

NOTE DE REVUE DE RAP POUR LES OPERATIONS DU SECTEUR PUBLIC

1. DONNÉES DE BASE

a. Données du projet			
Titre du projet : Projet d'élargissement de la route Carrefour de la Paix – Pont Woyowayanko – Point Y à Bamako			
Code du projet:P-ML-DB0-011	Numéro du prêt : 2100150022993		
Type de projet : Investissement Public	Secteur: Transport		
Pays: Mali	Catégorisation environnementale (1-3) :1		
Étape du traitement	Évènement clés (prêt)	Date de décaissement et de clôture (prêt)	
Date d'approbation : 27/09/2010	Montants annulés : 607.004,91 UC	Date initiale de décaissement : 02/02/2012	
Date de signature : 14/10/2010	Financement complémentaires : Néant	Date initiale de clôture : 31/12/2013	
Date d'entrée en vigueur : 15/03/2011	Restructuration : Néant	Délai révisé du décaissement : Néant	
Date d'entrée en vigueur du 1 ^{er} décaissement : 22/12/2011	Prorogations (préciser les dates) : Néant	Date de clôture révisée : Néant	
Date réelle du 1 ^{er} décaissement : 02/02/2012			
b. Sources de financement			
Sources de financement (MUC)	Montant approuvé (MUC) :	Montant décaissé (MUC) :	Pourcentage décaissé (%) :
Prêt : FAD	12,00	11,39	94,9
Don :			
Gouvernement :	2,51	2,51	100,0
Autres (ex. Cofinanciers) :	14,83	14,83	100,0
TOTAL :	29,34	28,73	97,7
Cofinanciers et autres partenaires extérieurs :			
Organisme(s) d'exécution et de mise en œuvre :			
c. Responsable du projet au sein de la Banque			
Fonction	A l'approbation	A l'achèvement	
Directeur régional p.i.	n/a	A. Bernoussi	
Directeur sectoriel	G. Mbesherubusa	Amadou Oumarou	
Responsable sectoriel	M. Mbodj	J. K. Kabanguka	
Coordinateur d'activités	M. Benard	A. M. Tandina	
Coordonnateur d'activités suppléant	n/a	n/a	
Chef de l'équipe du RAP		A. Karanga	
Membres de l'équipe du RAP		A. M. Tandina	
d. Données des Rapports			
Date du RAP : Avril 2015			
Dates de la mission du RAP :	De : 17 novembre 2014	Au : 21 novembre 2014	
Date de RAP-EVN : 19 Mars 2018			
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.

Le désenclavement intérieur et extérieur du Mali a constitué une priorité du Gouvernement qui s'est engagé depuis des années à diversifier les corridors d'accès du pays à la mer.

Ce projet de 8,80 km était le prolongement du projet multinational Kankan-Kourémalé-Bamako achevé en 2008 et faisait partie du corridor malien d'une longueur de 91,8km. Débouchant sur les ports de Conakry en Guinée et de Dakar au Sénégal, la réalisation du projet devait contribuer à la valorisation du poids économique de la ville de Bamako.

Le projet s'inscrivait dans le premier pilier du Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR) 2007-2011 du Mali notamment le développement des infrastructures et du secteur productif avec un accent particulier sur les infrastructures de transport comme axe d'intervention prioritaire. Le projet s'inscrivait également dans le cadre des politiques de développement du Mali et de la Guinée et était en accord avec les efforts d'intégration.

Le projet faisait partie du Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et Transport Routiers (PACITR) de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

Il était aussi conforme à la stratégie à moyen terme (SMT) de la Banque ainsi qu'aux piliers de la DSP 2008-2011 qui reposaient sur les corridors de transport pour soutenir la croissance, améliorer le cadre de vie et lutter contre la pauvreté.

Le principal impact du projet devait consister en l'amélioration du système de transport terrestre amélioré.

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 renforcer l'intégration régionale et améliorer la mobilité urbaine à Bamako.

Quant à l'objectif spécifique il devait consister à accroître la fluidité du trafic entre le Point Y et la Carrefour de la Paix à Bamako.

Les effets les plus attendus se résumaient en : (i) une meilleure structuration et fluidité du trafic; (ii) une réduction du taux d'accidents ; (iii) le développement des échanges locaux et régionaux ; (iv) un meilleur accès aux infrastructures socioéconomiques dans la zone d'intervention du projet ; (v) une réduction des coûts d'exploitation des véhicules (CEV) ; (vi) la création d'emplois dans les phases chantier et exploitation ainsi que les phases ultérieures d'entretien de la route ; (vii) l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines grâce à l'élargissement du pont et la couverture des caniveaux.

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 produits du projet devaient consister en :

- i. 8,8 km de section de route urbaine entre le Carrefour de la Paix et Point Y sont aménagés et revêtus en 2x2 voies de 3,5 m avec pistes cyclables, trottoirs de 2 m, et le pont de Woyowayanko est aménagé et élargi en 2x2voies ;
-

-
- ii. 120.000 personnes sont sensibilisées à la sécurité routière, IST/SIDA et environnement ; et 1 poste de péage/pesage installé;
 - iii. 1 795 mètres linéaire de clôtures réhabilitées ; trois bornes fontaines et 24 latrines aménagés; et 9 km de caniveaux construits
 - iv. Préparation de 3 rapports de suivi ;
 - v. Documents archivés électroniquement passent de 20% en 2009 à 90% en 2013 ; et Préparation de 3 Rapports d'audit.

La Zone d'influence du projet (ZIP) couvre les huit quartiers de la Commune IV du District de Bamako avec une population estimée, à l'évaluation en Juillet 2010, à 255 000 habitants. Le quartier de Sèbènicoro situé dans la zone d'influence directe du projet abrite 13,7% de la population de la Commune IV dont 49% sont de femmes.

d. Principales activités/Composantes:

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

Les composantes du projet devaient incorporer les composantes suivantes:

A) Elargissement de route comprenant :

- i. Aménagement de la route 8,8 km en 2x2 voies avec pistes cyclables, élargissement à 2 voies du pont de Woyowayanko et construction et équipements d'un poste de péage/pesage et l'acquisition de pèse-essieux mobiles et matériels pour le comptage automatique du trafic;
- ii. Mesures d'atténuation des impacts sur l'environnement y compris les indemnités des populations affectées par le projet;
- iii. Contrôle et surveillance des travaux et sensibilisation aux infections sexuellement transmissibles (IST) dont le virus de l'immunodéficience humaine (VIH) et le syndrome d'immunodéficience acquise (SIDA), la sécurité routière et la protection de l'environnement.

B) Aménagements connexes incluant:

- i. Réhabilitation d'une barrière physique et aménagements d'infrastructures du marché principal de Sébénikoro;
- ii. Aménagement des caniveaux ; Réhabilitation de clôtures, travaux bornes fontaines dans l'enceinte de l'école fondamentale et du centre de santé de Sébénikoro ;
- iii. Contrôle et surveillance des travaux connexes.

C) Appui à la gestion du projet englobant:

- i. Suivi-Evaluation de l'impact du projet;
- ii. Appui à l'organe d'exécution du projet la Direction Nationale des Routes (DNR);
- iii. Audit financier et comptable.

3. ÉVALUATION DES PERFORMANCES DU PROJET (APPRECIATION 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 projet avait pour objectif de renforcer l'intégration régionale et améliorer la mobilité urbaine à Bamako. Il devait accroître la fluidité du trafic entre le Point Y et la Carrefour de la Paix à Bamako.

Le projet s'inscrivait dans le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR) 2007-2011 du Mali notamment le développement des infrastructures et du secteur productif avec un accent particulier sur les infrastructures de transport comme axe d'intervention prioritaire.

Il s'inscrivait également dans le cadre des politiques de développement du Mali et faisait partie du Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et Transport Routiers (PACITR) de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

Il était aussi conforme à la stratégie à moyen terme (SMT) de la Banque ainsi qu'aux piliers de la DSP 2008-2011 qui reposaient sur les corridors de transport pour soutenir la croissance, améliorer le cadre de vie et lutter contre la pauvreté.

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 très satisfaisante (4)

La conception du projet a tenu compte de deux objectifs stratégiques : (i) l'achèvement du réseau routier inter-état entre le Mali et la Guinée afin de renforcer l'intégration régionale; et (ii) l'amélioration de la mobilité urbaine et la performance de la route (niveau de service) pour une meilleure accessibilité de l'entrée de la ville de Bamako et du quartier de Sébéninkoro.

Le RAP confirme que la conception des travaux routiers avait tenu des facteurs climatiques, géologiques, hydrographiques, environnementaux (plusieurs ouvrages importants réalisés, poste de péage/pesage et acquisition des pèse-essieux mobiles et matériels pour le comptage automatique du trafic, travaux de stabilisation des talus, mise hors d'eau de la chaussée).

Les réalisations connexes visaient à intensifier les impacts du projet sur le développement économique et social. Elles couvraient un ensemble d'actions qui devaient concourir à l'amélioration de la productivité et du bien-être des populations bénéficiaires.

La conception a tenu également compte de la contrainte majeure en terme de moyens du personnel de l'organe d'exécution au regard des différentes missions en lui apportant un appui par la fourniture de

matériel informatiques ainsi que des prestations de service de l'Institut National des Statistiques pour le suivi- évaluation des impacts et d'un Consultant pour l'audit financier et comptable du projet.

Des mesures d'exécution ont été clairement définies en ce qui concerne la passation des marchés, la mobilisation de la contrepartie nationale, la durabilité des investissements, le suivi de l'exécution et la prise en compte des infrastructures socioéconomiques au bénéfice des populations riveraines.

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 très satisfaisante (4).

Les cinq (5) cibles effets ont été atteintes à 100%.

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

- 1) La vitesse moyenne sur la section du point Y et le Carrefour de la Paix a évolué de 20km/h à 40km/h à la fin du projet soit 100% de l'objectif;
- 2) Les coûts d'exploitation des véhicules (CEV) sur la section ont été réduits de 220 FCFA/km à 176 FCFA/km soit 100% de l'objectif;
- 3) La capacité nominale de la chaussée utilisée par la circulation des véhicules et les deux roues a augmenté de 50% à 90% conformément à l'objectif (100%)
- 4) Le ratio de routes en bon état entre Naréna et Bamako est passé de 95% à 100% après l'achèvement du projet soit 100% de l'objectif;
- 5) 200 emplois marchands ont été créés conformément à l'objectif.

La réalisation des effets escomptés est 100%.

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 très satisfaisante (4). La note du RAP étant 3,86.

L'état de réalisation est comme suit :

A) Elargissement de route :

- i. 8,8 km de section de route urbaine entre le Carrefour de la Paix et Point Y ont été aménagés et revêtus en 2x2 voies de 3,5 m avec pistes cyclables, trottoirs de 2 m. Le pont de Woyowayanko a été aménagé et élargi en 2x2voies. Le poste de péage/pesage a été réalisé et équipé. Soit 100% de l'objectif.

-
- ii. 84.000 personnes ont été sensibilisées à la sécurité routière, IST/SIDA et environnement au lieu de 120.000 personnes prévues soit 70% de l'objectif.

Le taux moyen de réalisation du produit « Elargissement de route » est donc 85% de la cible établie.

B) Aménagements connexes:

- i. La clôture de l'école fondamentale et du centre de santé de Sébénikoro ont été réhabilitée sur 1000 ml au lieu de 795 ml, soit 120% de l'objectif.
- ii. 2 bornes fontaines et un branchement d'eau (au lieu de 3 bornes fontaines) ont été construites. 24 latrines comme prévu ont été aménagées et 10,18 km de caniveaux construits au lieu de 9km; soit 105% de l'objectif.

Le taux moyen de réalisation du produit « Aménagements connexes » est 110% de l'objectif.

C) Appui à la gestion du projet :

- i. Documents archivés électroniquement sont passés à plus de 90% avec le projet comme prévu.
- ii. 3 Rapports d'audit et 3 rapports Suivi-Evaluation (S&E) ont été soumis à l'Agence d'Exécution (DNR) comme prévu
- iii. Les équipements informatiques ont été acquis et étaient fonctionnels à la préparation du RAP.

Le taux moyen de réalisation du produit « Appui à la gestion du projet » est donc 100% de la cible établie

La réalisation des extraits escomptés est pratiquement 100%

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 très satisfaisantes (4).

La revue a confirmé que l'efficacité du projet dans la réalisation des effets ainsi que celle dans la production des extraits sont très satisfaisante (4). Ceci affirme bien que les résultats de développement du projet sont très 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 à couvert par catégorie et par sexe.

Selon le RAP le projet a bénéficié à toute la population de la Commune IV du District de Bamako et les environs immédiats estimée à la fin des travaux à 700 000 habitants soit 29% de la population du District de Bamako. Les autres bénéficiaires sont également les transporteurs de la Guinée ainsi que les restaurateurs.

Le RAP n'a pas spécifié les bénéficiaires par sexe mais le rapport d'évaluation mentionne que la population de la zone du projet est estimée à 255 000 habitants et que la zone d'influence directe de la route abrite 13,79% de la population de la Commune IV dont 49% sont des femmes.

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 mentionne des effets imprévus : augmentation des activités commerciales (augmentation du nombre de stations d'essence, de bars, de lieux de restauration, de pharmacies, augmentation de la valeur foncière de la ZIP, dynamisme du commerce local...).

Pour la revue, ce ne sont pas des effets imprévus additionnels mais des effets positifs résultant de l'exécution du projet qui ont permis d'estimer la rentabilité du programme.

Le RAP aurait pu mentionner l'effet positif (atténuation des inondations) des collecteurs connexes à la route aménagés par le projet ainsi que la constitution volontaire d'une association pour assurer sa protection et son entretien.

L'étude sur les impacts du projet sur les populations bénéficiaires n'avait pas été faite à cause certainement de la dimension du projet (longueur de la route et aménagements connexes).

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 a eu lieu comme prévu durant 39 mois sans retard.

En conséquence, le rapport entre délai d'exécution prévisionnel et délai réel d'exécution est 1.

En vertu de la Note d'Orientation du Personnel en Matière de Préparation des Rapports d'Achèvement de Projet et de Notation, **la revue confirme que l'efficacité du projet dans le respect du calendrier est très satisfaisante (4).**

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 très satisfaisante (4).

Les ressources FAD allouées au programme de 12 millions d'UC étaient décaissées à hauteur de 94,9%.

Environ 607,000 UC ont été annulées.

Le taux de réalisation des produits attendus était pratiquement 100%. Le taux d'utilisation des ressources étant 98%, le rapport entre la valeur médiane du taux de réalisation physique des produits du projet et le taux d'engagement est de 1,02.

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 Économique (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 valide que la rentabilité du projet est très satisfaisante (4).

Le taux de rentabilité économique (TRE) du projet est estimé à l'évaluation à 28,90%. Le TRE actualisé à l'achèvement, tel que calculé par le RAP, est 54,43%.

Le RAP confirme que la différence du TRE à l'évaluation et à l'achèvement s'explique en grande partie par l'augmentation du trafic moyen journalier annuel (TMJA) beaucoup plus importante que prévue. En effet, à l'évaluation il était postulé que le TMJA en 2017 devait s'élever à 12849 véhicules/jour alors que les comptages de trafic effectués en 2015 donnent un TMJA de 78385 véhicules/jour, soit un chiffre 6 fois plus élevé.

En considérant le taux du RAP, le rapport entre le taux à l'achèvement et le taux à l'évaluation est $1,88 > 1$.

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 très satisfaisant (4).

Le Rapport sur l'état d'exécution et les résultats (EER) n'a pas été joint au RAP qui a attribué la notation moyenne 4 à l'Etat d'Exécution (EE).

Le RAP atteste bien que la Banque, le bénéficiaire et les autres co-financiers ont satisfait à tous les engagements du financement.

Sur le financement FAD la balance non décaissée est 607.004,91 UC soit 5% du montant approuvé.

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 confirme que la viabilité financière est satisfaisante (3).

L'Autorité Routière (AR) a été créée. L'origine de ses ressources essentielles sont: (i) une redevance d'usage routier sur les véhicules admis à la circulation au Mali ; (ii) une redevance d'usage routier sur les produits pétroliers; (iii) concessions d'infrastructures routières.

Un fonds routier de deuxième génération a été mis en place. Des dispositions sont prises pour le contrôle de la charge à l'essieu et des dispositifs réglementaires ont été pris au niveau régional. Dans le cadre du projet, un poste de péage/pesage a été construit et équipé.

Selon le RAP, les recettes de l'AR sont en nette progression depuis 2012 en moyenne de 23% mais ne couvrent pas encore que 63,64% des besoins de l'entretien routier du pays en 2013.

Les besoins de l'entretien routier ne sont pas encore couverts malgré les dispositions prises.

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 ne confirme pas que la durabilité institutionnelle et renforcement des capacités est satisfaisante (3), mais la juge insatisfaisante (2).

Le projet a été mis en œuvre par la Direction Nationale des Routes (DNR).

Le RAP ne donne aucune information sur la capacité organisationnelle de la DNR, ni l'appui à la DNR en renforcement des capacités et si la DNR avait donné satisfaction à la Banque.

Par contre, le RAP signale un appui à la DNR en équipements informatiques et d'outils de gestion comptable et financière.

Le RAP mentionne que le coordonnateur du projet au sein de la DNR a manqué de moyens de déplacement et n'a pas été équipé en véhicule pour faciliter ses déplacements.

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 ne valide pas que l'appropriation et la durabilité des partenariats est satisfaisante (3), mais la juge insatisfaisante (2).

A l'achèvement du projet, les faits suivants ont été constatés : (i) une insuffisance dans l'entretien des ouvrages, en particulier les ouvrages d'assainissement et les arbres plantés dans le cadre du projet et ; (ii) un incivisme de certains usagers avec pour conséquence une faible utilisation des passerelles par la population et le non-respect des bandes d'arrêt par les conducteurs; ce qui pourrait compromettre le bon fonctionnement des réseaux de drainage des eaux et par conséquent la durabilité du projet. A l'avenir, il sera bon de prévoir un atelier de remise des ouvrages aux bénéficiaires et clarifier les rôles et responsabilités des autorités administratives et municipales en matière d'entretien des ouvrages réalisés. Les ateliers de sensibilisation devaient également inciter les usagers de la route au respect des règles de la circulation et de l'utilisation des ouvrages.

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 ne confirme pas que la durabilité environnementale et sociale est satisfaisante (3), mais la juge insatisfaisante (2).

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 d'Indemnisation et de Réinstallation (PIR).

Le RAP ne donne aucune information quant à la mise en œuvre du PGES et du PIR. Il mentionne les effets et les impacts positifs du projet sur les populations bénéficiaires et des effets nuisibles pendant l'exécution des travaux et qui ont disparu avec l'achèvement des travaux. 200 emplois marchands ont été créés comme prévus.

La revue recommande une étude d'impact socio-économique du projet

Aucune étude d'impacts du projet sur les populations bénéficiaires n'a été faite à cause certainement de la dimension du projet (longueur de la route et aménagements connexes).

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 s'est impliquée de l'identification à l'achèvement du projet. Elle a tenu compte des expériences similaires antérieures au Mali dans l'exécution des travaux routiers notamment la route inter urbaine Naréna-Bamako du corridor Bamako-Conakry(Guinée).

Elle a privilégié l'approche participative et l'implication des bénéficiaires. Elle a invité les partenaires techniques et financiers à s'engager dans le projet en vue d'harmoniser leurs engagements.

Quatre missions de supervision ont été montées durant l'exécution du projet avec la présence d'experts spécialisés dans le secteur des transports de la Banque et la participation des experts du bureau du Mali.

Le RAP confirme également que la Banque a fait des recommandations et émis des conseils à la suite des missions de supervision qui ont été pris en compte par la DNR pour la bonne conduite du projet. Elle a respecté ses engagements pris vis-à-vis de l'emprunteur en décaissant dans les délais requis les dépenses approuvées et donné dans les plus brefs délais les avis de non-objection.

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 confirme que la performance de l'Emprunteur est satisfaisante (3).

La Direction Nationale des Routes (DNR) a exécuté le projet sans difficultés majeures. Ses engagements ont été soutenus tout au long de la préparation et de la mise en œuvre du projet. L'emprunteur a apporté sa contribution financière au projet en temps opportun et a respecté le plan d'acquisition défini dans le rapport d'évaluation (RE).

La DNR a participé également aux missions de supervision et mis en œuvre les recommandations et conseils de la Banque pour la bonne exécution du projet. Toutefois, le Gouvernement a mis du temps pour les indemnisations des expropriations qui étaient très importantes et qui étaient une conditionnalité du premier décaissement. Malgré ce retard dans les indemnisations, le projet a été réalisé dans les délais requis.

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)

Les autres co-financiers sont la Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC) et la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD). Ces deux organismes ont entièrement décaissés les fonds à temps et les travaux des lots où ils étaient engagés sont entièrement achevés.

Selon le RAP, l'entreprise a réalisé des travaux de bonne qualité malgré un retard dû au déplacement du réseau d'eau et d'électricité et des perturbations des riverains.

La performance de la mission de contrôle et de surveillance des travaux est jugée satisfaisante et les différents rapports ont été produits.

Le cabinet d'audit a produit les rapports d'audit comptables de 2011 à 2013.

Le RAP mentionne que deux rapports de suivi-évaluation du projet ont été produits sur trois rapports attendus. Le RAP n'en fait pas cas dans cette partie. Il faut remonter aux produits pour voir la trace de ces rapports. Le RAP est muet sur la performance de l'INSTAT sur l'impact socio-économique du projet prévu dans le dispositif du suivi-évaluation du rapport d'évaluation.

5. SYNTHÈSE SUR LA PERFORMANCE GLOBALE DU PROJET/ PROGRAMME

a. Évaluation 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 3,36).

Le projet a atteint son objectif de développement.

8,8 km de section de route urbaine entre le Carrefour de la Paix et Point Y ont été aménagés et revêtus en 2x2 voies avec pistes cyclables et trottoirs.. Le pont de Woyowayanko a été aménagé et élargi et le poste de péage/pesage a été réalisé et équipé.

84.000 personnes ont été sensibilisées à la sécurité routière, IST/SIDA et environnement,

La clôture de l'école et du centre de santé de Sébénikoro a été réhabilitée; 2 bornes fontaines et un branchement d'eau ont été construites; 24 latrines aménagées et 10,18 km de caniveaux construits.

Depuis le démarrage du projet, le ratio de routes en bon état entre Naréna et Bamako est passé de 95% à 100%. La vitesse moyenne sur la section a évolué de 20km/h à 40km/h;

les CEV ont été réduits de 220 FCFA/km à 176 FCFA/km comme prévu et la capacité nominale de la chaussée utilisée par la circulation des véhicules et les deux roues a augmenté de 50% à 90%. 200 emplois marchands ont été créés conformément à l'objectif.

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 est incapable de valider la performance du suivi-évaluation.

Le dispositif de suivi-évaluation du projet était bien défini dans le rapport d'évaluation du projet (REP). Il devait porter sur le suivi d'exécution et le suivi d'impacts et devrait être mis en place dès le démarrage des activités. Le suivi du niveau d'exécution, des différentes opérations retenues dans le planning du projet, devrait être assuré par la DNR et l'Institut National de la Statistique (INSTAT) devrait l'appuyer pour le suivi d'impact en réalisant d'abord l'étude pour l'établissement de la situation de référence pour les principaux indicateurs d'impact retenus, et en procédant par la suite à l'étude de l'évaluation d'impact du projet après sa réalisation. Les indicateurs ont été définis dans le cadre logique pour mesurer les effets et les impacts.

Le RAP n'a pas couvert le Suivi-évaluation du Projet. Il n'a fourni aucune information sur les prestations de l'INSTAT. Il a mentionné que deux rapports de suivi-évaluations avaient été produits sans aucun autre détail.

La revue n'a disposé d'aucun rapport de Suivi-Evaluation.

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

Le RAP a mentionné 5 enseignements et 2 recommandations intéressantes. La revue n'a pas retenu l'enseignement relatif au financement par la Banque de l'expropriation proposé. Elle considère qu'il relève des règles et procédures de la Banque. Ainsi, la revue a reformulé les 4 enseignements et 2 recommandations comme suit :

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.

Amélioration de la qualité à l'entrée des projets routiers : Du fait de la faiblesse des études du premier avant-projet détaillé (APD) envoyé à la Banque, il a fallu les reprendre intégralement lors de la préparation du projet. Il en a résulté d'importants changements de profil en travers afin de maximiser la sécurité routière sur tout le long du tronçon routier, en éliminant les goulots d'étranglements, conduisant ainsi à la nécessité de prendre en compte d'importantes expropriations. En outre, le volet environnemental en ce qui concerne la plantation d'arbre devrait tenir compte du contexte (milieu urbain), afin de minimiser les modifications importantes à l'exécution. A l'avenir, la Banque devrait apporter un appui de services de consultants à l'Administration pour le contrôle de qualité des études.

Les activités environnementales en particulier les plantations d'arbres (type et lieu d'implantation) devront être bien étudiées et adaptées à l'environnement du projet.

Les travaux connexes sont pertinentes et permettent d'amplifier les effets du projet, mais nécessitent une étude pour une meilleure évaluation et une bonne mise en œuvre.

Qualité à l'entrée concernant les études d'exécution : En milieu urbain, la réalisation des travaux routiers est complexe et très souvent confrontée à des difficultés de déplacement des réseaux des concessionnaires, dont les plans de recollement ne sont pas souvent disponibles pendant la phase des études. Ce qui conduit à une sous-évaluation des coûts de déplacement éventuels. A l'avenir, l'Administration devra veiller à la qualité et aux estimations faites par les consultants en impliquant les concessionnaires dans le processus d'approbation des études.

Augmenter et sécuriser les ressources pour la pérennité des investissements : L'autonomie financière et l'opérationnalité du fonds routier de 2ème génération permettent de garantir la durabilité des acquis du projet. L'Autorité Routière devrait améliorer les recettes financières et diversifier les sources de financement qui restent insuffisantes.

Même s'il y a lieu de continuer à mettre l'accent sur la nécessité d'accroître les fonds alloués à l'entretien routier, la priorité doit être accordée à l'amélioration des taux d'exécution des dépenses grâce à l'allégement des procédures d'appels d'offres et de marchés et à l'instauration des contrats pluriannuels axés principalement sur des obligations de résultats.

Application de la réglementation concernant le Contrôle de la charge à l'essieu : Un poste de péage / pesage a été construit. Mais seulement le poste de péage est en service et un retard dans la mise en service du poste de pesage est accusé du fait de la formation tardive du personnel d'exploitation. Le Gouvernement devra à l'avenir mieux planifier et synchroniser les activités de formation/renforcement

de capacité et la réalisation des travaux et fourniture d'équipements. Le Gouvernement devra mettre sans délai le poste de pesage en service

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 la Banque la DNR :

Qualité à l'entrée concernant les études d'exécution : En milieu urbain, la réalisation des travaux routiers est complexe et très souvent confrontée à des difficultés de déplacement des réseaux des concessionnaires, dont les plans de recollement ne sont pas souvent disponibles pendant la phase des études. Ce qui conduit à une sous-évaluation des coûts de déplacement éventuels. A l'avenir, l'Administration devra veiller à la qualité et aux estimations faites par les consultants en impliquant les concessionnaires dans le processus d'approbation des études.

Pour la DNR :

Pérennité des investissements routiers : Afin de préserver les investissements, il est vivement recommandé de veiller à ce que la DNR continue à accroître les ressources allouées au Fonds Routier (FR) et de renforcer la part des ressources propres de ces FR afin d'en faire un véritable Fonds de 2ème génération.

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/exemplaire (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 significative (3). Il a été préparé 16 mois après la clôture du projet.

Le RAP a décrit le degré de réalisation du projet concernant ses pertinences, ses produits et ses effets. le RAP n'a pas suffisamment couvert le S&E du projet. Il ne donne aucune information quant à la mise en œuvre du PGES et du PIR. Le rapport EER n'a pas été attaché au RAP.

Trois annexes ont été jointes au RAP concernant l'actualisation de l'analyse économique, le détail des missions de supervision ainsi que la carte de la zone 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
PERTINENCE			
Pertinence de l'objectif de développement du projet	4	4	Le projet s'inscrivait dans le Cadre Stratégique pour la CSCR 2007-2011 du Mali. Il faisait partie du PACITR de l'UEMOA. Il était aussi conforme à la stratégie à moyen terme (SMT) de la Banque ainsi qu'aux piliers de la DSP 2008-2011 qui reposaient sur les corridors de transport pour soutenir la croissance, améliorer le cadre de vie et lutter contre la pauvreté.
Pertinence de la conception du projet	4	4	La conception du projet a tenu compte de l'achèvement du réseau routier entre le Mali et la Guinée et de l'amélioration de la mobilité urbaine à l'entrée de la ville de Bamako et du quartier de Sébéninkoro.
EFFICACITE			
Objectif de développement (OD)	4	4	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).
EFFICIENCE			
Respect du calendrier	4	4	Le projet a été réalisé en 39 mois sans retard. Le rapport entre délai d'exécution prévisionnel et délai réel est ainsi 1.
Efficience de l'utilisation des ressources	4	4	le taux d'engagement de tous les bailleurs est 98 % du montant approuvé pour un taux de réalisation de 100%. Le rapport entre valeur médiane de réalisation et le taux d'engagement est 1,02.
Analyse coût -bénéfice	4	4	Le TRE du projet est estimé à l'évaluation à 28,90%. Il a été actualisé à l'achèvement à 54,43% dû à un volume de trafic plus important que prévu. Le ratio du TRE à l'achèvement sur le TRE à l'évaluation est 1,88>1
État d'avancement de l'exécution (IP)	4	4	Le rapport EER n'a pas été joint au RAP. la Banque, le bénéficiaire et les autres co-financiers ont satisfait à tous les engagements du financement.
DURABILITÉ			
Viabilité financière	3	3	L'AR et le fonds routier sont en charge de l'entretien. Des dispositions ont été prises pour le contrôle de la charge à l'essieu. Les recettes de l'AR sont en nette progression depuis 2012 en moyenne de 23% mais ne

			couvrent que 63,64% des besoins de l'entretien routier du pays.
Durabilité institutionnelle et renforcement des capacités	3	2	Le projet a été mis en œuvre par la DNR. Le RAP ne donne aucune information sur la capacité organisationnelle de la DNR, ni l'appui à la DNR en renforcement des capacités et si la DNR avait donné satisfaction à la Banque. Le coordonnateur du projet au sein de la DNR a manqué de moyens de déplacement.
Appropriation et durabilité des partenariats	3	2	A l'achèvement du projet, il y'a eu une insuffisance dans l'entretien des ouvrages ainsi qu'un incivisme de certains usagers pour l'utilisation des passerelles et le non-respect des bandes d'arrêt par les conducteurs.
Durabilité environnementale et sociale	3	2	Le projet disposait d'une EIES, d'un PGES et d'un PIR. Le RAP ne donne aucune information quant à la mise en œuvre du PGES et du PIR. 200 emplois ont été créés durant les travaux. Aucune étude d'impact n'a été faite à cause certainement de la dimension du projet.
NOTE GLOBALE DE L'ACHÈVEMENT DU PROJET	3,64	3,36	Projet Satisfaisant
Performance de la Banque:	3	3	La Banque s'est impliquée de long du cycle du projet. 4 missions de supervision ont été montées durant l'exécution du projet avec la présence d'experts spécialisés dans les transports de la et la participation des experts du bureau du Mali. Les recommandations des missions ont été bien suivies par la DNR. Elle a respecté ses engagements à temps.
Performance de l'Emprunteur:	3	3	La DNR a exécuté le projet sans difficultés. Ses engagements ont été soutenus tout au long de la préparation et de la mise en œuvre du projet. L'emprunteur a apporté sa contribution financière en temps opportun et a respecté le plan d'acquisition convenu.
Performance des autres parties prenantes	3	3	Les autres cofinanciers sont la BIDC et la BOAD qui ont entièrement décaissés les fonds à temps et les travaux des lots où ils étaient engagés sont entièrement achevés. L'entreprise a réalisé des travaux de bonne qualité et la performance de la mission de contrôle est satisfaisante. Les rapports d'audit comptables de 2011 à 2013 ont été préparés et 2 rapports de suivi-évaluation ont été produits.
Qualité du RAP:		3	substantiel

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
PERTINENCE	Pertinence de l'objectif de développement du projet (OD) pendant la période d'exécution	4	4	Le projet s'inscrivait dans le Cadre Stratégique pour la CSCR 2007-2011 du Mali. Il faisait partie du PACITR de l'UEMOA. Il était aussi conforme à la stratégie à moyen terme (SMT) de la Banque ainsi qu'aux piliers de la DSP 2008-2011 qui reposaient sur les corridors de transport pour soutenir la croissance, améliorer le cadre de vie et lutter contre la pauvreté.
	Pertinence de la conception du projet (de la phase d'approbation à la phase de clôture)	4	4	La conception du projet a tenu compte de l'achèvement du réseau routier entre le Mali et la Guinée et de l'amélioration de la mobilité urbaine à l'entrée de la ville de Bamako et du quartier de Sébéninkoro.
NOTE GLOBALE DE PERTINENCE		4	4	Calcul de moyenne
EFFICACITÉ*	Niveau de réalisation des Effets			
	Effet1 : Taux de routes en bon état du corridor	4	4	Le taux est passé de 95% à 100% après l'achèvement du projet soit 100% de l'objectif.
	Effet2 : Evolution de La vitesse moyenne	4	4	La vitesse a évolué de 20km/h à 40km/h soit 100% de l'objectif
	Effet3 : Réduction des CEV	4	4	Les CEV sur la section ont été réduits de 220 FCFA/km à 176 FCFA/km soit 100% de l'objectif;
	Effet4 : Capacité nominale de la chaussée utilisée	4	4	La capacité nominale a augmenté de 50% à 90% conformément à l'objectif (100%)
	Niveau de réalisation des produits			
Produit1 : Elargissement de la route	4	4	8,8 km de route aménagés et revêtus avec pistes cyclables, trottoirs et pont. Soit 100% de l'objectif.	

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation IDEV	Justification /Commentaires	
	Produit2 : Sensibilisation	3	3	84.000 personnes sensibilisées à la sécurité IST/SIDA et environnement ; soit 70% de l'objectif.	
	Produit3 : Aménagements connexes	4	4	Réalisé : clôture, 2 bornes fontaines, un branchement d'eau, 24 latrines et 10,18 km de caniveaux. Taux moyen de réalisation : 110% de l'objectif	
	Notation l'Objectif de Développement (OD)				
	Objectif de Développement	4	4	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).	
	NOTE DE L'OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT	4	4		
	Degré de couverture des bénéficiaires				
	Bénéficiaire1 : population	n/a	n/a	La population de la Commune IV du District de Bamako estimée à la fin des travaux à 700 000 habitants soit 29% de la population du District de Bamako. Le genre n'a pas été spécifié.	
	Bénéficiaire2 : Institutionnels	n/a	n/a	Les autres bénéficiaires sont également les transporteurs de la Guinée ainsi que les restaurateurs.	
	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)				
	Développement institutionnel	n/a	n/a		
	Genre	n/a	n/a		
	Environnement & Changements climatiques	n/a	n/a		
	Réduction de la pauvreté	n/a	n/a		
	Développement du secteur privé	n/a	n/a		
	Intégration régionale	n/a	n/a		
	Autres (à spécifier)	n/a	n/a		
NOTE GLOBALE DE L'EFFICACITÉ		3,9	3,9	Calcul de moyenne	
EFFICIENCE	Respect des délais (en se collant à la date initiale de clôture)	4	4	Le projet a été réalisé en 39 mois sans retard. Le rapport entre délai d'exécution prévisionnel et délai réel est ainsi 1.	
	Efficiences de l'utilisation des ressources	4	4	le taux d'engagement de tous les bailleurs est 98 % du montant approuvé pour un taux de réalisation de 100%. Le rapport entre valeur médiane de réalisation et le taux d'engagement est 1,02.	

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation IDEV	Justification /Commentaires
	Taux de rentabilité économique (à préciser si applicable)	4	4	Le TRE du projet est estimé à l'évaluation à 28,90%. Il a été actualisé à l'achèvement à 54,43% dû à un volume de trafic plus important que prévu. Le ratio du TRE à l'achèvement sur le TRE à l'évaluation est 1,88>1
	État d'avancement de l'exécution (à partir de l'EER actualisé)	4	4	Le rapport EER n'a pas été joint au RAP. la Banque, le bénéficiaire et les autres co-financiers ont satisfait à tous les engagements du financement.
	Autres critères (à spécifier)	n/a	n/a	
NOTE GLOBALE DE L'EFFICIENCE		4	4	Calcul de moyenne
DURABILITÉ	Viabilité financière	3	3	L'AR et le fonds routier sont en charge de l'entretien. Des dispositions ont été prises pour le contrôle de la charge à l'essieu. Les recettes de l'AR sont en nette progression depuis 2012 en moyenne de 23% mais ne couvrent que 63,64% des besoins de l'entretien routier du pays.
	Durabilité institutionnelle et des renforcement des capacités	3	2	Le projet a été mis en œuvre par la DNR. Le RAP ne donne aucune information sur la capacité organisationnelle de la DNR, ni l'appui à la DNR en renforcement des capacités et si la DNR avait donné satisfaction à la Banque. Le coordonnateur du projet au sein de la DNR a manqué de moyens de déplacement.
	Approbation et des durabilité partenariats	3	2	A l'achèvement du projet, il y'a eu une insuffisance dans l'entretien des ouvrages ainsi qu'un incivisme de certains usagers pour l'utilisation des passerelles et le non-respect des bandes d'arrêt par les conducteurs.
	Durabilité environnementale et sociale	3	2	Le projet disposait d'une EIES, d'un PGES et d'un PIR. Le RAP ne donne aucune information quant à la mise en œuvre du PGES et du PIR. 200 emplois ont été créés durant les travaux. Aucune étude d'impact n'a été faite à cause certainement de la dimension du projet.
<p>* 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).</p>				

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation IDEV	Justification
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Identification proactive et résolution des problèmes			La Banque s'est impliquée de le long du cycle du projet. 4 missions de supervision

	rencontrés aux différentes phases du cycle du projet			ont été montées durant l'exécution du projet avec la présence d'experts spécialisés dans les transports de la et la participation des experts du bureau du Mali. Les recommandations des missions ont été bien suivies par la DNR. Elle a respecté ses engagements à temps.
	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			
NOTATION DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE		3	3	
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Qualité de la préparation et de l'exécution			La DNR a exécuté le projet sans difficultés. Ses engagements ont été soutenus tout au long de la préparation et de la mise en œuvre du projet. L'emprunteur a apporté sa contribution financière en temps opportun et a respecté le plan d'acquisition convenu.
	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			
NOTATION DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR		3	3	
PERFORMANCE DES AUTRES PARTIES PRENANTES	Respect des délais de décaissement des cofinanciers			Les autres cofinanciers sont la BIDC et la BOAD qui ont entièrement décaissés les fonds à temps et les travaux des lots où ils étaient engagés sont entièrement achevés. L'entreprise a réalisé des travaux de bonne qualité et la performance de la mission de contrôle est satisfaisante. Les rapports d'audit et de suivi-évaluation ont été produits.
	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			
NOTATION DE LA PERFORMANCE DES AUTRES PARTIES PRENANTES		3	3	
La notation globale est donnée par: Très satisfaisant, Satisfaisant, Insatisfaisant et Très insatisfaisant.				
<ul style="list-style-type: none"> (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
CONCEPTION DU S&E	Systeme de S&E en place, clair, adequat et realiste		Le dispositif de suivi-évaluation est bien défini dans le REP. Le suivi du niveau d'exécution, des différentes opérations retenues dans le planning du projet, devrait être assuré par la DNR et l'Institut National de la Statistique (INSTAT) devrait l'appuyer pour le suivi d'impact en réalisant l'étude pour l'établissement de la situation de référence pour les principaux indicateurs d'impact retenus, et en procédant par la suite à l'étude de l'évaluation d'impact du projet après sa réalisation. Les indicateurs ont été définis dans le cadre logique pour mesurer les effets et les impacts. Le RAP n'a pas couvert le Suivi-évaluation du Projet. Il n'a fourni aucune information sur les prestations de l'INSTAT. Il a mentionné que deux rapports de suivi-évaluations avaient été produits sans aucun autre détail. La revue n'a disposé d'aucun rapport de Suivi-Evaluation.
	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		
NOTE DE LA CONCEPTION DU S&E			
MISE EN ŒUVRE DU S&E	La fonction S&E est adéquatement pourvue de personnel et équipée		
NOTE DE LA MISE EN ŒUVRE DU S&E			
UTILISATION DU S&E	L'emprunteur a utilisé les informations de suivi pour la décision		
NOTE DE L'UTILISATION			
NOTATION GLOBALE DE LA PERFORMANCE DU S&E		Incapable de valider	

EVALUATION DE LA QUALITE DU RAP

Critère	RAP-EVN (1-4)	Justifications/Commentaires
QUALITE DU RAP		
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 décrit le degré de réalisation des produits et des effets.
2. Degré d'objectivité des notes d'évaluation du RAP.	3	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.
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.	2	Le RAP a cité 4 effets imprévus additionnels. La revue n'en a retenu aucun car ils sont des effets du projet ayant justifié sa rentabilité.
5. Adéquation du traitement des mesures de sauvegarde, des questions fiduciaires, de l'alignement et de l'harmonisation.	2	le RAP n'a pas suffisamment couvert le S&E du projet.
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 détails de calcul du TRE comparé aux données utilisées à l'évaluation.
7. Adéquation globale de l'accessibilité des éléments de preuves (à partir du RAP, y compris les annexes et les autres données fournies).	3	Le rapport EER n'a été attaché au RAP. l'actualisation de l'analyse économique a été jointe au RAP en annexe
8. Dans quelles mesures les enseignements tirés (et les recommandations) sont clairs et fondés sur l'évaluation du RAP (éléments de preuve et analyse).	2	Le RAP a mentionné 5 enseignements et 2 recommandations dont un relève des règles et procédures de la Banque. La revue a reformulé et enseignements et les 2 recommandations.
9. Degré de clarté et d'exhaustivité globale du RAP.	3	Globalement, le RAP a été clair
Autres (à spécifier)	n/a	n/a
NOTE SUR LA QUALITE DU RAP	3	substantiel
Conformité du RAP avec les directives (RAP/OM ; IDEV)		
1. Délais de livraison du RAP (A temps = 4; en retard = 1)	1	Le RAP a été préparé 16 mois après 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 Bureau de Bamako a participé dans la préparation du RAP
3. Autres aspects (à spécifier)	n/a	n/a
Note sur la conformité du RAP	3	substantiel
*** Noté Élevé/exemplaire (4), ou substantiel/significatif (3), ou modéré (2), ou négligeable (1)		

Sigles et abréviations

APD	Avant-Projet Détaillé
APS	Avant-Projet Sommaire
AR	Autorité Routière
BIDC	Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement
CEDEAO	Communauté Economique et Douanière de l'Afrique de l'Ouest
CEV	Coûts d'Exploitation des Véhicules
CSCR	Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté
DNR	Direction Nationale des Routes
EER	Rapport sur l'état d'exécution et les résultats
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
FAD	Fonds africain de développement
FR	Fonds Routier
IST	Infections Sexuellement Transmissibles dont le VIH SIDA
PACITR	Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et Transport Routiers
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PIR	Plan d'Indemnisation et de Réinstallation
RAP	Rapport d'achèvement du projet
REP	Rapport d'évaluation du projet
S&E	Suivi-Evaluation
SIDA	Syndrome d'immunodéficience acquise
SMT	Stratégie à Moyen Terme
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
TRE	Taux de Rentabilité Économique
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
VIH	Virus de l'Immunodéficience Humaine

Liste des documents de référence

- ✓ Projet d'élargissement de la route Carrefour de la Paix – Pont Woyowayanko – Point Y à Bamako – Mali, RAP, BAD – Avril 2015
- ✓ Projet d'élargissement de la route Carrefour de la Paix – Pont Woyowayanko – Point Y à Bamako – Mali, REP, BAD – Juillet 2010
- ✓ Approbation Des Actions Anticipées en vue des Acquisitions De Travaux Et Services– Mali, BAD – Mai 2010
- ✓ Mali DSP 2015-2019