œuvre), les stratégies sectorielles applicables de la Banque, la stratégie pays ou régionale de la Banque et les priorités générales de la Banque. L'évaluation de la pertinence consistera à examiner également dans quelle(s) mesure(s) l'objectif de développement a été clairement indiqué et axé sur les effets ainsi que le réalisme des effets escomptés dans le contexte du projet.

##### **La revue confirme que la pertinence de l'objectif de développement du projet est très satisfaisante (4).**

le programme devait contribuer au renforcement de l'intégration économique et de la coopération sous régionale des pays membres de l'UEMOA et de la CEDEAO ainsi qu'au désenclavement des pays de l'hinterland.

Il est en conformité avec les objectifs du NEPAD et fait partie de son plan d'actions à court terme (PACT). De même, il était en phase avec la stratégie du FAD au Mali et au Sénégal, en s'étant intégré dans le pilier 2 du DSP 2005-2009 du Sénégal et le pilier 1 du DSP 2005-2009 du Mali. L'ensemble du programme était également en lien avec la vision stratégique de la Banque qui privilégiait le renforcement de l'intégration des économies sous régionales.

D'autre part, le projet faisait partie aussi bien des routes transafricaines définies dans la cadre des deux décennies des Transports et des Télécommunications en Afrique (1978-1998) décrétée par l'Assemblée Générale des Nations Unies que du Programme de facilitation des transports de la CEDEAO et du Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et Transport Routiers (PACITR) de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA).

##### **b. Pertinence de la conception du projet (de la phase d'approbation à l'achèvement)**

L'évaluateur devrait apprécier la pertinence de la conception du projet indépendamment de l'évaluation faite dans le PCR. Il commentera la conclusion du RAP sur cette section, et apportera un jugement sur la pertinence de la conception du projet, couvrant le bien-fondé de la conception du projet et l'opportunité des ajustements éventuels, aux solutions techniques pour garantir la réalisation des résultats escomptés (chaîne de résultats), l'adéquation de l'évaluation des risques, les mesures de protection environnementales et sociales, et les dispositions de mise en œuvre. Pour les Opérations d'Appui aux Programmes (OAP), l'évaluateur examinera la pertinence des mesures préalables, du dialogue sur les politiques et du niveau auquel l'opération aurait pu être davantage en faveur des pauvres dans sa conception.

##### **La revue confirme que pertinence de la conception du projet est satisfaisante (3). La note attribuée par le RAP est 2.6**

Le Programme a été préparé suivant une approche participative qui a été réalisée principalement auprès des populations riveraines pour définir les besoins en infrastructures connexes, des opérateurs du secteur des transports et des administrations impliquées dans la chaîne de transports (Douanes, Police, Gendarmerie, collectivités locales et les Ministères en charge des routes, des transports, des Finances et de l'environnement et du secteur social) ainsi que les Communautés Economiques Régionales (CEDEAO et UEMOA).

La signature et la mise en vigueur des Accords de financement FAD ont été effectuées dans les délais requis alors que le premier décaissement sur le prêt a eu lieu un peu plus de 2,5 années après l'approbation du financement. La principale cause du retard provenait principalement du délai requis pour la satisfaction de la condition croisée relative à la mise en place d'un fonds routier de 2ème génération au Sénégal, et la question de l'augmentation et de la sécurisation des ressources financières pour l'entretien routier au Mali.

---

Le RAP confirme que la conception initiale était restée comme prévue tout au long de l'exécution du PR2 avec cependant quelques ajustements apportés sur la consistance des travaux portant sur la structure des chaussées (changement en béton bitumineux du revêtement initialement prévu en bicouche sur la section Frontière du Mali-Saraya au Sénégal), la sécurité routière (principalement le contournement de la zone de montagne au Mali) et le drainage des eaux de pluie. Il faudrait, cependant, mentionner les difficultés éprouvées par l'UEMOA pour la réalisation des activités relevant de sa responsabilité (PCJ et surtout radiocommunication). Au moment de la préparation du RAP, on notait moins de 20% d'avancement dans la réalisation des infrastructures dont l'UEMOA était responsable

## EFFICACITE

### c. Efficacité dans la réalisation des effets (réalisations):

Évaluation du niveau d'atteinte des résultats escomptés (à partir du cadre logique) en se basant sur le dernier rapport sur l'État d'Exécution et les Résultats (EER) et en utilisant des éléments de preuves (données probantes) directs et indirects sur les réalisations ou les réalisations attendues. En absence de données suffisantes (comme preuves directes), des éléments de preuves indirectes (comme les extraits et des processus pertinents de la chaîne de causalité) devraient être utilisés en particulier dans l'évaluation de la mesure dans laquelle les résultats/objectifs devraient être atteints. L'absence de données suffisantes pour évaluer l'efficacité doit être indiquée (et décrite en détail au niveau de la qualité du RAP). La notation du RAP devrait également être indiquée dans cette section.

**La revue valide que l'efficacité dans la réalisation des effets est satisfaisante (3).** La note du RAP étant 2,51 sans aucun détail de calcul.

Sur un total de six (6) cibles retenues, trois ont été atteintes à 100% ou plus (200%, 159% et 103%), une (1) a été atteinte à 50% et les deux (2) autres aux environs de 30% (27 et 26%).

Pour les effets retenus, les niveaux de réalisation sont les suivants :

- 1) Le taux de routes en bon état du corridor : A la fin du projet, le taux est 93% au lieu de 90% soit 103% de l'objectif ;
- 2) Le temps d'enlèvement des marchandises au port de Dakar : Ce temps a été réduit à 2 heures pour les conteneurs et 1 jour pour les autres au lieu de 2 jours soit 200% de la cible fixée ;
- 3) Le temps de traversée du territoire sénégalais : Cet indicateur, défini dans le cadre logique (CL) qui devait passer de 3 à 1 jour avec le projet n'a pas pris en considération par le RAP par manque d'information. Le RAP l'a substitué par réduction des points de contrôle, des perceptions illicites et du temps perdu du fait des contrôles. Or à la préparation du RAP, cet indicateur ne pouvait pas encore être quantifiable. Donc la revue ne l'a pas pris en considération ;
- 4) Le temps de passage à la frontière : Temps requis 7.5 heures au lieu de 2 heures ciblées soit 27% de l'objectif ;
- 5) 2 Arrêtés réglementant la charge à l'essieu et peses essieux fixes installés sur le corridor : Le RAP confirme que le résultat des campagnes concernant les véhicules en surcharge montre que cet effet n'a été atteint qu'à 50%;
- 6) L'augmentation du taux de fréquentation des écoles dans la ZIRP : Cette augmentation devait être de 10%; or avec le projet, elle n'a atteint que 2,6% soit 26% de l'objectif;
- 7) La distance de transport pour la corvée d'eau potable : Cette distance ne dépassait plus 0,62 km au lieu de 1 km en moyenne comme ciblé à l'évaluation, soit 159% de l'objectif.

La moyenne de réalisation des effets escomptés est 90%.

### d. Efficacité dans la production des extraits:

---

---

Évaluer le niveau de réalisation des extraits (y compris pour les prêts programmes le niveau d'exécution des mesures complémentaires nécessaires à leur mise en œuvre, notamment la sensibilisation du public, dialogue sur les politiques et de disposition institutionnelles par exemple). Pour ce faire, l'évaluateur doit porter son jugement sur la base des résultats du dernier rapport sur l'Etat d'Exécution et les Résultats (EER) du projet. Il indiquera, en se basant sur des preuves, le degré de couverture et de discussion par le RAP des extraits du projet (prévus-réels) ainsi que les raisons d'éventuels écarts.

**La revue confirme que l'efficacité dans la production des extraits est satisfaisante (3).** La note du RAP est 2,73.

L'état de réalisation, tel que confirmé par le RAP, est comme suit :

**A) Aménagement et/ou renforcement des routes du corridor**

- i. 942 km de routes et 03 ponts d'une longueur de 580 m ont été réalisés contre un objectif attendu de 768 km et 03 ponts d'une longueur de 580m soit 123% de l'objectif ;
- ii. A la préparation du RAP en Décembre 2013, les travaux de construction du poste de contrôle juxtaposé (PCJ) n'étaient pas achevés alors que la fin des travaux étaient prévus en 2012.

**B) Aménagements connexes**

- i. 138 km de pistes, 18 forages, 10 cases de santé, 1532 ml de clôture d'écoles et de centres de santé, 1500 tables Bancs et 2 parcs de décrassage du bétail contre un objectif de 100 km de pistes, 18 forages, 10 cases de santé, 1500 tables-bancs, 02 parcs de décrassage du bétail, 01 parc de mise en quarantaine du bétail et des aires de repos tous les 150 km soit un taux de réalisation de 94%.
- ii. Le parc de mise en quarantaine et les aires de repos n'ont pas été aménagés.

**C) Actions et mesures de facilitation du transport et de transit**

- i. 3 rapports d'études de PCJ, de radiocommunication, de pistes et forages réalisés comme prévu.
- ii. Environ 1.774.000 personnes sensibilisées au VIH/SIDA, à la sécurité routière, au paludisme, à la protection de l'environnement et à l'excision contre un objectif de 1.000.000 personnes soit environ 180% de l'objectif ;
- iii. seuls les agents des organes d'exécution ont été formés contre un objectif de 50 agents formés et 1000 usagers sensibilisés sur le corridor soit 50% de la cible ;
- iv. A la préparation du RAP, l'activité de la radiocommunication n'avait pas démarré car le matériel acquis était au port de Dakar pour des problèmes de douane ; soit 0% de l'objectif ;
- v. Seuls 3 postes de pesage ont été équipés de pèse-essieux contre un objectif de 12 pèse-essieux prévus soit 33% de l'objectif.

**D) Gestion du projet**

- i. 2 rapports de suivi-évaluation des effets ont été établis et validés contre 3 rapports prévus soit 66% de l'objectif ;
- ii. 6 rapports d'audit couvrant les années de 2007 à 2011 ont été produits et validés par la Banque contre 8 rapports soit 75% de l'objectif.
- iii. Les 3 véhicules prévus ont été acquis.



---

#### **e. Résultats de développement du projet:**

Évaluer les progrès que le projet a réalisés dans le sens de l'atteinte de son objectif de développement devrait conduire à une note qui combine les notations établies pour les effets et les produits suivant une méthodologie recommandée dans la Note d'orientation du personnel en matière de préparation des RAP et de notation (pour plus de détails, voir lignes directrices au personnel sur l'établissement de rapport sur l'état d'exécution et les résultats (EER) des opérations du secteur public).

#### **La revue confirme que les réalisations en vue d'atteindre l'objectif de développement du projet sont satisfaisantes (3).**

La revue a confirmé que l'efficacité du projet dans la réalisation des effets ainsi que celle dans la production des extrants sont satisfaisante (3). Ceci affirme bien que les résultats de développement du projet sont satisfaisants.

Le même résultat découle aussi des notations établies pour les effets et les produits selon la méthodologie de la Note d'Orientation du Personnel en Matière de Préparation des Rapports d'Achèvement de Projet et de Notation (Août 2012) pour évaluer les progrès que le projet a réalisés dans le sens de l'atteinte de son objectif de développement

#### **f. Bénéficiaires:**

En se basant sur des éléments à preuve, l'évaluateur portera son jugement sur le réalisme du nombre total de bénéficiaires que le projet a couverts par catégorie et par sexe.

Le RAP indique comme bénéficiaires : (i) les populations de la zone d'influence restreinte (ZIRP) au Mali et au Sénégal ; (ii) le personnel cadre du Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire (DATC) de l'UEMOA ; et (iii) les acteurs du système de transport : chauffeurs, transporteurs, fonctionnaires des douanes....Le RAP ne fournit aucune statistique ni détail sur les bénéficiaires ainsi que le genre.

#### **g. Effets imprévus additionnels (positifs et négatifs, pas pris en compte dans le cadre logique):**

Ils comprennent le genre, le changement climatique, les questions sociales et socio-économiques. Évaluer le degré d'importance des résultats additionnels et importants énoncés ou non couverts par le RAP. La revue devra également se prononcer sur la couverture par le RAP de ces résultats.

Le RAP a cité 3 effets qui sont d'ordre social et économique et qui sont groupés comme suit :

#### **Effet social : nombre d'emplois créés**

- i. D'après le RAP, 104 nouveaux emplois ont été créés dans le cadre du projet dont près de 60% concernent la restauration et l'alimentation et 40% pour les autres secteurs tel que le commerce et l'artisanat

#### **Effets économiques :**

- i. Nombre d'activités générées. 59 activités ont été générées dont 80% au Mali. Ces activités couvrent la restauration, les petits métiers et le commerce;
- ii. Augmentation de la production de coton et de maïs.

Aucun détail ou autre statistique n'ont été fournis par le RAP

## **EFFICIENCE**

#### **h. Respect du calendrier :**

Évaluer dans quelle mesure le calendrier d'exécution initial du projet a été respecté en se basant sur une comparaison de la durée prévisionnelle et de la durée réelle d'exécution, à compter de la date d'entrée en vigueur. Pour les prêts programmes les décaissements à temps des tranches sont évalués suivant cette même méthodologie.

---

---

L'exécution des composantes financées par le FAD, initialement prévues pour un délai de 47 mois (de Janvier 2006 à Décembre 2009), n'est achevée qu'en Juin 2014, soit après 114 mois avec un retard de 67 mois.

La principale cause du retard provenait principalement du délai requis pour la satisfaction de la condition croisée relative à la mise en place d'un fonds routier de 2ème génération au Sénégal, et la question de l'augmentation et de la sécurisation des ressources financières pour l'entretien routier au Mali. Il faudrait également mentionner les ajustements apportés sur la consistance des travaux portant sur la structure des chaussées (changement en béton bitumineux du revêtement initialement prévu en bicouche sur la section Frontière du Mali-Saraya au Sénégal), la sécurité routière (principalement le contournement de la zone de montagne au Mali) et le drainage des eaux de pluie. Il y'a aussi les difficultés éprouvées par l'UEMOA pour la réalisation des activités relevant de sa responsabilité (PCJ et surtout radiocommunication).

En conséquence, le rapport entre délai d'exécution prévisionnel et délai réel d'exécution est 0,41.

En vertu de la Note d'Orientation du Personnel en Matière de Préparation des Rapports d'Achèvement de Projet et de Notation, **la revue ne confirme pas que l'efficacité du projet dans le respect du calendrier est insatisfaisante (2) mais la juge très insatisfaisante (1).**

#### **i. Efficacité dans l'utilisation des ressources:**

Évaluer l'exécution physique (basée sur les livrables) par rapport aux ressources utilisées (basées sur les engagements cumulés) à la phase d'achèvement pour tous les bailleurs de fonds du projet (Banque, Gouvernement, et autres). Ce critère ne s'applique pas aux prêts programme, vu que souvent il n'y a pas de lien direct entre les produits et les montants décaissés.

#### **La revue confirme que l'efficacité dans l'utilisation des ressources est satisfaisante (3).**

Les ressources FAD allouées au programme de 66,06 millions d'UC étaient décaissées à hauteur de 90,3%. Environ 6,43 millions d'UC ont été annulées dont 4,48 millions UC provenaient du Don de l'UEMOA.

Le taux de réalisation des produits attendus est estimé par le RAP à 77,35%. Le taux d'utilisation des ressources étant 90,3%, le rapport entre la valeur médiane du taux de réalisation physique des produits du projet et le taux d'engagement est de 0,86.

#### **j. Analyse coût- bénéfice :**

Évaluation du degré d'obtention des résultats de développement à temps, et dans quelles mesures les coûts ont été efficaces et ont été fournis de la manière la plus efficace. La notation du RAP devrait être commentée. L'évaluateur devra vérifier si les avantages du projet (réalisés ou dont la réalisation est escomptée) excèdent les coûts effectifs. Pour ce faire, les éléments de preuves/évidences se baseront essentiellement sur une comparaison entre les Taux de Rentabilité Economique (TRE) calculés lors de l'évaluation/ de la revue à mi-parcours et à l'achèvement. En commentant les notations de RAP, le degré d'utilisation des sources sur les éléments de preuves justifiant la note accordée devrait être pris en compte. L'évaluateur devra s'assurer de la validité des hypothèses de calcul et que c'est le même modèle qui a été utilisé pour les calculs des différents TRE. Pour les prêts au programme ou le cas calcul du TRE n'est pas approprié, l'évaluation pourrait se faire si cela est possible par rapport à la contribution des réformes politiques à la croissance économique. En cas d'insuffisances de preuves, une note appropriée sera ainsi attribuée.

#### **La revue ne confirme pas que la rentabilité du projet est insatisfaisante (2) mais la juge Satisfaisante (3).**

Le taux de rentabilité économique (TRE) pour les tronçons non revêtus soumis au financement FAD, BOAD et JBIC est estimé à l'évaluation du projet à 14,60%.

Le taux de rentabilité économique (TRE) actualisé à l'achèvement est 13,20%.

Le RAP précise que ce taux de rentabilité a été obtenu en utilisant le modèle HDM4. Le RAP a fourni les données de calcul sans cependant les comparer à celles utilisées à l'évaluation ou à la réévaluation.

---

---

#### **k. État d'avancement de l'exécution:**

Évaluer l'appréciation du RAP sur l'état d'avancement de l'exécution (EE) à partir du dernier EER actualisé en tenant compte de l'ensemble des critères applicables à l'EE. Il s'agit notamment : i) de la conformité aux engagements (conditions du projet, sauvegardes environnementales et sociales et respect des recommandations d'audit) ; ii) des systèmes et procédures du projet (passation de marchés, gestion financière, suivi et évaluation) ; iii) de l'exécution et le financement du projet (décaissements, engagements budgétaires, financement de contrepartie et cofinancement).

#### **La revue valide que l'état d'avancement de l'exécution du projet est satisfaisant (3).**

Le Rapport sur l'état d'exécution et les résultats (EER) a été joint au RAP. Le rapport est clair et bien documenté. Il ne soulève aucune remarque particulière de la revue. D'après le RAP, la notation moyenne de l'Etat d'Exécution (EE) est 2,73.

### **DURABILITE**

#### **l. Viabilité financière:**

Évaluer dans quelle mesure les mécanismes et modalités de financement (par exemples : tarifs, frais d'utilisateur, frais d'entretien, dotations budgétaires, autres contributions des parties prenantes, flux d'aide, etc.) ont été mis en place pour garantir un flux continu de bénéfices après l'achèvement du projet et assurer sa pérennité financière. Pour les prêts programmes l'évaluation devrait se focaliser sur la viabilité financière des réformes, ainsi que sur le dialogue sur les politiques de la Banque visant à promouvoir la viabilité financière des réformes.

#### **La revue ne confirme pas que la viabilité financière est satisfaisante (3) mais la juge insatisfaisante (2).**

Les deux pays ont mis en place des fonds d'entretien routier de deuxième génération qui sont fonctionnels. Il s'agit du Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) pour le Sénégal et l'Autorité Routière (AR) pour le Mali. Les ressources du FERA proviennent de la dotation budgétaire (48%) et de la taxe d'usage routier (TUR) (52%). Ces ressources sont encore insuffisantes. Au Mali, les ressources de l'AR étaient : i) une redevance d'usage routier sur les véhicules à la circulation au Mali, ii) une redevance d'usage routier sur les produits pétroliers (essence ordinaire, essence super, gas-oil), iii) concession d'infrastructures et iv) les recettes du péage routier devenu effectif depuis 2007. Le RAP mentionne que les recettes de l'AR sont en augmentation mais elles sont insuffisantes pour assurer l'entretien routier du réseau du Mali.

Le RAP mentionne également des dispositions prises pour le contrôle de la charge à l'essieu. Le port de Dakar et une partie du corridor sont équipés en matériel de pesage. Le RAP mentionne que les acteurs ont été sensibilisés, les amendes ont commencé à être appliquées mais le délestage n'est pas encore opéré.

#### **m. Durabilité institutionnelle et renforcement des capacités :**

Évaluation de la contribution du projet au renforcement des capacités institutionnelles, y compris, par exemple, par l'utilisation des systèmes nationaux – qui vont favoriser la continuité des flux d'avantages liés au projet. L'instauration ou non de pratiques améliorées de gouvernance, de compétences acquises, procédures, incitations, structures ou mécanismes institutionnels développés du fait de l'opération seront prises en compte. Pour les prêts programmes, l'approche devrait intégrer une évaluation: de la contribution au renforcement des capacités pour piloter et gérer les processus de réformes politiques; de la mesure dans laquelle l'économie politique de la prise de décision a été propice aux réformes; de l'engagement du gouvernement en faveur des réformes; et de la manière dont la conception a renforcé l'appropriation nationale.

#### **La revue confirme que la durabilité institutionnelle et renforcement des capacités est insatisfaisante (2).**

Le PR2 s'est appuyé sur les renforcements de capacités qui étaient en cours dans le cadre d'un projet similaire (UEMOA/Ghana : PR1), notamment : (i) le recrutement par l'UEMOA de personnels cadres supplémentaires au niveau du Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire (DATC) pour le suivi de l'exécution des projets ; (ii) la formation de ce personnel et l'informatisation complète des tâches au niveau de ce Département et (iii) l'assistance technique à la DATC comprenant 2 experts de longue durée et des experts ponctuels.

---

---

Le PR2 a apporté l'appui d'un consultant individuel, comme chargé du projet et pour la formation et la sensibilisation des organes d'exécution du programme et des acteurs du secteur des transports dans les deux pays.

Le RAP n'a cependant fourni aucune indication quant à l'organisation et aux capacités humaines et financières des agences d'exécution de l'entretien routier dans les deux pays.

**n. Appropriation et durabilité des partenariats :**

L'évaluateur détermine l'implication effective ou non, dans le projet, des parties prenantes compétentes, la promotion d'un sens d'appropriation chez les bénéficiaires (femmes et hommes confondus) et la mise en place de partenariats fructueux avec les parties prenantes compétentes (autorités locales, organisations de la société civile, secteur privé, donateurs), tel que requis pour la pérennisation des produits du projet. Pour les prêts programmes, l'évaluation devrait mesurer la capacité du gouvernement à mener le dialogue sur des politiques ainsi que le niveau d'appui de la Banque pour l'approfondissement au processus de consultation.

**La revue confirme que l'appropriation et la durabilité des partenariats est satisfaisante (3).**

Les dispositifs suivants ont été mis en place : (i) Désignation d'un Comité de pilotage du Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et Transport Routiers (PACITR) regroupant tous les acteurs du secteur des transports routiers de l'Union élargie à la Guinée et au Sénégal, qui se réunit au moins une fois par an pour examiner l'état d'avancement de ce Programme ; (ii) Mise en place d'un observatoire sur la Pratiques Anormales (OPA) à travers le financement de l'USAID ; et (iii) la mise en place des Comités Nationaux de Coordination du transport (CNC). Au niveau des deux pays concernés, le PR2 a mis l'accent sur l'appropriation du concept de corridor, la sensibilisation sur les actions et mesures liées à la facilitation du transport et le suivi de leur mise en œuvre à travers les Comités Nationaux de Coordination (CNC) qui ont été créés au Mali et au Sénégal. Toutefois, ces CNC ne sont pas encore opérationnels du fait de manque de budget de fonctionnement.

**o. Durabilité environnementale et sociale :**

Evaluer le niveau d'objectivité de la notation du RAP sur la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation/de renforcement environnemental et social du projet conformément au plan de gestion environnementale et social (PGES), la capacité des institutions et des systèmes nationaux, ainsi que la disponibilité de financements pour garantir la durabilité environnementale et sociale de l'opération. Ce critère ne s'applique qu'au projet de catégorie I & II.

**La revue confirme que la durabilité environnementale et sociale est satisfaisante (3).**

Le projet, classé en catégorie 1, disposait d'une étude d'Impact Environnemental et Social (EIES), d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) et d'un Plan de Réinstallation (PR).

Le RAP mentionne que les personnes concernées par les indemnisations ont été satisfaites et qu'il y'a eu également la plantation de 3500 arbres du côté malien par le service des Eaux et Forêts. Pour tenir compte des inondations dues au changement climatique, la section de certains ouvrages hydrauliques a été augmentée ainsi que le nombre des ouvrages de drainage.

Le RAP mentionne que l'entretien des arbres sera assuré par les collectivités locales. Pour l'entretien des ouvrages connexes, des comités villageois de pistes et de gestion des infrastructures sociales ont été créés mais ne sont pas encore fonctionnels faute de budget de fonctionnement.

---

## **4. ÉVALUATION DES PERFORMANCES DES PARTIES PRENANTES**

---

**a. Performance de la Banque :**

(préparation/approbation, en partie s'assurer de la QAE: qualité de la supervision, achèvement): Fournir les observations sur l'objectivité des notations du RAP et de l'appréciation de l'emprunteur, et re-noter au besoin la performance de la Banque durant tout le cycle du projet (conception, mise en œuvre; achèvement) en se concentrant sur les indications des éléments de preuves du RAP en rapport avec l'ensemble des 7 critères définis dans la note d'orientation du RAP.

---

### **La revue valide que la performance de la Banque est satisfaisante (3).**

La Banque a respecté ses engagements tels qu'ils sont stipulés dans les Accords de financement. En outre, elle a régulièrement participé aux réunions trimestrielles du Comité Technique Mixte (CTM) regroupant les experts de 2 états impliqués dans le PR2 et de l'UEMOA et aux réunions annuelles du Comité de Pilotage du PACITR regroupant tous les acteurs du système de transport des états membres de l'UEMOA. Au cours de l'exécution du programme, la Banque a effectué, entre Avril 2006 et Juin 2013, 13 missions de supervision en plus de la mission pour l'élaboration du rapport d'achèvement. La Banque a régulièrement participé aux réunions des instances du programme ce qui lui a permis d'identifier et de résoudre de façon proactive les problèmes rencontrés. Ces rencontres ont aussi permis de renforcer la coordination des bailleurs de fonds.

Le RAP a mentionné que la Banque n'avait pas, quelquefois, répondu à temps aux dossiers qui lui ont été soumis et que les missions de supervision du programme n'avaient pas toujours réuni toutes les compétences souhaitables.

### **b. Performance de l'Emprunteur :**

Fournir les observations sur l'objectivité des notations du RAP, et ré noter la performance de l'emprunteur durant tout le cycle du projet (conception, mise en œuvre ; achèvement) en se concentrant sur les indications des éléments de preuves du RAP en rapport avec les questions définie dans la note d'orientation du RAP.

### **La revue ne confirme pas que la performance de l'Emprunteur est satisfaisante (3) mais la juge insatisfaisante (2). Le RAP a attribué la note 2,77.**

La signature et la mise en vigueur des Accords de financement FAD ont été effectuées dans les délais requis alors que le premier décaissement sur le prêt a eu lieu un peu plus de 2,5 années après l'approbation du financement.

Pour le paiement de la contrepartie, il n'y a pas eu de problèmes pour le Sénégal et l'UEMOA mais des retards importants ont été constatés pour le paiement de la contrepartie au niveau du Mali.

Pour la réalisation des produits : (i) les deux Etats ont délivré tous les produits pour lesquels ils étaient les organes d'exécution ; (ii) L'UEMOA, mis à part les rapports portant sur les études du PCJ et de la radiocommunication ainsi que les rapports d'audits délivrés souvent avec des retards, n'a pas délivré les deux principaux produits (PCJ et radiocommunication) pour lesquels elle est l'organe d'exécution.

### **c. Performance des autres parties prenantes :**

Fournir les observations sur l'objectivité des notations du RAP, et re-noter la performance des autres parties prenantes durant la mise en œuvre et à l'achèvement) en se concentrant sur les indications des éléments de preuves du RAP en rapport avec les questions pertinents spécifiques à chaque acteurs (cofinanciers, ONG, entrepreneurs/prestataires de service etc).

### **La revue confirme que la performance des autres parties prenantes est satisfaisante (3). Le RAP a attribué la note 2,93.**

Les autres parties prenantes sont : i) les autres bailleurs de fonds (JICA, Coopération japonaise, UE, KFW, BOAD et BID), ii) les entreprises de travaux, iii) les consultants (mission de contrôle et de surveillance des travaux, le cabinet en charge de la sensibilisation, le cabinet d'audit, le cabinet de suivi-évaluation).

Le RAP mentionne que la performance des autres bailleurs de fonds est satisfaisante car ils ont effectivement apporté leur contribution selon les montants attendus et à la bonne date.

Les entreprises de travaux (2 au Sénégal et 2 au Mali), 03 ont réalisé les travaux dans les délais respectables et selon les règles de l'art. Il s'agit des entreprises du Sénégal et une entreprise du Mali. Quant à la deuxième entreprise du Mali, en charge des travaux de construction du PCJ, elle a été défaillante. La société en charge de la radiocommunication était confrontée à problèmes de douane au port de Dakar.

---

---

Les consultants ont par ailleurs établi les rapports périodiques, les rapports d'audit, de sensibilisation et de suivi-évaluation des impacts mais en retard.

---

## 5. SYNTHÈSE SUR LA PERFORMANCE GLOBALE DU PROJET/ PROGRAMME

---

### **a. Evaluation globale:**

Résumé de l'évaluateur sur la performance globale du projet/programme sur la base des quatre volets clés du RAP (Pertinence, Efficacité, efficacité et Durabilité), et en cas de différence avec le RAP, les raisons devraient être évoquées. Au cas où les éléments de preuves accessibles (à partir du RAP ou d'autres documents) à l'évaluateur sont insuffisants, alors une note partiellement satisfaisante (à réviser) devrait être donnée jusqu'à ce qu'un REPP soit réalisé.

### **La revue confirme que la performance globale du projet est satisfaisante (notation 2,7).**

Le projet a atteint son objectif de développement.

942 km de routes avaient été aménagées et revêtues contre 768 km soit 123% de l'objectif. Les infrastructures socio-économiques ont été réalisées à 94%.

A la préparation du RAP en Décembre 2013, le poste de contrôle juxtaposé à la frontière (PCJ) n'était pas encore achevé et le parc de mise en quarantaine ainsi que les aires de repos n'étaient pas été aménagés. Environ 1.774.000 personnes sensibilisées au VIH/SIDA, à la sécurité routière, au paludisme, à la protection de l'environnement et à l'excision contre un objectif de 1.000.000 personnes.

A l'achèvement du programme, Le taux de routes en bon état du corridor a atteint environ 93% soit 103% de l'objectif fixé.

Le temps d'enlèvement des marchandises au port de Dakar a été réduit à 2 heures pour les conteneurs et 1 jour pour les autres au lieu de 2 jours fixés comme cible. De même, la distance de transport pour la corvée d'eau potable ne dépasse plus de 0,62 km au lieu d'un objectif de 1 km. Egalement, les textes sur la facilitation du transport et transit routiers ont été adoptés.

Cependant le temps requis de passage à la frontière a été de 7.5 heures au lieu de 2 heures ciblées et le taux de fréquentation des écoles dans la ZIRP n'a augmenté que de 2,6% contre un objectif de 10% Cette augmentation devait être de 10%; or avec le projet, elle n'a atteint que 2,6%

### **b. Conception du Suivi-évaluation, Mise en œuvre et utilisation (Appréciation de l'évaluateur):**

Évaluation des dépenses prévues et réelles sur la conception, la mise en œuvre et l'utilisation du système de S&E : Conception: Dans quelle mesure le système de S&E du projet a été explicite, adéquat et réaliste pour générer et analyser des données pertinentes. ; Mise en œuvre: Dans quelle mesure des données pertinentes ont été recueillies - indications dans le RAP de la mise en œuvre du S&E et son efficacité. ; Utilisation: Degré d'utilisation des données générées pour la prise de décision et l'allocation des ressources - indications dans le RAP de l'utilisation du S&E.

### **La revue confirme que la performance du suivi-évaluation est insatisfaisante (2).**

D'après le rapport d'évaluation du projet (REP), le suivi-évaluation devait comprendre le suivi interne et externe, les missions de supervision de la Banque et des autres cofinanciers, une revue à mi-parcours et une évaluation terminale incluant les rapports d'achèvement des emprunteurs et de l'UEMOA ainsi que celui de la Banque. L'exécution du programme devait également faire l'objet de rapports mensuels et trimestriels établis par les consultants chargés du contrôle et de la surveillance des travaux et du suivi des autres composantes du programme.

Le RAP n'a pas couvert correctement le dispositif du S&E prévu dans le REP qui précisait que le consultant chargé du suivi-évaluation de l'impact socio-économique du programme devrait procéder à un suivi et à une évaluation annuelle des indicateurs relatifs aux objectifs du programme. Il devrait s'agir de mesurer l'impact du programme sur les conditions de vie des populations à travers trois enquêtes (avant le démarrage des travaux, pendant l'exécution et à la fin du programme).

---

---

Il faudrait, cependant, mentionner que la Banque a effectué 13 missions de supervision et a régulièrement participé aux réunions des instances du programme pour résoudre pro activement les problèmes.

Le RAP a confirmé que 2 rapports suivi évaluation des impacts du programme ont été réalisés au lieu de 3 requis. De même, 6 rapports d'audit couvrant les années de 2007 à 2011 ont été produits et validés par la Banque contre 8 rapports prévus.

---

## 6. APPRÉCIATION DE L'ÉVALUATEUR SUR LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS

---

Le RAP a mentionné des enseignements et des recommandations intéressants. Les plus pertinents ont été reformulés par la revue.

### a. Enseignements tirés :

Exposé succinct d'éventuels accords/désaccords avec tout ou partie des enseignements du RAP tirés à l'issue de l'analyse de la performance du projet suivant chaque critère d'évaluation (Pertinence, Efficacité, Efficience, viabilité). Les principaux enseignements pertinents (et génériques) du RAP, reformulés et/ou nouveaux sont à énumérer ici suivant chaque critère d'évaluation. Il est recommandé de se limiter à cinq enseignements au maximum en précisant pour chaque enseignement la question clés ainsi que le public cible.

**Persistance des difficultés de mobilisation de la contrepartie** : Les problèmes de mobilisation de la contrepartie continuent à se poser pour certains pays. La Banque devrait à l'avenir examiner, conformément à sa politique sur les dépenses éligibles, la réduction au maximum de la contrepartie pour les projets d'infrastructures à vocation régionale.

**Chronologie dans les passations de marché** : Afin d'éviter des réclamations pour immobilisation comme celles en cours de traitement par le Mali, il serait plus judicieux de veiller à ce que le contrat du consultant chargé du contrôle des travaux soit signé et notifié avant le marché des travaux.

**Difficultés pour l'application des décisions communautaires** : Après plusieurs moratoires, le Règlement 14 (contrôle de la charge à l'essieu), la Directive N°08/2005/CM/UEMOA portant la limitation à 3 des points de contrôle sur les corridors routiers Inter-Etats et la Décision n°15/2005/CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application du plan régional de de contrôle sur les axes routiers Inter-Etats de l'UEMOA doivent être appliqués sans restrictions.

### b. Recommandations:

Exposé succinct d'éventuel accords/désaccords avec tout ou partie des recommandations du RAP. Les principales recommandations (nécessitant plus d'actions par l'Emprunteur et/ou la Banque) du RAP, reformulés et/ou nouvelles sont à énumérer ici.

Pour UEMOA

**Faire en sorte que soient délivrés les produits restants qui sont très importants pour la pérennité des effets attendus** : Afin que tous les objectifs du programme soient réalisés, il est recommandé de prendre une décision rapide quant à la résiliation ou non du marché de travaux de construction du PCJ. De même, afin de pouvoir contourner les difficultés d'avoir les exonérations douanières et libérer le matériel de radiocommunication bloqué au port de Dakar, il serait nécessaire que l'UEMOA paie les droits de douanes et se fasse rembourser par la suite par l'Etat sénégalais.

Pour les états, l'UEMOA et la CEDEAO :

---

---

**Difficultés pour l'application des décisions communautaires** : Afin de préserver les investissements, il vivement recommandé de : (i) poursuivre la sensibilisation et le plaidoyer pour une application effective des réglementations communautaires, principalement celles portant sur le contrôle de la charge à l'essieu et sur la limitation des points de contrôle sur les corridors routiers inter-Etats ; (ii) initier un projet pour appuyer l'interconnexion des systèmes informatiques douaniers, le renouvellement du parc de camions pour le transport de marchandises afin de lever les obstacles à l'utilisation d'une caution unique pour les opérations de transit et par ricochet la mise en œuvre du Transit Routier Inter-Etats (TRIE).

**Pérennité des investissements routiers** : Afin de préserver les investissements, il vivement recommandé de : (i) veiller à ce que les deux pays continuent à accroître les ressources allouées à leurs Fonds Routiers (FR) et de renforcer la part des ressources propres de ces FR afin d'en faire de véritables de 2ème génération; et (ii) se garantir que les CERs devraient continuer à s'assurer que le programme annuel d'entretien routier de chacun des deux Etats inclue l'entretien courant des routes du corridor.

**Suivi-évaluation continu des effets et impacts des projets** : Pour s'assurer des mesures continues des effets du projet, il est essentiel de mettre en place des mécanismes au niveau : (i) des CER pour prendre le relais du financement de l'OPA à la fin du projet USAID et renforcer le suivi continu des autres indicateurs ; (ii) des Etats pour le suivi continu des indicateurs d'impacts et d'effets des projets.

---

## **7. COMMENTAIRES SUR LA QUALITÉ DU RAP ET DU RESPECT DES DÉLAIS (PONCTUALITÉ)**

L'évaluation de la qualité sera basée sur tout ou une partie des critères indiqués en annexe et d'autres (le cas échéant): La qualité du RAP sera jugée très satisfaisante/exemplaires (4), satisfaisante (3), peu satisfaisante (2) ou très peu satisfaisante (1). Le respect des délais d'élaboration du RAP; jugé à temps (exemplaire = 4) ou en retard /pas satisfaisant (1). Le degré de participation de l'Emprunteur, cofinancier et du Bureau extérieur de la Banque (BE), noté comme: élevé/exemplaire (4), ou substantiel/significatif (3), ou modéré (2), ou négligeable (1).

---

La qualité du RAP est globalement satisfaisante. Il a été préparé 6 mois avant la clôture du projet. Il a bien décrit le degré de réalisation du projet avec les arguments documentés concernant les pertinences du projet, ses produits et ses effets. Le RAP a bien mis le point sur le taux de réalisation des principaux extrants. Il n'a pas couvert l'effet "Le temps de traversée du territoire sénégalais" mentionné dans le Cadre Logique du projet par manque d'information. Il l'a substitué par la réduction des points de contrôle, des perceptions illicites et du temps perdu du fait des contrôles or cet indicateurs n'était pas encore quantifiable sur le territoire malien. Donc la revue ne l'a pas pris en considération. Le RAP ne fournit non plus aucune statistique ni détail sur les bénéficiaires et le genre. Il n'a pas couvert convenablement le système Suivi et Evaluation qui a été mis en place durant la réalisation du projet.

---



## 8. RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION

Ceci est un résumé des notations du RAP et celles d'IDEV accompagné d'éventuelles raisons de désaccords/commentaires. Pour la dernière colonne, la section appropriée de l'examen PCR devrait être rappelée pour éviter des discussions détaillées. Lorsque l'évaluateur n'est pas en mesure de valider la note du RAP pour un critère, une justification adéquate doit être fournie. En conséquence, la note globale du projet pourrait être «pareillement satisfaisant ».

Critères	RAP	Revue du RAP	Raisons de désaccords/Commentaires
<b>PERTINENCE</b>			
Pertinence de l'objectif de développement du projet	4	4	PR2 est en conformité avec les objectifs du NEPAD et fait partie de son PACT. De même, il est en phase avec la stratégie du FAD au Mali et au Sénégal et en lien avec la vision stratégique de la Banque qui privilégiait le renforcement de l'intégration des économies sous régionales. Aussi, PR2 faisait partie des routes transafricaines définies dans la cadre des deux décennies des Transports et des Télécommunications en Afrique (1978-1998), du Programme de facilitation des transports de la CEDEAO et du PACITR) de l'UEMOA.
Pertinence de la conception du projet	3	3	PR2 a été préparé suivant une approche participative. Le 1er décaissement a eu lieu 2,5 années après l'approbation du financement. La conception initiale était restée comme prévue avec quelques ajustements apportés. L'UEMOA a éprouvé des difficultés pour la réalisation de ses activités.
<b>EFFICACITE</b>			
Objectif de développement (OD)	3	3	Notation résultant de la méthodologie de la Note d'Orientation du Personnel en Matière de Préparation des Rapports d'Achèvement de Projet et de Notation (Août 2012).
<b>EFFICIENCE</b>			
Respect du calendrier	2	1	Il y'a eu 67 mois de retard. Le rapport entre délai d'exécution prévisionnel et délai réel est ainsi 0,41.
Efficience de l'utilisation des ressources	3	3	La Banque a décaissé 90,3% du montant approuvé. Le rapport entre valeur médiane de réalisation et le taux d'engagement est 0,86.
Analyse coût -bénéfice	2	3	Le TRE pour les tronçons non revêtus soumis au financement FAD, BOAD et JBIC est estimé à l'évaluation à 14,60%. Il a été actualisé à l'achèvement à 13,20%. Le RAP a fourni les données de calcul sans cependant les comparer à celles utilisées à l'évaluation ou à la réévaluation.
État d'avancement de l'exécution (IP)	3	3	Le rapport EER a été joint au RAP. Il est clair et bien documenté. Il ne soulève aucune remarque particulière de la revue.

			la notation moyenne de l'Etat d'Exécution (EE) est 2,73.
<b>DURABILITÉ</b>			
Viabilité financière	3	2	Les 2 pays ont mis en place un fonds routier comme requis avec des ressources propres insuffisantes. Le port de Dakar et le corridor sont équipés en pesage opérationnel.
Durabilité institutionnelle et renforcement des capacités	2	2	PR2 a apporté l'appui de seulement un consultant individuel, comme chargé du projet, de la formation, de la sensibilisation des organes d'exécution. Le RAP n'a cependant fourni aucune indication quant à l'organisation et aux capacités humaines et financières des agences d'exécution de l'entretien routier dans les deux pays.
Appropriation et durabilité des partenariats	3	3	PR2 a mis l'accent sur l'appropriation du concept de corridor, la sensibilisation sur les actions et mesures liées à la facilitation du transport et le suivi de leur mise en œuvre. Les CNC n'étaient pas encore opérationnels par manque de budget de fonctionnement.
Durabilité environnementale et sociale	3	3	Le niveau de performance et de conformité sur le plan environnemental et social est jugé, globalement satisfaisant sur le tronçon.
<b>NOTE GLOBALE DE L'ACHÈVEMENT DU PROJET</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>	<b>Projet Satisfaisant</b>
Performance de la Banque:	3	3	La Banque a effectué 13 missions de supervision en plus de la mission pour l'élaboration du RAP. Elle a régulièrement participé aux réunions des instances du programme ce qui lui a permis d'identifier et de résoudre de façon proactive les problèmes rencontrés. Ces rencontres ont aussi permis de renforcer la coordination des bailleurs de fonds.
Performance de l'Emprunteur :	3	2	Le 1er décaissement eu lieu 2,5 années après l'approbation du financement. Pour la contrepartie, il y a eu des retards importants pour le Mali. L'UEMOA n'a pas délivré les 2 principaux produits (PCJ et radiocommunication).
Performance des autres parties prenantes	3	3	Le RAP mentionne que la performance des autres bailleurs de fonds est satisfaisante. L'entreprise au Mali a été défailante. La société en charge de la radiocommunication était confrontée à problèmes de douane au port de Dakar. Les consultants ont par ailleurs établi les rapports périodiques, les rapports d'audit, de sensibilisation et de suivi-évaluation des impacts mais en retard
Qualité du RAP :		<b>3</b>	<b>Substantiel</b>

---

**9. PRIORITÉ POUR DES FUTURES TRAVAUX D'ÉVALUATION : RAPPORT D'ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE DU PROJET, ÉVALUATION D'IMPACTS, REVUES PAR PAYS/SECTEUR OU ÉTUDES :**

- Le projet s'inscrit dans une série et est adapté pour une évaluation en groupe
- Le projet est un cas de réussite
- Haute priorité pour une évaluation d'impact
- L'évaluation de performance est nécessaire pour des revues par secteur/pays
- Haute priorité pour une étude ou évaluation thématique ou spéciale (à spécifier)
- Le REPP est nécessaire en raison d'une validation incomplète des notations.

**Principaux domaines d'intérêt dans les futurs travaux d'évaluation:**

- a) Évaluation de performance nécessaire pour des revues par secteur/pays
- b) Évaluation de groupe (opérations d'appui institutionnel)
- c) Évaluation thématique (appui budgétaire ou réforme dans la gestion des finances publiques)

**Action de suivi par IDEV:**

Identifier des opérations du même groupe ou du même thème ; organiser un travail ou une mission de consultation permettant les travaux a), b) ou/et c).

**Vérification par le Chef de Division**

**Approbation du Directeur**

---

**Sources de données pour la validation:**

- Chargé du projet/Personnel de la Banque interviewé/contacté (en personne, par téléphone ou par courriel)
- Documents/rapports et base de données

**Pièce jointe:**

- Fiche de validation des notations de performance de la Note de revue de RAP.
- Liste de documents de référence

## NOTE D'EVALUATION DU RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

### Validation des notations de performance du RAP

Echelle de notation du RAP:

Note	Explication
4	Très satisfaisant - Réalisation parfaite, aucune faille
3	Satisfaisant - La majorité des objectifs sont atteints en dépit de quelques lacunes
2	Insatisfaisant - Projet partiellement abouti. Presqu'autant de résultats que de lacunes
1	Très insatisfaisant - Très peu de réalisations et de graves lacunes
UTS	Incapable de noter
NA	Sans objet

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation IDEV	Justification /Commentaires
<b>PERTINENCE</b>	Pertinence de l'objectif de développement du projet (OD) pendant la période d'exécution	4	4	PR2 est en conformité avec les objectifs du NEPAD et fait partie de son PACT. De même, il est en phase avec la stratégie du FAD au Mali et au Sénégal et en lien avec la vision stratégique de la Banque qui privilégiait le renforcement de l'intégration des économies sous régionales. Aussi, PR2 faisait partie des routes transafricaines définies dans la cadre des deux décennies des Transports et des Télécommunications en Afrique (1978-1998), du Programme de facilitation des transports de la CEDEAO et du PACITR) de l'UEMOA.
	Pertinence de la conception du projet (de la phase d'approbation à la phase de clôture)	3	3	PR2 a été préparé suivant une approche participative. Le 1er décaissement a eu lieu 2,5 années après l'approbation du financement. La conception initiale était restée comme prévue avec quelques ajustements apportés. L'UEMOA a éprouvé des difficultés pour la réalisation de ses activités.
<b>NOTE GLOBALE DE PERTINENCE</b>		<b>3,5</b>	<b>3,5</b>	<b>Calcul de moyenne</b>
<b>EFFICACITÉ*</b>	<b>Niveau de réalisation des Effets</b>			
	Effet1 : Taux de routes en bon état du corridor	4	4	le taux est 93% au lieu de 90% soit 103% de l'objectif.
	Effet2 : Enlèvement des marchandises au port de Dakar	4	4	Temps réduit à 1 jour au lieu de 2 jours soit 200% de la cible fixée.
	Effet3 : temps de passage à la frontière	2	2	Temps requis 7.5 heures au lieu de 2 heures ciblées soit 27% de l'objectif

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation IDEV	Justification /Commentaires
	Effet4 : Nombre de textes portant sur le contrôle de la charge à l'essieu	2	2	Le RAP confirme que le résultat des campagnes concernant les véhicules en surcharge montre que cet effet n'a été atteint qu'à 50%;
	Effet5 : Taux de fréquentation des écoles dans la ZIRP	2	2	Le taux devait augmenter de 10%; or il n'a augmenté que 2,6% soit 26% de l'objectif ;
	Effet6 : transport pour la corvée d'eau potable	4	4	La distance ne dépassait plus 0,62 km au lieu de 1 km en moyenne comme ciblé, soit 159% de l'objectif.
<b>Niveau de réalisation des produits</b>				
	Produit1 : Aménagement et/ou renforcement des routes du corridor	4	4	942 km de routes et 03 ponts réalisés contre un objectif de 768 km et 03 ponts soit 123% de l'objectif.
	Produit2 : Aménagements connexes	3	3	138 km de pistes, 18 forages, 10 cases de santé, 1532 ml de clôture d'écoles et de centres de santé, 1500 tables Bancs et 2 parcs de décrassage du bétail réalisés ; d'après le RAP 94% de l'objectif.
	Produit3 : Mise en place du PCJ et de la radiocommunication sur le corridor	2	2	Etudes terminées mais les travaux du PCJ non achevés et l'activité de la radiocommunication n'avait pas démarré car le matériel acquis était bloqué à la douane au port de Dakar.
	Produit4 : Sensibilisation	4	4	1.774.000 personnes sensibilisées au VIH/SIDA, à la sécurité routière, au paludisme, à la protection de l'environnement et à l'excision contre un objectif de 1.000.000, soit environ 180% de l'objectif.
	Produit5 : Pèse-essieux fournis et posés	2	2	Seuls 3 postes de pesage ont été équipés de pèse-essieux contre un objectif de 12 pèse-essieux prévus soit 33% de l'objectif.
<b>Notation l'Objectif de Développement (OD)</b>				
	Objectif de Développement	3	3	
	<b>NOTE DE L'OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>Cf. Méthodologie EER</b>
<b>Degré de couverture des bénéficiaires</b>				
	Bénéficiaire1 : les populations de la ZIP au Sénégal et en Guinée	n/a	n/a	Le RAP ne fournit aucune statistique ni détail sur les bénéficiaires et le genre
	Bénéficiaire2 : le personnel cadre de la DATC les acteurs du système de transport	n/a	n/a	
<b>Effets imprévus ou additionnels (positifs ou négatifs non pris en compte dans la cadre logique) et leur niveau d'impact sur le projet (élevé, moyen, faible)</b>				
	Développement institutionnel			
	Genre	n/a	n/a	

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation IDEV	Justification /Commentaires
	Environnement & Changements climatiques	n/a	n/a	
	Réduction de la pauvreté	n/a	n/a	104 nouveaux emplois ont été créés ; Augmentation de la production de coton et de maïs. Aucun détail ou autre statistique n'ont été fournis par le RAP
	Développement du secteur privé	n/a	n/a	59 activités ont été générées dont 80% au Mali, couvrant la restauration, les petits métiers et le commerce.
	Intégration régionale	n/a	n/a	
	Autres (à spécifier)	n/a	n/a	
<b>NOTE GLOBALE DE L'EFFICACITÉ</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>Calcul de moyenne</b>
<b>EFFICIENCE</b>	Respect des délais (en se collant à la date initiale de clôture)	2	1	Il y'a eu 67 mois de retard. Le rapport entre délai d'exécution prévisionnel et délai réel est ainsi 0,41.
	Efficiences de l'utilisation des ressources	3	3	La Banque a décaissé 90,3% du montant approuvé. Le rapport entre valeur médiane de réalisation et le taux d'engagement est 0,86.
	Taux de rentabilité économique (à préciser si applicable)	2	3	Le TRE pour les tronçons non revêtus soumis au financement FAD, BOAD et JBIC est estimé à l'évaluation à 14,60%. Il a été actualisé à l'achèvement à 13,20%. Le RAP a fourni les données de calcul sans cependant les comparer à celles utilisées à l'évaluation ou à la réévaluation.
	État d'avancement de l'exécution (à partir de l'EER actualisé)	3	3	Le rapport EER a été joint au RAP. Il est clair et bien documenté. Il ne soulève aucune remarque particulière de la revue. la notation moyenne de l'Etat d'Exécution (EE) est 2,73.
	Autres critères (à spécifier)	n/a	n/a	
<b>NOTE GLOBALE DE L'EFFICIENCE</b>		<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>Calcul de moyenne</b>
<b>DURABILITÉ</b>	Viabilité financière	3	2	Les 2 pays ont mis en place un fonds routier comme requis avec des ressources propres insuffisantes. Le port de Dakar et le corridor sont équipés en pesage opérationnel.
	Durabilité institutionnelle et des renforcement des capacités	2	2	PR2 a apporté l'appui de seulement un consultant individuel, comme chargé du projet, de la formation, de la sensibilisation des organes d'exécution. Le RAP n'a cependant fourni aucune indication quant à l'organisation et aux capacités humaines et financières des agences d'exécution de l'entretien routier dans les deux pays.

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation IDEV	Justification /Commentaires
	Approbation et des partenariats	3	3	PR2 a mis l'accent sur l'appropriation du concept de corridor, la sensibilisation sur les actions et mesures liées à la facilitation du transport et le suivi de leur mise en œuvre Les CNC n'étaient pas encore opérationnels par manque de budget de fonctionnement.
	Durabilité environnementale et sociale	3	3	Le niveau de performance et de conformité sur le plan environnemental et social est jugé, globalement satisfaisant sur le tronçon.

\* La notation du volet efficacité est obtenue à partir de la notation de l'OD du tout dernier EER (Voir note d'orientation sur l'EER).

L'appréciation des produits et effets se fera en termes de progrès réalisés vers les cibles et la note globale de l'OD est déterminée en combinant les notations établies pour les effets et les produits suivant la méthodologie définie dans la note d'orientation de l'EER. Il est donnée : Très satisfaisant (4), Satisfaisant (3), Insatisfaisant (2) et Très insatisfaisant (1).

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation IDEV	Justification
<b>PERFORMANCE DE LA BANQUE</b>	Identification proactive et résolution des problèmes rencontrés aux différentes phases du cycle du projet			La Banque a effectué 13 missions de supervision en plus de la mission pour l'élaboration du RAP. Elle a régulièrement participé aux réunions des instances du programme ce qui lui a permis d'identifier et de résoudre de façon proactive les problèmes rencontrés. Ces rencontres ont aussi permis de renforcer la coordination des bailleurs de fonds.
	Prise en compte des leçons tirées des opérations précédentes dans la conception et l'exécution			
	Participation des parties prenantes pour renforcer l'appropriation			
	Renforcement des exigences fiduciaires et de sauvegarde			
	Conception et mise en œuvre du système de suivi-évaluation			
	Qualité de la supervision de la Banque (dosage des compétences des équipes de supervision, etc)			
	Réponse aux requêtes			
<b>NOTATION DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	
<b>PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR</b>	Qualité de la préparation et de l'exécution			Le 1er décaissement eu lieu 2,5 années après l'approbation du financement. Pour la contrepartie, il y a eu des retards importants pour le Mali. L'UEMOA n'a pas délivré les 2 principaux produits (PCJ et radiocommunication).
	Conformité aux engagements, aux accords et aux sauvegardes			
	Mise à disposition en temps opportun de la contrepartie			
	Réactivité aux recommandations de supervision			
	Mesures prises pour assurer la durabilité du projet			

	Respect du calendrier de préparation des requêtes			
<b>NOTATION DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	
<b>PERFORMANCE DES AUTRES PARTIES PRENANTES</b>	Respect des délais de décaissement des cofinanciers			Le RAP mentionne que la performance des autres bailleurs de fonds est satisfaisante. L'entreprise au Mali a été défailante. La société en charge de radiocommunication était confrontée à problèmes de douane au port de Dakar. Les consultants ont par ailleurs établi les rapports périodiques, les rapports d'audit, de sensibilisation et de suivi-évaluation des impacts mais en retard
	Fonctionnement des mécanismes de collaboration			
	Qualité du dialogue politique des cofinanciers (seulement pour les OAP)			
	Qualité du travail des prestataires			
	Réactivité aux demandes des clients			
<b>NOTATION DE LA PERFORMANCE DES AUTRES PARTIES PRENANTES</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	
La notation globale est donnée par: Très satisfaisant, Satisfaisant, Insatisfaisant et Très insatisfaisant.				
(i) Très satisfaisant (TS) : 4				
(ii) Satisfaisant (S) : 3				
(iii) Insatisfaisant (I) : 2				
(iv) Très insatisfaisant (TI): 1				

## CONCEPTION, MISE EN ŒUVRE ET UTILISATION DU SUIVI ET ÉVALUATION (S&E)

Critères	Sous-critères	Validation IDEV	Justification/Commentaires
<b>CONCEPTION DU S&amp;E</b>	Système de S&E en place, clair, adéquat et réaliste		D'après le REP, le suivi-évaluation devait comprendre le suivi interne et externe, les missions de supervision de la Banque et des autres cofinanciers, une revue à mi-parcours et une évaluation terminale. Le RAP n'a pas couvert correctement le dispositif du S&E prévu dans le REP qui devait fonctionner durant la réalisation du projet. Il devrait s'agir de mesurer l'impact du programme sur les conditions de vie des populations à travers 3 enquêtes. Le RAP a confirmé que 2 rapports de suivi évaluation des impacts du programme ont été réalisés au lieu de 3 requis. De même, 6 rapports d'audit couvrant les années de 2007 à 2011 ont été produits et validés par la Banque contre 8 rapports prévus.
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi ont été dûment agréés		
	Existence d'indicateurs désagrégés selon le genre		
	Les données de référence ont été disponibles ou collectées durant la conception		
	Autres à préciser		
<b>NOTE DE LA CONCEPTION DU S&amp;E</b>		<b>2</b>	
<b>MISE EN ŒUVRE DU S&amp;E</b>	La fonction S&E est adéquatement pourvue de personnel et équipée		
<b>NOTE DE LA MISE EN ŒUVRE DU S&amp;E</b>		<b>2</b>	
<b>UTILISATION DU S&amp;E</b>	L'emprunteur a utilisé les informations de suivi pour la décision		
<b>NOTE DE L'UTILISATION</b>		<b>2</b>	
<b>NOTATION GLOBALE DE LA PERFORMANCE DU S&amp;E</b>		<b>2</b>	



## EVALUATION DE LA QUALITE DU RAP

Critère	RAP-EVN (1-4)	Justifications/Commentaires
<b>QUALITE DU RAP</b>		
1. Degré et qualité de l'exhaustivité des éléments de preuves et de l'analyse du RAP pour étayer les notations des différentes sections.	3	Le RAP a bien décrit le degré de réalisation des produits et des effets. Il n'a pas couvert l'effet "Le temps de traversée du territoire sénégalais" par manque d'information. Il n'a fourni aucune statistique ni détail sur les bénéficiaires et le genre. Il n'a pas couvert convenablement le système Suivi et Evaluation qui a été mis en place.
2. Degré d'objectivité des notes d'évaluation du RAP.	4	Le RAP a été objectif pour les notes d'évaluation
3. Degré de cohérence interne des notations d'évaluation du RAP ; inexactitudes ; incohérences (dans les différentes sections) entre les textes et les notations ; cohérence entre la note globale et les notations des différentes composantes.	3	La revue a noté une cohérence interne des notations d'évaluation du RAP. Certaines notations de sections sont données par le RAP au dixième pré sans toutefois de détails de calcul.
4. Degré d'identification et d'évaluation des facteurs clés (internes et exogènes) et des effets inattendus (positifs et négatifs) ayant affecté la conception et la mise en œuvre.	3	Le RAP cite 3 effets imprévus additionnels sans aucun autre détail.
5. Adéquation du traitement des mesures de sauvegarde, des questions fiduciaires, de l'alignement et de l'harmonisation.	2	Le RAP n'a fourni aucune statistique ni détail sur les bénéficiaires et le genre. Il n'a pas donné d'information sur le niveau de réalisation des autres Bailleurs de Fonds.
6. Degré de solidité des processus de génération et d'analyse des données (y compris les taux de rentabilité) en appui à l'évaluation du RAP.	3	Le RAP a fourni les données de calcul sans cependant les comparer à celles utilisées à l'évaluation du projet.
7. Adéquation globale de l'accessibilité des éléments de preuves (à partir du RAP, y compris les annexes et les autres données fournies).	3	EER et d'autres annexes ont été attachés au RAP.
8. Dans quelles mesures les enseignements tirés (et les recommandations) sont clairs et fondés sur l'évaluation du RAP (éléments de preuve et analyse).	3	Le RAP a mentionné des enseignements et des recommandations intéressantes.
9. Degré de clarté et d'exhaustivité globale du RAP.	3	Globalement, le RAP a été clair
Autres (à spécifier)	n/a	
<b>NOTE SUR LA QUALITE DU RAP</b>	<b>3</b>	<b>Substantiel</b>
<b>Conformité du RAP avec les directives (RAP/OM ; IDEV)</b>		
1. Délais de livraison du RAP (A temps = 4; en retard = 1)	4	Le RAP a été préparé avant la clôture du projet.
2. Degré de participation de l'Emprunteur, du Co-financier et du Bureau Extérieur dans la préparation du RAP ***	4	Le Département OITC a participé à la préparation du RAP
3. Autres aspects (à spécifier)	n/a	n/a
Note sur la conformité du RAP	<b>4</b>	<b>Exemplaire</b>
*** Noté Élevé/exemplaire (4), ou substantiel/significatif (3), ou modéré (2), ou négligeable (1)		

## Sigles et abréviations

AGEROUTE	Agence des Travaux et de Gestion des Routes du Sénégal
BID	Banque Islamique de Développement
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement
CEDEAO	Communauté économique des états de l'Afrique de l'ouest
CER	Communauté économique régionale
CNC	Comités Nationaux de Coordination
CTM	Comité technique mixte
DATITT	Département de l'Aménagement du Territoire, des Infrastructures, des Transports et Télécommunications
DNR	Direction Nationale des Routes du MET
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
FAD	Fonds africain de développement
FERA	Fonds d'Entretien Routier Autonome
JICA	Japan International Cooperation Agency
KFW	German government-owned development bank
MET	Ministère de l'Équipement et des Transports du Mali
MIT	Ministère des Infrastructures et des Transports du Sénégal
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
OPA	Observatoire des Pratiques Anormales
PACITR	Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et Transport Routiers
PACT	Plan d'actions à court terme
PCJ	Postes de Contrôle Juxtaposés aux frontières
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PR	Plan de Réinstallation
RAP	Rapport d'achèvement du projet
REP	Rapport d'évaluation du projet
UE	Union Européenne
UEMOA	Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
VIH	Virus de l'Immunodéficience Humaine
ZIRP	Zone d'Influence Restreinte du Programme (ZIRP)

## Liste des documents de référence

- ✓ Programme d'aménagement routier et de facilitation du transport sur le corridor Bamako - Dakar par le sud (PR2), RAP, BAD – Mai 2014
- ✓ Programme d'aménagement routier et de facilitation du transport sur le corridor Bamako - Dakar par le sud (PR2), RE, BAD – Septembre 2005
- ✓ Programme d'aménagement routier et de facilitation du transport sur le corridor Bamako - Dakar par le sud (PR2), BTOR de la mission de supervision des composantes UEMOA 2-6/02/2015
- ✓ Programme d'aménagement routier et de facilitation du transport sur le corridor Bamako - Dakar par le sud (PR2), BTOR, mission de préparation du RAP, BAD – 02– 22/12/2013
- ✓ Données du trafic 2010, 2011 et 2013
- ✓ Données de pesage 2012
- ✓ Rapports d'Audit 2009, 2010 et 2011, CGIC, Afrique International