

**NOTE D'EVALUATION DE RAP**  
**REHABILITATION ET ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE BIOKO**  
**GUINEE EQUATORIALE**

**1. Le projet**

Evaluation	Dec. 92	Prêt F/GEQ/REH-RTE/93/10	6,44 MUC
Signature	13/5/93	Mise en vigueur du prêt	2/7/96
Achèvement projet	Juin 2001	RAP	Sept 2004

Le projet de réhabilitation et d'entretien routiers dans l'île de Bioko, en Guinée Equatoriale, avait pour objectif sectoriel le désenclavement de la province de Bioko Nord et pour objectifs spécifiques de (i) satisfaire au moindre coût la demande de transport le long de la route Malabo-Luba, (ii) améliorer les structures de la DG TPSM sur l'île de Bioko et (iii) améliorer les moyens de gestion et d'entretien routier de l'île de Bioko.

Évalué à 7,64 MUC, le projet était financé par la Banque, sur ressources FAD, à hauteur de 6,44 MUC et par le Gouvernement équato guinéen, à hauteur de 1,2 MUC. Trois composantes étaient définies: (i) la réhabilitation de la route Malabo-Luba (31,4 km), (ii) l'acquisition de matériel d'entretien et de comptage de trafic routier et de pièces de rechanges, et (iii) les services de consultants pour l'étude d'un fonds routier et l'actualisation de l'étude de réhabilitation, l'assistance technique à la subdivision des travaux publics de l'île et le contrôle et la surveillance des travaux.

**2. Conclusions et appréciations du projet par le RAP**

**2.1 Principales conclusions :**

"A l'achèvement, malgré l'augmentation du coût final, le projet a dégagé un taux de rentabilité de 21% et a eu des impacts socio-économiques importants, puisqu'il a permis le désenclavement de la zone du projet et la réduction des coûts de transports et des délais de parcours. En outre, il a généré des emplois temporaires pendant un peu plus de trois ans à travers notamment l'exécution des travaux. Les populations riveraines de la route et plus particulièrement les femmes ont vu leur revenu s'accroître.

Toutefois, les très longs délais, plus de trois ans, pour satisfaire les conditions préalables à la mise en vigueur du prêt et la prorogation des délais induite par les modifications importantes introduites sans l'accord préalable de la Banque au cours de l'exécution des travaux, ont pénalisé la performance du projet. En revanche, lesdites modifications ont renforcé les objectifs du projet.

Le bureau de contrôle et de surveillance des travaux ainsi que celui en charge de l'appui institutionnel se sont acquittés de leurs tâches avec satisfaction. La qualité des travaux réalisés par l'entreprise est très satisfaisante. Globalement le projet n'a pratiquement pas produit d'impact négatif sur la qualité de l'environnement."

**2.2. Notation de la performance par le RAP :**

La performance de l'Exécution du projet n'est pas qualifiée dans le rapport; d'après sa note résultante de 2/4, dans le tableau de notation y afférent, elle serait Insatisfaisante, à cause notamment du non-respect du calendrier et des coûts.

La performance de la Banque est jugée Satisfaisante pour notamment la bonne qualité de l'évaluation ex ante du projet et celle de la supervision.

La performance de l'Emprunteur est jugée "passable" pour le long délai pour la satisfaction des conditionnalités du prêt, l'irrégularité dans le paiement de la contrepartie financière et dans l'audit des comptes du projet.

La performance opérationnelle n'est pas qualifiée dans le rapport et n'est pas notée dans le tableau de résultats à travers ces éléments constitutifs de volet matériel (1.iii) et viabilité financière (3v) ; seule la continuité de l'exploitation et de l'entretien a été notée 1/4, donc Hautement Insatisfaisante.

La performance institutionnelle n'est pas franchement qualifiée dans le rapport mais elle serait Insatisfaisante au regard de sa note résultante (2/4) dans le tableau de notation des résultats du projet.

La performance économique du projet est jugée Satisfaisante, le projet a permis d'améliorer le niveau de service du tronçon du projet, le trafic moyen journalier a triplé, et, la réduction du temps de transport et des coûts d'exploitation des véhicules, est respectivement de 60 et 26%.

Les incidences sociales du projet sont jugées importantes; la facilitation des déplacements aurait un effet bénéfique sur les activités productives et les accès aux services d'éducation et de santé. Il n'y a pas d'impact négatif majeur sur l'environnement et toutes les mesures mitigatives, prévues à l'évaluation du projet, ont été mises en place.

La durabilité des investissements n'est pas qualifiée dans le rapport; d'après sa note résultante de 2/4 dans le tableau de notation des résultats, elle serait Insatisfaisante, à cause notamment de l'absence d'une politique d'entretien routier et de la faible capacité institutionnelle.

La performance globale est jugée Satisfaisante avec notamment une note de 2,8/4 à la performance des résultats du projet.

2.3 Les enseignements tirés dans le RAP sont relatifs aux : (i) respect des règles de procédures de la Banque et de la tenue d'une comptabilité du projet, (ii) faible capacité institutionnelle de l'Emprunteur qui nécessite un appui pour la bonne satisfaction des conditions de prêt ainsi qu'une préparation plus approfondie des projets et des conditions de mise en vigueur des prêts, (iii) la poursuite de l'exécution du projet malgré les modifications au projet sans l'accord préalable de la Banque, (iv) l'inexistence d'une politique d'entretien routier adéquate.

Les recommandations faites par le RAP répondent aux leçons tirées avec notamment pour le Gouvernement des recommandations ciblant la dotation de la cellule d'exécution des projets en moyens nécessaires à une bonne gestion technique et comptable, la réalisation d'une étude d'organisation de l'entretien et de la gestion du réseau routier ainsi que la mise en place du Fonds d'Entretien Routier. Pour la Banque, les recommandations visent la bonne qualité des projets à l'entrée, la définition d'un appui adéquat pour la satisfaction des conditions de prêt dans les délais requis, le financement de l'élaboration d'un manuel de procédure de gestion du projet et du recrutement d'un comptable ainsi que l'appui institutionnel nécessaire à la mise en place de moyens de gestion et d'entretien routier adéquats.

### **3. RAP de l'Emprunteur**

Le RAP est muet sur la communication, à l'Emprunteur, du rapport d'achèvement de la Banque ainsi que sur les éventuelles observations de ce dernier. L'Emprunteur n'a pas remis son rapport d'achèvement.

### **4. Notation de la qualité du RAP**

#### **4.1 Conformité formelle à la directive OM 900 du Manuel des Opérations**

Le RAP a été élaboré plus de trois ans après la fin des activités du projet, en dehors donc du délai de six mois requis par les dispositions en vigueur. Son format est globalement conforme au format

préconisé à l'exception de l'absence des annexes relatives l'une au RAP de l'Emprunteur et l'autre aux observations de ce dernier sur le RAP de la Banque. On note par ailleurs que pour la plupart des éléments constitutifs des diverses composantes, dans le tableau " Résultats du projet " en annexe 5, les commentaires justificatifs sont absents. La qualité rédactionnelle du rapport est Très Satisfaisante, avec ses argumentaires précis et concis.

#### 4.2 Evaluation de la qualité du contenu du RAP

##### a. **Objectifs, conception et qualité à l'entrée du projet**

###### Objectifs et indicateurs de performance (IP)

A l'exception de l'objectif spécifique "meilleure appréciation du trafic" qui est judicieusement éliminé, le RAP a repris à l'identique la matrice MPDE proposée dans le REP et l'a complétée des résultats du projet à l'achèvement. Les IP ne sont pas valorisés à l'année de référence.

O. Sectoriel : Désenclavement de la province de Bioko nord avec pour IP le désenclavement à 30% du territoire de l'île de Bioko

O. Spécifiques : 1. Satisfaire au moindre coût la demande de transport le long de la route Malabo-Luba avec pour IP la diminution des CEV de 21 à 24% à l'année de mise en service, le gain de temps d'au moins 50% et un TRIE de 17%

2. Améliorer les structures de la DGTPSM sur l'île de Bioko avec pour IP l'existence de nouvelles structures (2).

3. Améliorer les moyens de gestion et d'entretien routier de l'île de Bioko avec les IP de: classification et immatriculation des routes (3.1) et étude de création de fonds routier (3.2).

L'objectif sectoriel est adéquat mais l'IP de désenclavement qui lui est associé n'est pas précis ; il devrait plutôt être illustré par l'accroissement des flux de personnes et de marchandises de et vers la province nord de Bioko.

L'objectif spécifique (1) du projet et ses IP associés sont adéquats. L'objectif spécifique (3) intègre l'objectif (2), l'amélioration des structures étant un élément important dans l'amélioration de la gestion, aussi on propose de ne retenir que 2 objectifs spécifiques, l'objectif (1) et l'objectif (3) qui s'intitulera "renforcer l'organisation et les moyens de gestion et d'entretien du réseau routier de l'île de Bioko".

L'IP (2) d'existence de nouvelles structures est vague et non valorisable précisément et l'IP (3.1) est adéquat mais son échéance doit être indiquée. L'IP (3.2) est inadéquat car il s'agit d'une réalisation du projet (étude du Fonds routier) qui n'aura aucun effet sur la capacité en entretien à l'achèvement du projet si le fonds routier n'est pas mis en place, ce qui semble être le cas. Les IP de renforcement des structures peuvent être l'évolution des capacités de programmation, d'études, ainsi que celle du recrutement et de la qualification du personnel dans les diverses structures et dans les services d'entretien.

###### Conception, formulation

Le RAP situe bien le projet dans le cadre du 2<sup>ème</sup> Plan de développement du pays ainsi que dans celui de ses récents bouleversements économiques, mais occulte toute référence à la stratégie d'intervention de la Banque dans le pays. Le RAP rappelle la genèse du projet et justifie la pertinence des modifications au projet qui n'avaient pas été approuvées par la Banque. En conclusion, la qualité de l'évaluation, par le RAP, de la formulation et de la conception du projet est Satisfaisante.

**b. Exécution du projet**

La description et l'analyse des divers éléments de l'exécution, que ce soit les conditionnalités, le système de suivi, les acquisitions, les décaissements ou le financement, sont adéquats et bien développés. Une analyse, dans ce chapitre ou dans celui relatif aux performances du projet, de l'impact des modifications au projet sur ses résultats et sa rentabilité économique, aurait bonifié la qualité du rapport. En conclusion, l'évaluation de la qualité de l'exécution du projet par le RAP est globalement jugée Très Satisfaisante.

**c. Performances et résultats du projet**

La bonne qualité du rapport est amoindrie par le manque de qualification de la plupart des performances du projet dans les développements du rapport. Il faut aller dans les tableaux de notation des performances pour avoir une idée plus précise de cette performance. Dans le tableau des résultats, les commentaires justificatifs à la notation des critères sont absents et des notes décimales sont utilisées contrairement aux directives en la matière. Les notes et performances seront corrigées en conséquence.

L'analyse de la performance opérationnelle est juste Satisfaisante et souffre de l'absence d'indicateurs pertinents et chiffrés sur le niveau de service de la route réhabilitée; l'analyse aurait gagné en qualité en s'appuyant sur l'évolution des CEV par type de véhicule, l'évolution du trafic, les économies de temps de parcours, les éventuelles coupures de route et accidents. Il était également nécessaire de rappeler dans ce chapitre que les très bons résultats physiques du projet (route) ne sont pas totalement attribuables au projet évalué à l'origine mais à un projet modifié. Les résultats liés aux objectifs de renforcement institutionnel du projet ne sont pas clairement identifiés et analysés.

L'évaluation succincte mais suffisamment argumentée de la performance institutionnelle, est Satisfaisante.

La description et l'analyse, au niveau de l'exécution, de la pertinence des diverses clauses et conditions attachées au prêt, sont Satisfaisantes.

Le RAP n'a pas évalué la performance financière du projet et plus exactement la situation financière de l'Opérateur et l'évolution des besoins et ressources de financement de l'entretien et autres charges récurrentes.

L'évaluation de la performance économique du projet est Très Satisfaisante et repose sur le modèle de calcul économique HDM éprouvé dans le sous-secteur routier. Le rapport aurait gagné en qualité si l'impact des modifications sur la rentabilité économique avait été évalué.

L'évaluation de la performance des entrepreneurs, fournisseurs et autres prestataires de service est dans l'ensemble adéquate.

**d. Incidences sociales et environnementales**

L'évaluation, par le RAP, des incidences sociales du projet est Satisfaisante, atténuée par sa qualité trop qualitative. Le projet dont l'objectif sectoriel est le désenclavement de la province devait proposer des estimations précises de l'évolution des échanges commerciaux, des mouvements de population, de l'évolution des activités commerciales et productives locales. Les créations d'emplois concrètes et précises mentionnées sont celles des chantiers du projet, donc temporaires, leur situation et devenir après la clôture des chantiers n'est pas analysé.

L'analyse adéquate de l'incidence environnementale du projet, par le RAP, est Satisfaisante.

**e. Durabilité**

L'évaluation, par la RAP, de la probabilité de durabilité des résultats du projet est Satisfaisante avec l'analyse des principales composantes technique, institutionnelle et financière.

**f. Performance de la Banque, de l'Emprunteur**

L'évaluation concise et complète des performances de la Banque et de l'Emprunteur est de qualité Satisfaisante. Le projet ayant subi un retard à la mise en vigueur de 3 ans, et le pays traversant par ailleurs une époque de bouleversement économique, il aurait été plus rationnel, pour la Banque, de procéder à une actualisation et une réévaluation du projet. Les résultats actuels du projet, du moins physiques, ne reflètent pas le projet évalué à l'origine par la Banque.

**g. Notation globale**

La qualité de l'évaluation de la performance globale du projet est juste Satisfaisante avec sa synthèse adéquate des divers résultats mais sans analyse de causalités.

Après correction des notes dans le tableau des résultats, la performance globale du projet s'avère Satisfaisante alors que la durabilité de ces résultats semble incertaine, les résultats liés aux objectifs de renforcement institutionnel n'étant pas pleinement réalisés.

**h. Conclusions, enseignements et recommandations**

La conclusion du RAP est Satisfaisante et reprend les éléments essentiels des performances du projet. Les enseignements tirés par le RAP sont pertinents et cohérents avec les développements du rapport et les recommandations y répondent de façon adéquate.

**5. Degré de priorité du projet en vue d'une activité d'évaluation de performance**

Le RAP, dont la note s'établit à 3/4, est de qualité Satisfaisante et OPEV en approuve les leçons et recommandations. Sa qualité est atténuée par l'absence de description et d'analyse des résultats liés aux objectifs de renforcement de capacité institutionnelle ainsi que par le manque de soins dans la notation des divers éléments des performances, dans les tableaux.

Après rectification de la note de certains éléments du tableau des résultats, OPEV estime la performance du projet globalement Satisfaisante atténuée par des résultats peu probants dans le renforcement des capacités de gestion et d'entretien et par une durabilité incertaine des résultats physiques du projet.

Comme il y a eu très peu d'interventions de la Banque dans le secteur, et aucune après l'achèvement de ce projet, et comme par ailleurs le RAP et la performance globale du projet sont tous deux de qualité Satisfaisante, OPEV ne recommande pas de post-évaluation de ce projet ni d'évaluation de l'intervention sectorielle de la Banque.

**EVALUATION DU RAP****Annexe 1****REHABILITATION ET ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE BIKO  
GUINEE EQUATORIALE****GRILLE DE NOTATION DU RAP**

Prêt N°F/GEQ/REH-RTE/93/10

Projet: réhabilitation et entretien routier sur l'île de Bioko

Critères d'évaluation du RAP	Note /4	Observations
1. Adéquation de l'analyse des finalités et de la formulation du projet.	3	Le projet est bien situé dans son contexte à l'évaluation ex ante et celui des bouleversements économiques du pays au cours de son exécution, ce qui permet de comprendre les modifications apportées au projet sans l'accord de la Banque.
2. Adéquation de l'analyse de l'exécution du projet.	4	La description et l'analyse de toutes les composantes de l'exécution du projet sont adéquates.
3. Sûreté du jugement au sujet de la performance et des résultats du projet.	3	A l'exception de la performance opérationnelle, l'évaluation des diverses performances et résultats physiques du projet est généralement bien argumentée tout comme la pertinence des conditions liées au prêt.
4. Adéquation de l'analyse des incidences sociales et environnementales.	3	L'analyse des incidences sociales et environnementales du projet est adéquate atténuée par la rareté des indicateurs précis
5 Sûreté du jugement au sujet de la durabilité du projet, en fonction de la programmation future de l'entretien et de sa phase opérationnelle.	3	L'appréciation de la durabilité du projet est Satisfaisante, avec l'analyse adéquate de tous les facteurs de consolidation des acquis du projet.
6. Sûreté du jugement au sujet de la performance de la Banque et de l'Emprunteur.	3	L'évaluation de la performance de la Banque et de l'Emprunteur est adéquate.
7. Cohérence de la notation globale avec les notations des composantes individuelles.	2	L'évaluation de la performance globale du projet est adéquate mais il n'y a pas d'analyse corrélative avec les divers éléments et facteurs. Les tableaux de notation ne sont pas correctement complétés.
8. Adéquation de l'analyse et de la clarté des conclusions, des leçons tirées et les recommandations	3	Les conclusions, enseignements tirés et recommandations du rapport sont pertinents et cohérents avec les développements du rapport.
Notation globale	3	La qualité du RAP est d'un niveau Satisfaisant. Les résultats liés aux objectifs de type institutionnel ne sont pas clairement identifiés et analysés.
<p>Le RAP est dans son ensemble de qualité Satisfaisante et OPEV en approuve les leçons et recommandations. Sa qualité est atténuée par l'absence de description et d'analyse des résultats liés aux objectifs de renforcement de capacité institutionnelle ainsi que par le manque de soins dans la notation des performances dans les tableaux.</p> <p><u>Avis du Département concerné :</u></p>		
<p><u>RAP de l'Emprunteur et contribution au RAP de la Banque</u> L'Emprunteur n'a pas communiqué son RAP et le rapport est muet sur la soumission du RAP de la Banque aux observations de l'Emprunteur.</p>		
<p><u>Conclusion</u> : Après rectification de la note de certains éléments du tableau des résultats, OPEV estime la performance du projet globalement Satisfaisante atténuée par des résultats peu probants dans le renforcement des capacités de gestion et d'entretien et par une durabilité incertaine des résultats physiques du projet.</p>		

**EVALUATION DU RAP**

**Annexe 1**

**REHABILITATION ET ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE BIOKO  
GUINEE EQUATORIALE**

**GRILLE DE NOTATION DU RAP (suite)**

Degré de priorité du projet quant au rapport d'évaluation de performance, l'étude d'impact, l'examen par pays/secteur ou l'étude d'évaluation thématique :

Il n'y a pas eu d'autres interventions de la Banque dans le secteur postérieures à ce projet. Le RAP et la performance globale du projet étant tous deux de qualité Satisfaisante, OPEV ne recommande ni la post-évaluation de ce projet ni l'évaluation de l'intervention sectorielle de la Banque.

Questions d'intérêt spécial dans l'étude thématique et la revue sectorielle :

Mesure / décision de suivi :

**EVALUATION DU RAP** **Annexe 2**  
**REHABILITATION ET ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE BIKO**  
**GUINEE EQUATORIALE**

**CORRECTION DES NOTES DU RAP**

**1 - PERFORMANCE DE L'EXECUTION**

Indicateurs	Note	Observations
1. Respect du calendrier d'exécution	1	RAS
2. Respect des coûts	2	Note sous estimée, corrigée en conséquence. Il s'agit non pas du projet original mais d'un projet modifié qu'il fallait actualiser en son temps.
3. Respect des conditions de l'accord de prêt	3	RAS
4. Adéquation du suivi-évaluation et des rapports d'avancement trimestriels	3	RAS
5. Exploitation satisfaisante	3	Pas de note du RAP; selon le rapport le niveau de services de la route s'est bien amélioré
<b>Evaluation globale de la performance d'exécution</b>	<b>2,4</b>	<b>Performance Satisfaisante de l'Exécution</b>

**2 – PERFORMANCES DE LA BANQUE**

Indicateurs	Note	Observations
1. A l'identification	SO	
2. A la préparation du projet	3	Non noté par le RAP, alors qu'il y a bien eu une mission de préparation du projet.
3. A l'évaluation	3	Note décimale rectifiée
4. A la supervision	3	RAS
<b><u>Evaluation globale de la performance de la Banque</u></b>	<b>3</b>	<b>Performance Satisfaisante</b>

RAS: La note ne nécessite pas de correction



**EVALUATION DU RAP** **Annexe 2**  
**REHABILITATION ET ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE BOKO**  
**GUINEE EQUATORIALE**

**CORRECTION DES NOTATIONS DU RAP**

**3 - RESULTATS DU PROJET**

N°	Indicateurs	Note	Observations
<b>1</b>	<b>Pertinences, réalisation des objectifs</b>	<b>2,4</b>	<b>Performance Satisfaisante</b>
i)	Politique macro-économique	-	Non évalué par le RAP
ii)	Politique sectorielle	-	Non évalué par le RAP
iii)	Réalisations physiques	3	Non évalué par le RAP alors qu'il s'agit là du résultat de l'un des objectifs
iv)	Résultats financiers	2	RAS
v)	Aspects sociaux, pauvreté et femmes ...	3	RAS
vi)	Environnement	2	RAS
vii)	Développement du secteur privé	2	RAS
viii)	Autres		
<b>2</b>	<b>Développement Institutionnel</b>	<b>2</b>	<b>Performance Insatisfaisante</b>
i)	Cadre institutionnel	2	RAS
ii)	Système d'information financier et de gestion, y.c. système d'audit	1	RAS
iii)	Transfert de technologie	3	RAS
iv)	Dotation en personnel qualifié, formation et dotation en personnel de contrepartie	-	Non évalué par le RAP
<b>3</b>	<b>Durabilité</b>	<b>2</b>	<b>Probabilité de durabilité des résultats Insatisfaisante</b>
i)	Engagement continu de l'Emprunteur	1	RAS
ii)	Environnement politique	-	Non évalué par le RAP
iii)	Cadre institutionnel	2	RAS
iv)	Viabilité technique ...	2	RAS
v)	Viabilité financière ....	-	RAS
vi)	Viabilité économique	3	RAS
vii)	Viabilité environnementale	3	RAS
viii)	Mécanismes exploitation et maintenance	1	Le fonds routier n'est pas créé
<b>4</b>	<b>Taux de rentabilité interne</b>	<b>3</b>	<b>Note surestimée, la rentabilité est supérieure à celle estimée ex ante parce que la capacité de la route est modifiée.</b>
<b>5</b>	<b>Evaluation globale des résultats</b>	<b>2,35</b>	<b>La performance globale est Satisfaisante</b>

RAS: La note ne nécessite pas de correction