

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



REPUBLIQUE DE LA GUINEE EQUATORIALE

RAPPORT D'ACHÈVEMENT

**PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE
BIOKO**

Le présent rapport ne peut être communiqué qu'aux membres du personnel dont les activités concernent le sujet traité dans ce rapport. Toute autre distribution doit être autorisée par le Vice-Président chargé des Opérations, ONVP

**DEPARTEMENT INFRASTRUCTURES
REGION NORD, EST ET SUD**

**OCTOBRE 2004
ONIN**

TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
EQUIVALENCES MONETAIRES, EXERCICE BUDGETAIRE, LISTE DES ANNEXES; SIGLES ET ABBREVIATIONS; DONNEES DE BASE; MATRICE DU PROJET, RESUME ANALYTIQUE	
1. <u>INTRODUCTION</u>	1
2. <u>OBJECTIF ET FORMULATION DU PROJET</u>	2
2.1 Objectifs du projet	2
2.2 Description du projet	2
2.3 Origine et formulation du projet	3
2.4 Préparation, évaluation, négociations et approbation	3
3. <u>EXECUTION DU PROJET</u>	3
3.1 Entrée en vigueur et démarrage	3
3.2 Modifications	4
3.3 Calendrier d'exécution	5
3.4 Rapports	5
3.5 Passation de marchés	5
3.6 Coûts, sources de financement et décaissements	5
4. <u>PERFORMANCE DU PROJET</u>	7
4.1 Evaluation globale	7
4.2 Performance opérationnelle	8
4.3 Performance institutionnelle	8
4.4 Performance des consultants, de l'entreprise et des fournisseurs	9
4.5 Clauses et conditions	9
4.6 Performance économique	9
5. <u>INCIDENCES SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE DU PROJET</u>	11
5.1 Incidence sociale	11
5.2 Incidence sur l'environnement	12
6 <u>DURABILITE DU PROJET</u>	13
7. <u>PERFORMANCE DE LA BANQUE, DE L'EMPRUNTEUR ET DE L'ORGANE D'EXECUTION</u>	13
7.1 Performance de la Banque	13
7.2 Performance de l'Emprunteur	14
7.3 Performance de l'organe d'exécution	14
8. <u>PERFORMANCE GLOBALE ET NOTATION</u>	14
9. <u>CONCLUSIONS, ENSEIGNEMENTS TIRES ET RECOMMANDATIONS</u>	
9.1 Conclusions	14
9.2 Enseignements tirés	15
9.3 Recommandations	15

Le présent rapport a été rédigé par Messieurs M. M. AMARA, Ingénieur des Transports, ONIN.3 et S. ACOHA, Economiste des transports, Consultant, à la suite d'une mission qu'ils ont effectuée en Guinée Equatoriale, en octobre 2004. Toute question y afférente peut être posée aux personnes suscitées ou à M. J.RWAMABUGA, Chef de Division, ONIN.3

EQUIVALENCES MONETAIRES

(Taux de change du 4^{ème} trimestre 1992)

Unité monétaire	=	Franc CFA (F.CFA)
1 UC	=	1 DTS
1 UCF	=	0,921052 UC
1 UCF	=	323,201 F. CFA
1 UCB	=	350,904 F. CFA
1 FCFA	=	0,00285 UCB
1 FCFA	=	0,00309 UCF

EXERCICE BUDGETAIRE

1^{er} janvier au 31 décembre

LISTE DES ANNEXES

<u>Titres/Numéros</u>	<u>Nombre de pages</u>
1 Carte de situation	1
2. Coûts de réalisation du projet	1
2 Financement par catégorie de dépenses	1
3 Décaissements annuels par source de financement	1
4 Calcul du taux de rentabilité économique	4
5. Evaluation de la performance et notation	2
6 Matrice des recommandations et suivi	1
7 Calendrier d'exécution	1
8 Sources d'information	1

SIGLES ET ABREVIATIONS

AID	=	Association Internationale de Développement
ATIB	=	Association des transporteurs sur l'île de Bioko
BAD	=	Banque Africaine de Développement
CEV	=	Coût d'Exploitation des Véhicules
DGTAC	=	Direction Générale des transports et de l'Aviation Civile
DGTPSM	=	Direction Générale des Travaux Publics, des Ports et des Signalisations Maritimes
DGTP	=	Direction Générale des Travaux Publics
DTS	=	Droits de tirages spéciaux
FAD	=	Fonds Africain de Développement
FRN	=	Fonds Routier National
HDM	=	Highway Design and Maintenance Model
INS	=	Institut National de Statistiques
MIU	=	Ministère des Infrastructures et de l'Urbanisme
MUCF	=	Millions d'unités de compte FAD
PIB	=	Produit Intérieur Brut
PIP	=	Programme d'Investissements publics
PK	=	Point kilométrique
PL	=	Poids Lourd
RGE	=	République de Guinée Equatoriale
TMJA	=	Trafic Moyen Journalier Annuel
TRI	=	Taux de rentabilité interne
UC	=	Unité de Compte
VL	=	Véhicules légers
Véh/j	=	Véhicules par jour

DONNEES DE BASE

1. PAYS : REPUBLIQUE DE GUINEE EQUATORIALE
 2. NUMERO DU PRÊT : N° F/GEQ/REH-RTE/93/10
 3. EMPRUNTEUR : République de Guinée Equatoriale
 4. ORGANE D'EXECUTION : Ministère des Infrastructures et de L'Urbanisme (MIU) – (Direction Générale des Travaux Publics)
 B.P. : C/ARGELIA 20
 Tél. : 2505
 FAX : 240 9 3313

A	<u>PRÊT</u>	<u>Estimation à l'évaluation</u>	<u>Réelle</u>
1.	Montant en millions UC	6,44	5,72
2.	Taux d'intérêt	flottant	flottant
3.	Remboursement en versement semestriels égaux	30	30
4.	Différé d'amortissement		5 ans
5.	Commission d'engagement		0,75%
6.	Date de négociation		27 avril 1993
7.	Date d'approbation		5 mai 1993
8.	Date de signature		13 mai 1993
9.	Date d'entrée en vigueur		2 juillet 1996

B. DONNEES DU PROJET

En million UC

1. Source de financement	A l'évaluation				A l'achèvement				écarts			
	Dev	M.L	Total	(%)	Dev	M.L	Total	(%)	Dev	M.L	Total	(%)
BAD	4.62	1.82	6.44	84.34%	4.52	1.20	5.72	53.96%	0.10	0.62	0.72	11.18%
GVT	0	1.2	1.2	15.66%	2.09	2.79	4.88	46.04%	-2.09	-1.59	-3.68	-306.67%
Total	4.62	3.02	7.64	100.00%	6.61	3.99	10.60	100.00%	-1.99	-0.97	-2.96	-38.74%

	A l'évaluation	A l'achèvement
2. Date effective du premier décaissement	1994	1997
3. Date limite du dernier décaissement	1997	2003
4. Date de démarrage des activités du projet	Juin 1993	Novembre 1996
5. Date d'achèvement des activités du projet	Janvier 1997	Juin 2001

C. INDICATEURS DE PERFORMANCE

Intitulé		
1. Reliquat du prêt	0,72 millions UC	11,18% du montant du prêt
2 . Retards/Avance par rapport au calendrier	Durée	%
* Décalage par rapport à l'entrée en vigueur (délai requis)	37.5 mois (en retard)	
* Décalage par rapport à la date d'achèvement prévue	5 ans (retard)	
* Décalage par rapport au dernier décaissement	5 ans (retard)	
* Nombre de prorogations de la date limite de dernier Décaissement	3	
3 . Etat d'exécution du projet	Achevé	
4. Liste des indicateurs vérifiables et stade d'achèvement (en % des stades prévus)	Voir matrice	%
	Insatisfaisant	Passable Satisfaisant
5 Performance institutionnelle		X
6 Performance de la Banque		X
6 Performance de l'entrepreneur		X
7 Performance des consultants		X
8. Rentabilité	Evaluation	Achèvement
Taux de rentabilité interne	17%	21%

D. MISSIONS

	Dates	Nombre de Personnes	Composition			Personnes-jours
			Ingénieur civil	Economiste des transports	Environnementaliste	
1. Identification	s.o.	0	s.o	s.o	s.o	s.o
2. Préparation	s.o.		0	s.o	s.o	s.o
3. Evaluation	Décembre 1992	3	1	1	1	51
4. Supervisions						
- Supervision 1	02- 05-1995	1	1		-	10
- Supervision 2	29-09-1996	1	1	-	-	10
- Supervision 3	25-05-1997	1	1			10
- Supervision 4	31-05-1998	2	1		1	20
- Supervision 5	21-03-1999	1	1			10
- Supervision 6	29-11-1999	1	1			10
- Supervision 8	13-05-2000	1	1	-	-	10
- Supervision 9	28-10-2000	1	1	-	-	10
-Supervision 10	13-06-2001	1	1	-	-	10
5.RAP	28-09-2004	2	1	1	-	30

E. DECAISSEMENTS

En millions UC

PERIODE			
	BAD	GOUV.	TOTAL
1997	0.45		0.45
1998	0.26		0.26
1999	2.45	0.47	2.92
2000	0.40	1.49	1.89
2001	1.61	2.58	4.19
2002		0.13	0.13
2003	0.55	0.21	0.76
TOTAL	5.72	4.88	10.60

F. ENTREPRISES

Les travaux ont fait l'objet d'un seul marché qui a été attribué à l'entreprise Bouygues. Les modifications introduites par l'Organe d'exécution sans l'accord préalable de la Banque ont fait l'objet de deux avenants entièrement pris en charge par le Gouvernement. Le montant de ces avenants représente 70% du montant du marché initial, soit 3,71 millions UC.

G. CONSULTANTS

Deux consultants sont intervenus dans la réalisation du projet. La société SADEG a assuré l'actualisation de l'étude de réhabilitation d'une part et d'autre part, le contrôle et la surveillance des travaux. Quant à l'appui institutionnel, les prestations correspondantes ont été confiées au cabinet BCEOM. Les prestations des deux bureaux sont satisfaisantes.

REPUBLIQUE DE GUINEE EQUATORIALE
PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS DANS L'ILE DE BIKO

Matrice du projet

HIERARCHIE DES OBJECTIFS	INDICATEURS OBJECTIVEMENT VERIFIABLES (IOV) A L'EVALUATION	INDICATEURS OBJECTIVEMENT VERIFIABLES (IOV) A L'ACHEVEMENT	MOYENS DE VERIFICATION (MDV)	HYPOTHESES IMPORTANTES RISQUES
<u>1. OBJECTIF DU SECTEUR</u> 1.1 Désenclavement de la province de Bioko nord	1.1 Désenclavement à 30% du territoire de l'île de Bioko (non indiqué à l'évaluation)	1.1 Désenclavement à 30% du territoire de L'île de Bioko	1.1 Rapport de fin des travaux ; visite de la route 1.2 Rapport annuel des activités de la DGTP relatif au suivi de la qualité du réseau routier et de son entretien	
<u>2. OBJECTIF DU PROJET</u> 2.1 Satisfaire au moindre coût la demande de transport le long de la route Malabo-Luba 2.2 Améliorer les structures de la DG TSPM sur l'île de Bioko 2.3 Améliorer les moyens de gestion et d'entretien routier de l'île de Bioko	2.1 . Diminution des coûts d'exploitation des véhicules de 21 à 24% à l'année de mise en service ; Gain de temps d'au moins 50% ; TRIE 17% 2.2 Existence de nouvelles structures 2.3 .Classification et immatriculation des routes .Etude pour la création d'un fonds routier national. c	2.1 Diminution des CEV de 26% en moyenne à l'achèvement et Gain de temps de 60% environ ; TRIE égal à 21% 2.2 Nouvelles structures mises en place. 2.3 .Classification et immatriculation des routes réalisées Etude réalisée	2.1 Présent rapport d'achèvement 2.2 Décrets de création 2.3 Décrets d'application et rapport de l'étude du Fonds routier	La non-mise en place de moyens adéquats pour l'entretien routier

<p>3. RESULTATS</p> <p>3.1 Route réhabilitée et élargie</p> <p>3.2 Existence de structures adéquates à la DGTPSM sur l'île de Bioko</p> <p>3.3 Existence de moyens d'entretien adéquats</p>	<p>3.1 31,4 km de route revêtue réhabilitée entre Malabo et Luba en fin décembre 1995</p> <p>3.2 Bon fonctionnement des structures de la DGTPSM fin janvier 1996</p> <p>3.3 Moyens complémentaires d'entretien routier disponibles fin décembre 1994</p>	<p>3.1 31,4 km de route revêtue et réhabilitée entre Malabo et Luba en 2001</p> <p>3.2 Mise en place de la DGTP ; fonctionnement passable en raison du manque de personnel.</p> <p>3.3 Budget d'entretien supérieur au montant minimum objet de la condition de prêt Matériel non acquis</p>	<p>3.1 Rapport d'achèvement du consultant pour le Contrôle et surveillance.</p> <p>3.2 L'organigramme de la DGTP</p> <p>3.3 Budgets annuels et différentes missions de supervision</p>	<p>Insuffisance d'entretien</p> <p>Insuffisance de personnel qualifié mobilisable</p>																																																																																																								
<p>4. ACTIVITES (COMPOSANTES)</p> <p>4.1 Travaux</p> <p>4.2 Achat d'équipement</p> <p>4.3 Etude Fonds Routier</p> <p>4.4 Actualisation études</p> <p>4.5 Assistance technique</p> <p>4.6 Surveillance & contrôle</p> <p>4.7 Appels d'offres travaux</p> <p>4.8 Consultations firmes de consultants</p>	<p><u>INTRANTS/RESSOURCES</u></p> <p style="text-align: center;">En millions UC</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Catégories</th> <th style="text-align: center;">Devises</th> <th style="text-align: center;">M.L</th> <th style="text-align: center;">Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A - Travaux</td> <td style="text-align: center;">2.66</td> <td style="text-align: center;">2.28</td> <td style="text-align: center;">4.94</td> </tr> <tr> <td>B - Equipements</td> <td style="text-align: center;">0.46</td> <td style="text-align: center;">0.00</td> <td style="text-align: center;">0.46</td> </tr> <tr> <td>C - Services</td> <td style="text-align: center;">0.88</td> <td style="text-align: center;">0.33</td> <td style="text-align: center;">1.21</td> </tr> <tr> <td>Coût de base</td> <td style="text-align: center;">4.00</td> <td style="text-align: center;">2.61</td> <td style="text-align: center;">6.61</td> </tr> <tr> <td>Imprévus</td> <td style="text-align: center;">0.4</td> <td style="text-align: center;">0.26</td> <td style="text-align: center;">0.66</td> </tr> <tr> <td>Hausse des prix</td> <td style="text-align: center;">0.22</td> <td style="text-align: center;">0.15</td> <td style="text-align: center;">0.37</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td style="text-align: center;">4.62</td> <td style="text-align: center;">3.02</td> <td style="text-align: center;">7.64</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Source de financement</u></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"></th> <th style="text-align: center;">Devises</th> <th style="text-align: center;">M.L</th> <th style="text-align: center;">Total</th> <th style="text-align: center;">(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BAD</td> <td style="text-align: center;">4.62</td> <td style="text-align: center;">1.82</td> <td style="text-align: center;">6.44</td> <td style="text-align: center;">84.34</td> </tr> <tr> <td>GVT</td> <td style="text-align: center;">0.00</td> <td style="text-align: center;">1.20</td> <td style="text-align: center;">1.20</td> <td style="text-align: center;">15.66</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">4.62</td> <td style="text-align: center;">3.02</td> <td style="text-align: center;">7.64</td> <td style="text-align: center;">100.00</td> </tr> </tbody> </table>	Catégories	Devises	M.L	Total	A - Travaux	2.66	2.28	4.94	B - Equipements	0.46	0.00	0.46	C - Services	0.88	0.33	1.21	Coût de base	4.00	2.61	6.61	Imprévus	0.4	0.26	0.66	Hausse des prix	0.22	0.15	0.37	TOTAL	4.62	3.02	7.64		Devises	M.L	Total	(%)	BAD	4.62	1.82	6.44	84.34	GVT	0.00	1.20	1.20	15.66	Total	4.62	3.02	7.64	100.00	<p><u>INTRANTS/RESSOURCES</u></p> <p style="text-align: center;">en millions UC</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Catégories</th> <th style="text-align: center;">Devises</th> <th style="text-align: center;">M.L</th> <th style="text-align: center;">Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A - Travaux</td> <td style="text-align: center;">4.29</td> <td style="text-align: center;">3.65</td> <td style="text-align: center;">7.94</td> </tr> <tr> <td>B - Equipements</td> <td style="text-align: center;">0.00</td> <td style="text-align: center;">0.00</td> <td style="text-align: center;">0.00</td> </tr> <tr> <td>C - Services</td> <td style="text-align: center;">1.66</td> <td style="text-align: center;">0.21</td> <td style="text-align: center;">1.86</td> </tr> <tr> <td>Coût de base</td> <td style="text-align: center;">5.95</td> <td style="text-align: center;">3.86</td> <td style="text-align: center;">9.81</td> </tr> <tr> <td>Imprévus</td> <td style="text-align: center;">0.25</td> <td style="text-align: center;">0.05</td> <td style="text-align: center;">0.30</td> </tr> <tr> <td>Hausse des prix</td> <td style="text-align: center;">0.41</td> <td style="text-align: center;">0.08</td> <td style="text-align: center;">0.49</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td style="text-align: center;">6.61</td> <td style="text-align: center;">3.98</td> <td style="text-align: center;">10.60</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Source de financement</u></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"></th> <th style="text-align: center;">Devises</th> <th style="text-align: center;">M.L</th> <th style="text-align: center;">Total</th> <th style="text-align: center;">(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BAD</td> <td style="text-align: center;">4.52</td> <td style="text-align: center;">1.20</td> <td style="text-align: center;">5.72</td> <td style="text-align: center;">53.96%</td> </tr> <tr> <td>GVT</td> <td style="text-align: center;">2.09</td> <td style="text-align: center;">2.79</td> <td style="text-align: center;">4.88</td> <td style="text-align: center;">46.04%</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">6.61</td> <td style="text-align: center;">3.99</td> <td style="text-align: center;">10.60</td> <td style="text-align: center;">100.00%</td> </tr> </tbody> </table>	Catégories	Devises	M.L	Total	A - Travaux	4.29	3.65	7.94	B - Equipements	0.00	0.00	0.00	C - Services	1.66	0.21	1.86	Coût de base	5.95	3.86	9.81	Imprévus	0.25	0.05	0.30	Hausse des prix	0.41	0.08	0.49	TOTAL	6.61	3.98	10.60		Devises	M.L	Total	(%)	BAD	4.52	1.20	5.72	53.96%	GVT	2.09	2.79	4.88	46.04%	Total	6.61	3.99	10.60	100.00%	<p>Accord de prêt</p> <p>Marchés signés</p> <p>Décomptes mensuels</p> <p>Etat des décaissements</p> <p>Décomptes définitifs</p> <p>Rapports d'audit</p>	
Catégories	Devises	M.L	Total																																																																																																									
A - Travaux	2.66	2.28	4.94																																																																																																									
B - Equipements	0.46	0.00	0.46																																																																																																									
C - Services	0.88	0.33	1.21																																																																																																									
Coût de base	4.00	2.61	6.61																																																																																																									
Imprévus	0.4	0.26	0.66																																																																																																									
Hausse des prix	0.22	0.15	0.37																																																																																																									
TOTAL	4.62	3.02	7.64																																																																																																									
	Devises	M.L	Total	(%)																																																																																																								
BAD	4.62	1.82	6.44	84.34																																																																																																								
GVT	0.00	1.20	1.20	15.66																																																																																																								
Total	4.62	3.02	7.64	100.00																																																																																																								
Catégories	Devises	M.L	Total																																																																																																									
A - Travaux	4.29	3.65	7.94																																																																																																									
B - Equipements	0.00	0.00	0.00																																																																																																									
C - Services	1.66	0.21	1.86																																																																																																									
Coût de base	5.95	3.86	9.81																																																																																																									
Imprévus	0.25	0.05	0.30																																																																																																									
Hausse des prix	0.41	0.08	0.49																																																																																																									
TOTAL	6.61	3.98	10.60																																																																																																									
	Devises	M.L	Total	(%)																																																																																																								
BAD	4.52	1.20	5.72	53.96%																																																																																																								
GVT	2.09	2.79	4.88	46.04%																																																																																																								
Total	6.61	3.99	10.60	100.00%																																																																																																								

RESUME ANALYTIQUE

1 INTRODUCTION

- 1.1 Depuis son indépendance en 1968 jusqu'en 1988, la Guinée Equatoriale a traversé une situation socio-économique particulièrement difficile. Le taux de croissance économique était de moins deux pour cent jusqu'en 1980 et les recettes d'exportation étaient en baisse continue. Le Gouvernement a mis alors en place un programme de relance économique en 1980 et a bénéficié d'un premier programme d'ajustement structurel du pays. L'essentiel des efforts était consacré à l'amélioration des infrastructures agricoles. La croissance économique est passée alors de (-2%) en 1986 à 4,6% en moyenne par an, sur la période 1988 – 1991.
- 1.2 Ensuite, un deuxième programme a été défini pour renforcer les acquis obtenus. Le Gouvernement accorde cette fois-ci, la priorité à la réhabilitation des infrastructures de transport ; particulièrement celles du sous-secteur routier. L'objectif était d'améliorer progressivement le niveau de service du réseau routier prioritaire et d'assurer son entretien en vue de réduire le coût de transport et les difficultés entravant les échanges commerciaux.
- 1.3 C'est dans le cadre dudit programme que s'inscrit le présent projet de réhabilitation et d'entretien de la route Malabo-Luba, qui vise les objectifs suivants : (i) l'amélioration du niveau de service de la route du projet, (ii) la réduction des coûts de transport et (iii) la réduction des difficultés d'acheminement des productions sur Malabo et Luba, les deux pôles de développement de l'île de Bioko.
- 1.4 Suite à la requête du Gouvernement, une mission de la Banque s'est rendue à Malabo en novembre-décembre 1992 pour évaluer le projet sur la base de l'étude de faisabilité de réhabilitation et d'entretien routiers dans l'île de Bioko. A l'issue de cette mission d'évaluation, la Banque a octroyé un prêt de 6,44 millions UC pour la réalisation du projet.
- 1.5 Le projet étant achevé, une mission de préparation du rapport d'achèvement s'était rendue en Guinée Equatoriale en octobre 2004 en vue de l'établissement du rapport d'achèvement. Cette mission s'était déroulée dans un contexte socio-économique très différent de celui de l'évaluation. En effet, la situation socio-économique du pays a profondément changé. Celle-ci est caractérisée par une croissance économique exceptionnelle. Le PIB a enregistré un taux moyen annuel de croissance de 43,43% pour un taux à l'évaluation, allant de -2% en 1986 à 4,6% entre 1988 et 1991; cela est sous-tendu par la forte contribution de l'exploitation pétrolière (10% à fin 1992 et 88% en 2002).
- 1.6 Cette situation a induit un fort accroissement des indicateurs socio-économiques tel que le taux de croissance démographique de la zone d'influence immédiate du projet, qui est passé de 5% (à l'évaluation) à 17,43% en faveur d'une forte immigration liée aux besoins en main d'œuvre notamment dans l'exploitation pétrolière. Une grande mobilité de la population s'en est suivie. Aussi, le taux moyen de croissance annuelle de la consommation de carburant est passé de 5% (à l'évaluation) à 19,6% ; les taux de croissance des nouvelles immatriculations annuelles et du parc automobile en circulation se sont établis respectivement à 7,50% et 5%.

- 1.7 C'est dans ces conditions que le Gouvernement a décidé de changer le niveau de service de la route en procédant au changement de la consistance des travaux sans l'accord préalable de la Banque.
- 1.8 Le présent rapport d'achèvement du projet a été donc élaboré dans le contexte socio-économique et de données de base, tels que décrits ci-dessus, à partir des résultats de la mission de la Banque, effectuée en octobre 2004. La mission a en outre exploité le rapport de fin de travaux préparé par le consultant, les rapports d'activités du projet, le rapport d'audit financier, les dossiers de paiement ainsi que divers documents.

2 PREPARATION, EVALUATION ET MISE EN VIGUEUR

2.1 Préparation, évaluation, négociation et approbation

La Banque a procédé à l'évaluation du projet en novembre-décembre 1992. Les négociations de l'accord de prêt ont eu lieu le 27 avril 1993, le prêt a été approuvé le 5 mai 1993 et la signature de l'accord de prêt est intervenue le 13 mai 1993.

3. PERFORMANCE D'EXECUTION DU PROJET

- 3.1 Les travaux prévus à l'évaluation ont été exécutés et leur qualité est très satisfaisante ; cependant la composante acquisition de matériel d'entretien routier n'a pas été réalisée. En effet, la Banque n'avait pas donné son avis de non-objection au rapport d'analyse des offres. Elle a recommandé au Gouvernement de réaliser d'abord une étude sur l'organisation de l'entretien routier pour la détermination d'une stratégie, plus appropriée au contexte du pays, avant de toute prise de décisions quant à l'acquisition de ce matériel.
- 3.2 La réalisation du projet était prévue pour une durée de 31 mois (de juin 1993 à février 1996). Le projet a démarré effectivement en 1996 et les travaux en janvier 1999. Globalement le projet a connu un retard de 5 ans dont 3 ans, uniquement pour la satisfaction des conditions de prêt et 2 ans à travers l'exécution des travaux. Ce retard découle de la lenteur administrative et de la non maîtrise des procédures de la Banque.
- 3.3 La performance du projet est globalement satisfaisante en raison de la bonne qualité des travaux exécutés. En effet, la réalisation du projet a permis comme prévu, une grande amélioration du niveau de service de la route du projet, une importante réduction des coûts de transport et une augmentation remarquable des productions dans sa zone d'influence.

4. COUT, FINANCEMENT ET DECAISSEMENT

Coûts du projet

- 4.1 Le coût hors taxes du projet à l'achèvement est de 10,60 millions UC, pour une estimation à l'évaluation de 7,64 millions UC. Sur un montant de prêt de 6,44 millions UC, le décaissement cumulé s'élève à 5,72 millions UC, dégageant un reliquat de 0,72 millions UC, déjà annulé. Le plan de financement détaillé à l'évaluation et à l'achèvement du projet et les sources de financement par catégories de dépense sont données en annexe 2.

- 4.2 L'organe d'exécution a introduit pendant l'exécution des travaux d'importantes modifications au projet, sans l'accord préalable de la Banque. Leurs coûts ont été pris en charge en totalité par le Gouvernement. Et c'est sur cette base que la Banque a continué sa participation au financement du projet. La contre partie locale n'a pas été toujours régulièrement libérée. Le détail des décaissements figure à l'annexe 3.

5. INCIDENCE SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

5.1 Incidence socio-économique

- 5.1.1 Outre les avantages classiques rentrant dans le calcul du taux de rentabilité économique, l'amélioration du niveau de service de la route du projet, facilite les activités socio-économiques et plus particulièrement les activités de production. L'approvisionnement en biens d'équipements et intrants, la commercialisation des productions (déplacements aux moindres coûts, déplacements additionnels par jour) et les accès aux centres d'intérêts publics (sanitaires, d'éducation, culturels etc..) sont devenus plus aisés en raison d'une plus grande fréquence des moyens de transport.

- 5.1.2 Le projet a contribué à l'augmentation des productions agricoles, offert de meilleures conditions de commercialisation et a créé au cours de la période de réalisation des travaux 220 emplois temporaires dont 20 pour les femmes, cela au profit de la population riveraine

- 5.1.3 Par ailleurs, le projet a relancé la production vivrière où les femmes se distinguent particulièrement. En effet, les femmes produisent la quasi-totalité des produits vivriers de l'île de Bioko. Leur revenu s'est amélioré et permet le renouvellement ou acquisition d'autres équipements. L'accroissement moyen annuel des revenus, de l'ordre de 1 200 000 FCFA par membre de la coopérative des femmes du village de Basapu à 15 km environ de Malabo, en est une illustration..

5.2 Incidence environnementale.

L'exécution des travaux routiers a eu globalement peu d'impact négatif sur la qualité de l'environnement. En effet, les travaux ont concerné un tronçon de route existante et ont été réalisés pratiquement dans les limites de l'emprise du domaine public. Le Gouvernement a reconstruit trois cases, les quelques expropriations ponctuelles réalisées n'ont pas posé de problèmes particuliers et les indemnités des riverains ont été réglées. Les mesures de sécurité et de protection de l'environnement faisaient partie du marché de travaux et ont été suivies par un responsable désigné à cet effet. A l'achèvement, toutes les mesures prévues ont été réalisées.

6 Performance de la Banque, de l'Emprunteur et de l'Organe d'exécution

6.1 Performance de la Banque.

L'instruction du projet s'est normalement déroulée. Les réactions de la Banque par rapport aux problèmes d'exécution ont été appropriées. Elle a veillé à l'application des règles d'acquisition au moment de l'adjudication des marchés puis, au respect des autres aspects des procédures de la Banque tout le long de l'exécution du projet.

Pour amener l'organe d'exécution à, entre autres, réaliser l'audit du projet, désigner un comptable et notifier ses observations au consultant sur le rapport intérimaire de l'étude de création du fonds routiers, la Banque a dû suspendre les décaissements. La Banque a également veillé à ce que les modifications introduites sans son accord préalable ne bloquent pas l'exécution du projet. En outre, les missions de supervision ont été régulièrement effectuées. La performance de la Banque est jugée globalement satisfaisante.

6.2 Performance de l'emprunteur.

Les délais pour la satisfaction des conditions de mise en vigueur du prêt ont été trop longs et le paiement de la contre partie n'a pas été régulier. S'agissant de l'audit des comptes du projet, le rapport d'audit des exercices 1993 à 1999 n'a été communiqué à la Banque qu'en juillet 2001. A l'achèvement, il n'y a plus d'arriérés de paiements au titre de la contribution financière du Gouvernement au projet. La performance de l'Emprunteur est jugée passable.

6.3 Performance de l'organe d'exécution.

L'Organe d'exécution a régulièrement transmis à la Banque les rapports d'avancement, mais n'a pas fourni le rapport d'achèvement du projet. La comptabilité n'a pas été tenue conformément aux règles en la matière et l'organe d'exécution a introduit pendant l'exécution des travaux des modifications importantes sans l'accord préalable de la Banque. La performance de l'organe d'exécution est passable.

7 - **ENSEIGNEMENTS TIRES ET RECOMMANDATIONS**

7.1 Enseignements tirés

L'analyse des éléments révélés ci-dessus nous amène à tirer les enseignements suivants :

- (i) Le respect des règles de procédures de la Banque n'a pas toujours été satisfaisant et la comptabilité du projet n'a pas été tenue conformément aux règles en la matière. Pour les projets futurs, il y a lieu de prévoir l'élaboration d'un manuel de procédure de gestion du projet et le recrutement d'un comptable professionnel pour la tenue de la comptabilité ;
- (ii) L'assistance à la préparation de la satisfaction des conditions de prêt s'avère nécessaire dans les pays à ressources humaines limitées, afin de permettre la mise en vigueur des prêts dans des délais acceptables.; aussi une préparation plus approfondie des projets est indiquée, et une attention toute particulière devra être portée à la nature des conditions de mise en vigueur des prêts et aux délais nécessaires à leur satisfaction;
- (iii) L'intervention de deux consultants a été nécessaire pour mener à terme les activités du projet, en raison de l'insuffisance au plan institutionnelle de l'Organe d'exécution. Cet handicap majeur est dû au manque de personnel qualifié dont il faut tenir compte pour la réussite des projets futurs ;

- (iv) La Banque a fait preuve d'une bonne initiative en laissant l'exécution du projet aller à son terme, suite aux modifications introduites par le Gouvernement, sans son accord préalable ;
- (v) En ce qui concerne la maintenance de l'ensemble du réseau routier, la politique actuelle d'entretien routier ne permet pas de gérer correctement ledit réseau ni d'assurer la durabilité du vaste programme d'aménagements routiers en cours. Il est urgent de mettre en place une stratégie d'entretien routier.

7.2 **Recommandations**

Au vu de ce qui précède, Il est recommandé :

Au Gouvernement

- (i) De doter la cellule d'exécution des projets de moyens nécessaires à une bonne gestion technique et comptable (Para 6.1) ; et
- (ii) De réaliser une étude d'organisation d'entretien routier (y compris le système de gestion routière) ; et mettre en place le Fonds d'Entretien Routier (Para.3.1.

A la Banque :

- (i) de veiller à une préparation plus approfondie des futurs projets afin d'éviter l'introduction d'importantes modifications au projet pendant leur exécution d'une part et d'autre part, de déterminer une assistance adéquate à l'emprunteur, devant l'aider à la préparation de la satisfaction des conditions de prêt dans les délais requis (para. 2.1 ; 3.2 et 6.3)
- (ii) De prévoir pour les futurs projets le financement de l'élaboration d'un manuel de procédure de gestion du projet et le recrutement d'un comptable ; et
- (iii) D'envisager lors du prochain projet d'aménagement routier un appui institutionnel orienté vers la mise en place de moyens de gestion routière d'entretien routier adéquats (Para. 3.1)

1 INTRODUCTION

- 1.1 Depuis son indépendance en 1968 jusqu'en 1988, la situation socio-économique de la Guinée Equatoriale, est demeurée désastreuse avec pour caractéristiques: (i) une politique socio-économique très défavorable ; et (ii) un tissu économique gravement détérioré. En effet, l'économie était en régression de moins deux pour cent par an et les cours mondiaux des principaux produits d'exportation étaient en baisse continue.
- 1.2 Pour faire face à cette situation, le Gouvernement a mis en place un programme de relance économique en 1980 et a bénéficié du premier programme d'ajustement structurel 1988 à 1991. L'essentiel des efforts était consacré à l'amélioration des infrastructures agricoles. La croissance économique est passée alors de (-2%) en 1986 à 4,6% en moyenne par an, sur la période 1988-1991.
- 1.3 Poursuivant sa politique de redressement socio-économique, le Gouvernement a défini un deuxième programme pour renforcer les acquis. Le Gouvernement accorde cette fois, la priorité à la réhabilitation des infrastructures des transports ; particulièrement celles du sous-secteur routier. L'objectif était d'améliorer progressivement le niveau de service du réseau routier prioritaire et d'assurer son entretien en vue de réduire le coût de transport et les difficultés entravant les échanges commerciaux.
- 1.4 A cet effet, le Gouvernement a négocié avec le FMI, la Banque Mondiale et la Banque, un deuxième programme d'ajustement structurel, en appui à au e deuxième plan de développement du pays. C'est dans le cadre de ce plan que s'inscrit le présent projet de réhabilitation et d'entretien de la route Malabo-Luba, qui a pour objectif d'améliorer le niveau de service de la route, réduire les coûts de transport et faciliter l'acheminement des productions sur Malabo et Luba, les deux pôles de développement de l'île de Bioko.
- 1.5 Suite à la requête du Gouvernement, une mission de la Banque s'est rendue à Malabo en novembre-décembre 1992 et a évalué le projet sur la base de l'étude de faisabilité de réhabilitation et d'entretien routiers de l'île de Bioko. A l'issue de cette mission d'évaluation, la Banque a octroyé un prêt de 6,44 millions UC pour la réalisation du projet.
- 1.6 Le projet étant achevé, une mission de préparation du rapport d'achèvement s'était rendue en Guinée Equatoriale en octobre 2004 en vue de l'établissement du rapport d'achèvement. Cette mission s'était déroulée dans un contexte socio-économique très différent de celui de l'évaluation. En effet, la situation socio-économique du pays a profondément changé. Celle-ci est caractérisée par une croissance économique exceptionnelle. Le PIB a enregistré un taux moyen annuel de croissance de 43,43% pour un taux à l'évaluation, allant de -2% en 1986 à 4,6% entre 1988 et 1991; cela est sous-tendu par la forte contribution de l'exploitation pétrolière (10% à fin 1992 et 88% en 2002).
- 1.7 Cette situation a induit un fort accroissement des indicateurs socio-économiques tel que le taux de croissance démographique de la zone d'influence immédiate du projet, qui est passé de 5% (à l'évaluation) à 17,43% en faveur d'une forte immigration liée aux besoins en main d'œuvre notamment dans l'exploitation pétrolière. Une grande mobilité de la population s'en est suivie. Aussi, le taux moyen de croissance annuelle

de la consommation de carburant est passé de 5% (à l'évaluation) à 19,6% ; les taux de croissance des nouvelles immatriculations annuelles et du parc automobile en circulation se sont établis respectivement à 7,50% et 5%.

- 1.8 C'est dans ces conditions que le Gouvernement a décidé de changer le niveau de service de la route en procédant au changement de la consistance des travaux sans l'accord préalable de la Banque.
- 1.9 Le présent rapport d'achèvement du projet a été donc élaboré dans le contexte socio-économique et de données de base, tels que décrits ci-dessus, à partir des résultats de la mission de la Banque, effectuée en octobre 2004. La mission a en outre exploité le rapport de fin de travaux préparé par le consultant, les rapports d'activités du projet, le rapport d'audit financier, les dossiers de paiement ainsi que divers documents.

2. OBJECTIFS ET FORMULATION DU PROJET

2.1 Objectifs du projet

- 2.1.1 L'objectif sectoriel du projet est le désenclavement de la province de Bioko nord par l'amélioration du niveau de service de la route Malabo pour permettre l'acheminement dans de meilleures conditions des productions agricoles et autres, vers Malabo et Luba.
- 2.1.2 Les objectifs spécifiques sont : (i) la satisfaction aux moindres coûts de la demande de transport le long de la route du projet, en vue de la promotion du développement des activités socio-économiques de la zone d'influence du projet ; (ii) l'amélioration de des structures de la DGTPSM, et (iii) le renforcement des moyens d'entretien du réseau routier de l'île de Bioko.

2.2 Description du projet

Le projet comprend les composantes suivantes :

A. Travaux routiers :

La réhabilitation de 31,400 km de la route Malabo-Luba sur 6,00m de largeur avec la construction d'accotements de 1,00 m de part et d'autre.

B. Acquisition de matériels :

L'acquisition de matériels d'entretien routier, de pièces de rechange et de matériel de comptage de trafic de véhicules. Le matériel comprend pour l'essentiel : (i) une station service, (ii) deux camions bennes de 4 à 5 tonnes, (iii) une pompe de 60 m³/h, (iv) un cylindre vibrant à main, (v) six tronçonneuses, (vi) une bétonnière (400 litres), (vii) deux véhicules légers 4x4 et, (viii) un lot de petit outillage.

C. Services de consultants pour :

- (i) l'élaboration d'une étude sur la création d'un fonds routier national ;
- (i) l'assistance technique à la subdivision des travaux publics de l'île de Bioko ;
- (ii) l'actualisation de l'étude de réhabilitation ;
- (iii) le contrôle et la surveillance des travaux.

2.3 Origine et Formulation

Origine

Au vu du niveau de service insuffisant du réseau routier, lié principalement : (i) à une faible largeur de la chaussée et, (ii) au niveau de dégradation de la chaussée, le Gouvernement, dans ses deux programmes de développement couvrant la période 1988-1995, a défini parmi ses priorités la réhabilitation du réseau routier. Le présent projet est l'une des priorités du deuxième programme de développement du pays pour la période 1991-1995.

2.4 Préparation, évaluation, négociation et approbation

Suite à la requête du Gouvernement, la Banque, sur la base de l'étude de réhabilitation du réseau routier, a effectué une mission de préparation en mars 1992 et a procédé à l'évaluation du projet en novembre-décembre 1992. Les négociations de l'accord de prêt ont eu lieu en avril 1993 ; le prêt a été approuvé le 5 mai 1993 et la signature de l'accord de prêt est intervenue le 13 mai 1993.

3. EXECUTION DU PROJET

3.1 Entrée en vigueur et démarrage

- 3.1.1 En plus des dispositions de la Section 5.01 des « Conditions générales », l'entrée en vigueur de l'accord de prêt était subordonnée à la réalisation par l'emprunteur des conditions spécifiques suivantes : (i) la preuve de l'adoption des nouvelles structures de la Direction Générale des Travaux Publics, des Ports et des Signalisations Maritimes, définies par l'étude de réhabilitation et d'entretien du réseau routier national, approuvée par l'Emprunteur; (ii) l'engagement de doter le budget annuel d'entretien, d'un montant minimum de 160 millions de FCFA, alloué à la Direction Générale des Travaux Publics, des Ports et des Signalisations Maritimes et ; (iii) la preuve de la nomination d'un homologue au chef de projet dont le curriculum vitae sera soumis à l'approbation préalable du fonds.
- 3.1.2 Le Gouvernement a satisfait toutes les conditions préalables à l'entrée en vigueur du prêt qui est intervenue le 2 juillet 1996, soit environ 37,5 mois après sa signature. Ce retard est dû essentiellement à la lenteur du Gouvernement dans la satisfaction desdites conditions. Cette lenteur est liée à la fois, à l'insuffisance de ressources humaines qualifiées dont souffre le pays et à une maîtrise insuffisante des procédures de la Banque. Une assistance pour la préparation de la satisfaction des conditions de prêt, prévue dans le cadre de la préparation du projet, pour les pays en ressources limitées, devrait permettre de réduire fortement les délais.
- 3.1.3 A l'exception de la condition relative à la transmission à la Banque, six mois après la remise du rapport final de l'étude sur le Fonds routier national, d'un calendrier satisfaisant pour l'application des conclusions et recommandations retenues par ladite étude, le Gouvernement a satisfait toutes les autres conditions du prêt à savoir : (i) la remise à la Banque, au plus tard le 31 décembre 1993, la décision portant classification et immatriculation des routes du pays ; (ii) la communication à la Banque, à compter du 1^{er} janvier 1995 jusqu'au 31 décembre de l'an 2000, le budget annuel d'entretien routier d'un montant minimum de 160 millions de FCFA, alloué à la Direction Générale des Travaux Publics, des Ports et des Signalisations Maritimes

et ; (iii) l'intégration au cahier des charges des dossiers d'appel d'offres à soumettre à l'approbation de la Banque, les dispositions à appliquer par l'entreprise pour assurer la protection de l'environnement lors de la réalisation des travaux.

- 3.1.4 Les travaux prévus à l'évaluation ont été exécutés et leur qualité est très satisfaisante, La composante « acquisition de matériel d'entretien routier » n'a pas été financée dans le cadre du prêt. En effet, la Banque n'avait pas donné son avis de non-objection au rapport d'analyse des offres. Elle a recommandé au Gouvernement de réaliser d'abord une étude sur l'organisation de l'entretien routier pour la détermination d'une stratégie, plus appropriée au contexte du pays, avant de toute prise de décisions quant à l'acquisition de ce matériel. Cette composante qui concerne l'acquisition de petits outillages d'appoint pour permettre de la subdivision de l'île de Bioko de renforcer son intervention dans le cadre de l'entretien courant, ne représente que 3,77% du coût du projet à l'achèvement et que l'entretien courant est assuré de manière satisfaisante. De ce fait, la non-réalisation de cette composante n'a pratiquement pas eu d'impact significatif sur la performance du projet.
- 3.1.5 Le Bureau BCEOM a été chargé des prestations relatives à l'appui institutionnel et à l'étude du Fonds Routier National. Le Bureau a assisté l'Organe d'exécution dans la supervision du projet d'une manière satisfaisante. En ce qui concerne la subdivision territoriale de l'île de Bioko, le garage de réparation du matériel d'entretien routier a été réorganisé, toutefois l'assistance technique n'a pas été menée de manière tout à fait satisfaisante, en raison principalement du manque de ressources humaines. Quant aux prestations relatives à l'actualisation des études techniques de la route et au contrôle et à la surveillance des travaux routiers confiés au bureau SADEG, elles ont été achevées en juin 2001. Globalement, les services des consultants sont satisfaisants.

3.2 Modifications

- 3.2.1 Pendant l'exécution du projet, le Gouvernement a entrepris des travaux d'aménagement dont l'ampleur a dépassé le cadre de la réhabilitation du projet telle que prévue à l'évaluation. En effet, le Gouvernement, sans l'accord de la Banque a : (i) réalisé une chaussée d'une largeur de 7 m au lieu de 6 m ; (ii) exécuté en plus, un reprofilage de la chaussée en béton bitumineux ; et (iii) mis en œuvre une couche de roulement en béton Bitumineux en remplacement du revêtement superficiel prévu à l'évaluation.
- 3.2.2 Cette décision volontariste du Gouvernement n'est pas soutenue par une étude technico-économique et les lesdites modifications ont été mises en œuvre entre deux missions de supervision (avril 1999 et novembre 99). C'est au cours de la mission de novembre 99 que le constat a été fait. Cette décision a été rendue possible grâce à l'accroissement des revenus de la production du pétrole qui a complètement changé les données économiques (l'augmentation du PNB par habitant de 400 \$EU en 1995 est passée à 1170 \$EU en 1999).
- 3.2.3 Au plan financier, ces modifications ont eu pour conséquence des coûts additionnels qui s'élèvent à 3.71 millions UC, représentant 70% du montant du Marché initial. Les travaux sus-cités ont fait l'objet de deux avenants entièrement pris en charge par le Gouvernement. Cela a permis à la Banque de laisser évoluer l'exécution du projet, au lieu de l'arrêter. De ce fait, il en résulte un changement du plan de financement du projet.

- 3.2.4 Le projet réceptionné à l'achèvement n'est plus celui de l'évaluation. Grâce au niveau de trafic atteint (1523v/j en 2002), produit par le bouleversement des conditions socio-économiques très favorables, les modifications apportées au projet se sont avérées in fine pertinentes.

3.3 Calendrier d'exécution

Le projet a démarré en 1996 au lieu de 1993 tel que prévu à l'évaluation, par l'actualisation des études de réhabilitation et, les travaux ont commencé en janvier 1999 pour prendre fin en avril 2001. Les très longs délais, plus de trois ans, pour satisfaire les conditions préalables à la mise en vigueur du prêt ont lourdement pénalisé la performance du projet. De même, les modifications importantes introduites sans l'accord préalable de la Banque au cours de l'exécution des travaux ont eu pour conséquence de proroger les délais de réalisation de la route de 12 mois, en raison principalement, des études complémentaires nécessaires à la prise en compte desdites modifications. S'agissant des 3 ans observés dans la satisfaction des conditions préalables, il est à noter que cela est principalement lié au déficit du pays au plan des ressources humaines qualifiées et aux longues procédures d'adoption de textes réglementaires. Le calendrier est joint en annexe 7.

3.4 Rapports

Les rapports périodiques d'avancement du projet ont été régulièrement fournis par le consultant en charge de la surveillance et du contrôle des travaux et celui chargé de l'appui institutionnel. Le contenu de ces rapports est satisfaisant. Au total, les consultants ont produit quarante et un rapports d'activités ainsi que le rapport final d'exécution des travaux. Les différents rapports fournissent les informations demandées par la Banque notamment sur l'avancement du projet et sur les difficultés rencontrées et les propositions de solutions. Le rapport d'audit des comptes du projet, pour les exercices 1997, 1998 et 1999 a été fourni à la Banque en juillet 2001. A la fin des travaux, l'Emprunteur n'a pas préparé le rapport d'achèvement ainsi que le dernier rapport d'audit.

3.5 Passation de marchés

Les prestations de services ont fait l'objet de listes restreintes qui ont abouti à la sélection de la société SADEG pour l'actualisation de l'étude de réhabilitation du réseau routier équato-guinéen, la surveillance et le contrôle des travaux routiers, et de la société BCEOM pour l'appui institutionnel. Les travaux ont fait l'objet d'un appel d'offre international et l'attributaire du marché est l'entreprise Bouygues. Les acquisitions ont subi un glissement en raison des délais trop longs de mise en vigueur du prêt. Toutes les acquisitions se sont déroulées conformément aux règles de procédure de la Banque à l'exception des avenants induits par les modifications décidées par le Gouvernement sans l'accord préalable de la Banque.

3.6 Coût, sources de financement et décaissements

Coûts du projet

- 3.6.1 Le projet est conjointement financé par le FAD et le Gouvernement. A l'évaluation, la Banque finançait la totalité de la part en devise et une partie de la part en monnaie

locale, en raison des difficultés économiques auxquelles le pays était confronté au moment de l'évaluation. En effet, le Pays était sous son deuxième programme d'ajustement structurel au financement duquel la Banque a participé.

- 3.6.2 Le coût hors taxes du projet à l'achèvement est de 10,60 millions UC, pour une estimation à l'évaluation de 7,64 millions UC. Aussi, sur un montant du prêt de 6,44 millions UC, il a été décaissé, un montant de 5,72 millions UC dégageant ainsi un solde de 0,72 millions UC qui a été annulé. Ce reliquat est dû principalement à la non réalisation de la composante « acquisition du matériel d'entretien, routier soit 0,46 millions UC et à l'économie réalisée sur l'exécution de l'ensemble des autres composantes du projet, soit 0,26 millions UC. Quant à la part du Gouvernement, elle est passée de 1,20 millions UC à 4,88 millions UC, en raison principalement des coûts additionnels liés aux modifications de la consistance des travaux. Le plan de financement détaillé à l'évaluation et à l'achèvement du projet et celui par sources de financement et par catégories de dépense sont donnés à l'annexe 2.
- 3.6.3 La part de la Banque représentait à l'évaluation 84,34% du coût total hors taxes du projet soit 6,44 millions UC et celle du Gouvernement, 15,66% soit 1,20 million UC contre respectivement 53,96% soit 5,72 millions UC et 46,04% soit 4,88 millions UC à l'achèvement. En ce qui concerne la gestion financière du projet, la comptabilité n'a pas été tenue conformément aux règles en la matière, malgré la désignation d'un comptable par le Gouvernement, suite à la suspension des décaissements par la Banque.

Plan de financement en millions d'UC

Catégorie de Dépenses	Evaluation			Achèvement			Ecart		
	BAD	GVT	Total	BAD	GVT	Total	BAD	GVT	Total
A - Travaux	4.02	0.92	4.94	3.54	4.40	7.94	0.48	-3.48	-3.00
B - Equipements	0.46	0.00	0.46	0.00	0.00	0.00	0.46	0.00	0.46
C - Prestations de services	1.08	0.13	1.21	1.52	0.35	1.86	-0.44	-0.21	-0.65
Coût de base	5.57	1.04	6.61	5.06	4.74	9.81	0.51	-3.71	-3.20
Imprévus	0.56	0.10	0.66	0.26	0.04	0.30	0.30	0.06	0.36
Hausse des prix	0.31	0.06	0.37	0.40	0.09	0.49	-0.09	-0.03	-0.12
TOTAL	6.44	1.20	7.64	5.72	4.88	10.60	0.72	-3.68	-2.96

Décaissement

- 3.6.4 Sur un montant de prêt de 6,44 millions UC, il a été décaissé par la Banque, de 1997 à 2003, un montant de 5,72 millions UC, soit 88,82%, faisant ressortir un solde de 0,72 millions UC, déjà annulé. Ces décaissements ont été effectués au rythme de la réalisation des activités du projet. Le tableau ci-dessous donne le détail des décaissements effectués par la Banque.

Tableau des décaissements

PERIODE	Millions UC		
	BAD	GOUV.	TOTAL
1997	0.45		0.45
1998	0.26		0.26
1999	2.45	0.47	2.92
2000	0.40	1.49	1.89
2001	1.61	2.58	4.19
2002		0.13	0.13
2003	0.55	0.21	0.76
Total	5.72	4.88	10.60

3.6.5 Contrepartie locale. La partie du coût du projet, en monnaie locale, en charge du Gouvernement, a été entièrement libérée. C'est ainsi que tous les paiements, au titre de la contrepartie locale, ont été honorés. A l'achèvement, la participation totale du gouvernement est de 46,04% du coût du projet hors taxes soit 4,88 millions UC.

3.6.6 Le tableau ci-dessous donne le calendrier des décaissements, à l'évaluation et à l'achèvement du projet. Les décaissements effectifs sur le prêt du projet se sont étalés sur 7 ans contrairement aux 4 ans prévus à l'évaluation, avec un glissement de trois ans. Les décaissements annuels par source de financement figurent à l'annexe 3.

Calendrier des décaissements en millions d'UC

Année	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Total
Décaissements prévus	1,98	3,89	0,33	0,249	-	-	-	-	-	-	6,44
Décaissements réels	-	-	-	0,45	0,26	2,45	0,40	1,61	-	0,55	5,72

4. PERFORMANCE ET RESULTATS DU PROJET

4.1 Evaluation globale

4.1.1 Un retard important de 5 ans au total, a été enregistré dans la mise en œuvre du projet, en raison principalement de la mise en vigueur très tardive du prêt et du délai de prise en compte des importantes modifications introduites au projet en terme d'études d'adaptation, de la mise en place des moyens de productions des enrobés qui nécessite entre autre l'installation d'une centrale de production d'enrobé, et des délais nécessaires à la réalisation des quantités supplémentaires induite par lesdites modifications. De ce fait la prorogation de 12 mois des délais d'exécutions des travaux par l'entreprise est tout à fait justifiée.

- 4.1.2 Il convient de noter que l'Administration accuse un déficit très important en ressources humaines, ce qui a pour conséquence les longs délais d'instruction des dossiers. Pour honorer par exemple le paiement de la contrepartie locale et plus particulièrement celui relatif aux prestations des consultants, la Banque a eu recours à la suspension des décaissements..
- 4.1.3 En revanche, les travaux réalisés sont de bonne qualité. Le projet a ainsi amélioré fortement le niveau de service de la route Malabo-Luba qui permet actuellement l'acheminement des productions agricoles et autres vers Malabo et Luba dans de bonnes conditions. Globalement les objectifs du projet ont été atteints

4.2 Performance opérationnelle

- 4.2.1 Le projet a permis de réhabiliter 31.4 km de la route Malabo –Luba et d'augmenter fortement son niveau de service. Les temps de transports se sont réduits considérablement et les trafics routiers ont augmenté d'environ 226% en 2002 par rapport au trafic à l'évaluation. Le projet a contribué à l'augmentation de la production agricole et a offert de meilleures conditions de sa commercialisation par la réduction des coûts de transport. Les objectifs de réalisations physiques du projet sont globalement atteints mais ont accusé un retard de 5 ans dont trois uniquement pour la mise en vigueur du prêt.
- 4.2.2 La route du projet participe au développement des activités socio-économiques de la zone d'influence du projet. En outre, elle constitue avec le port de Luba un soutien majeur au développement économique de l'île en offrant un couloir de transport intermodal approprié pour les échanges intérieurs et extérieurs, notamment pour l'approvisionnement des entreprises pétrolières. Le projet a également relancé la production vivrière où les femmes se distinguent particulièrement. En effet, les femmes produisent la quasi-totalité des produits vivriers de l'île de Bioko. Leur revenu s'est accru et a permis le renouvellement ou acquisition d'autres équipements ; leurs conditions au plan sanitaire et socio-éducatif se sont nettement améliorées.
- 4.2.3 Les très longs délais, plus de trois ans, pour satisfaire les conditions préalables à la mise en vigueur du prêt ont lourdement pénalisé la performance du projet. De même les modifications importantes introduites sans l'accord préalable de la Banque au cours de l'exécution des travaux ont eu pour conséquence de proroger les délais de réalisations de la route. Les objectifs de réalisations physiques du projet sont atteints..

4.3 Performance institutionnelle

- 4.3.1 L'organe d'exécution du projet, à l'évaluation comme à l'achèvement du projet, est le Ministère des Travaux Publics de l'Habitat et de l'Urbanisme qui a pour dénomination actuelle « Ministère des Infrastructures et de l'Urbanisme », ce à travers sa Direction Générale des Travaux Publics.
- 4.3.2 Le projet a prévu un appui institutionnel confié au Bureau BCEOM. Cet appui comprenait l'assistance et la supervision du projet de construction de la route Malabo-Luba, l'étude du fonds national routier(FNR), et l'appui à la subdivision d'entretien routier de l'île de Bioko, notamment l'organisation du garage de réparation du matériel..

4.3.3 Le Bureau BCEOM a honoré toutes ses prestations, toutefois l'appui à la subdivision d'entretien routier n'a pas pu se faire de manière satisfaisante, en raison principalement du manque de personnel local et du matériel d'entretien. En revanche le Gouvernement a promulgué tous les textes portant création des nouvelles structures de la DGTP dans le cadre de la mise en oeuvre des conditions de prêt. Pendant l'exécution, l'homologue du projet désigné par l'administration a pu bénéficier de l'expérience et compétence des experts des bureaux d'études.

4.4 Performance des consultants et de l'entreprise

4.4.1 Les prestations d'appui institutionnel à l'Organe d'exécution ont été confiées au bureau BCEOM. Le Bureau a honoré toutes ses prestations et a fourni seize rapports d'activités et sa performance est globalement satisfaisante.

4.4.2 Quant aux prestations de contrôle et surveillance des travaux, elles ont été réalisées par le bureau SADEG. Le consultant a fourni vingt et cinq rapports d'avancement des travaux et sa performance est globalement satisfaisante.

4.4.3 Les travaux prévus à l'évaluation ont été confiés à l'entreprises Bouygues et leur qualité est très satisfaisante. Les modifications importantes introduites par le Gouvernement pendant l'exécution des travaux a eu pour conséquence de proroger de 12 mois les délais de réalisation qui étaient initialement fixés à 14 mois. La performance de l'entreprise est globalement satisfaisante.

4.5 Clauses et conditions

L'entrée en vigueur du prêt était subordonnée à l'accomplissement de trois conditions préalables dont la plus contraignante était de fournir à la Banque la preuve de l'adoption des nouvelles structures de la DGTPSM. Les dites conditions n'ont été satisfaites que 37,5 mois après la signature du prêt. Le Gouvernement a satisfait toutes les autres conditions, notamment celles liées à la dotation de 160 millions FCFA au titre de l'entretien routier pour l'année 2000.

4.6 Performance économique

4.6.1 La performance économique du projet est satisfaisante. En effet, la réalisation du projet a permis d'améliorer fortement le niveau de service du tronçon en projet par la reconstruction de la chaussée. Le recensement général de la circulation réalisé en 2002, environ un an après la mise en service de la route du projet, fait ressortir un trafic moyen journalier de 1523 véhicules/jour contre 467 véhicules/jour à l'évaluation.

4.6.2 Ce trafic fort, est dû principalement aux activités du port de Luba dont la première phase vient d'être achevée. Cette remarquable augmentation de trafic est une illustration de la bonne performance du projet. Au titre des autres effets induits par la réalisation du projet, on note : (i) une réduction significative du temps de transport d'environ 60%, (ii) une réduction des coûts d'exploitation des véhicules de 26% en moyenne et (iii) l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers.

- 4.6.3 Les hypothèses de prévision de trafic retenues à l'évaluation ont été confirmées au regard de l'accroissement remarquable du trafic. En résumé, à l'évaluation, il a été retenu : (i) au vu des caractéristiques physiques de la route du projet et des indicateurs socio-économiques d'alors, une baisse moyenne annuelle de 1%, appliquée au trafic de 467 véhicules/jour, issu du comptage réalisé en 1987 dans le cadre de l'étude de faisabilité de la réhabilitation du réseau routier. Cette baisse a ramené le niveau du trafic à 426 véhicules/jour en 1995, date prévue pour l'achèvement des travaux. Ce trafic de 426 véhicules/jour a servi de trafic de base aux prévisions ; (ii) un taux moyen de croissance annuelle de 3% pour les prévisions de trafic à partir de 1996 ; ce taux tient compte du taux moyen de croissance annuelle de la population de l'île de Bioko de 4,19% - de celui de la zone d'influence immédiate du projet, d'environ 5% entre 1987 et 1991 - du taux moyen annuel de croissance économique de 3,1% en 1990 et qui, suivant les perspectives de l'Etat, atteindrait à court terme 6%, sous l'impulsion du secteur pétrolier et enfin - (iii) du coefficient d'élasticité de la demande de transport par rapport au revenu par tête de 1,2.
- 4.6.4 A l'achèvement, l'évolution du trafic sur la route du projet reste toujours difficile à apprécier. Les seules données de trafic fiables sont les résultats du comptage de 1987 et du recensement général de la circulation de 2002, évoqués ci-dessus. Sur la base de ces données, la tendance de l'évolution annuelle du trafic de la route sur la période 1987-2002, s'établit à 8%.
- 4.6.5 Pour l'évaluation économique à l'achèvement du projet, il a été procédé, pour l'étude du trafic, à l'examen du contexte socio-économique et du sous-secteur routier. Les taux retenus pour servir de base aux hypothèses de prévision de trafic, sont les taux moyens annuels de croissance de : (i) 17,43% de la population dans la Province de Bioko Nord (zone d'influence élargie du projet), entre 1994 et 2001, (ii) 43,43% du PIB depuis 1992, (iii) 19,6% de la consommation de carburant entre 1999 et 2002, (iv) 7,50% des nouvelles immatriculations annuelles de 1997 à 2001 sur l'île et, (v) 5% du parc national automobile circulant de 1992 à 1995.
- 4.6.6 Il est à noter que la croissance exponentielle ainsi enregistrée par le PIB et la population de l'île est due à l'exploitation pétrolière qui contribue fortement au PIB (10 % à fin 1992 et 88% en 2002) et induit une forte immigration en raison des besoins en main d'œuvre. Cette situation et les nombreux chantiers en cours, (réhabilitation de l'axe routier, ceinture routière de l'île, port de Luba etc), concourent à la croissance des indicateurs du secteur des transports, notamment les taux de croissance des nouvelles immatriculations, de la consommation du carburant, du parc automobile en circulation. On constate que sous l'effet des retombées de l'exploitation du pétrole, devenues effectives à fin 1992, le contexte socio-économique a été profondément changé juste après l'évaluation du projet, en offrant des conditions plus favorables au développement du pays.
- 4.6.7 Sur la base des taux de croissance des nouvelles immatriculations et du parc circulant, puis au regard du taux de croissance économique et de celui de la population de la zone d'influence de la route du projet, il a été retenu de prolonger jusqu'en 2010, la tendance observée (8%). Cette hypothèse est soutenue d'une part, par le taux de croissance moyen annuel de 6,9% de la demande de transport sur l'île de Bioko, issu de l'étude du plan national de transport et d'autre part, par la croissance économique (l'exploitation du pétrole) et les activités liées aux nombreux projets (projets routiers,

projet de diversifications agricoles etc) en cours ou en projet dans le pays. Ensuite, il a été admis qu'à partir de 2011, la croissance économique devra se stabiliser à un niveau inférieur, autour de 5% entre 2003 et 2012 (cf. plan national de transport); aussi, un taux moyen annuel de 5% a-t-il été retenu, pour les prévisions de trafic à partir de 2011. Le trafic de base considéré pour 2001, année de mise en service du projet, est déduit de celui de 2002, par application du taux de projection retenu (8%). Les trafics obtenus sont donnés en annexe 4.

- 4.6.8 Les avantages économiques du projet résultent essentiellement des économies réalisées sur les coûts d'exploitation des véhicules et sur les coûts d'entretien par comparaison entre les situations sans projet et avec projet. Pour tenir compte de l'importance relative de la réduction des délais de parcours, le gain de temps a été également considéré. Ces économies ont été calculées avec le modèle HDM-4. Pour les années de vie écoulées, les coûts et les avantages utilisés sont de montants réels et pour le reste de la durée de vie, les avantages ont été revalorisés. La date de mise en service du projet est l'an 2001 pour une durée de vie de 20 ans. Une valeur résiduelle des investissements de 10% a été retenue au terme de cette durée de vie.
- 4.6.9 Les coûts du projet utilisés sont composés des dépenses effectuées dans le cadre du prêt et des coûts additionnels pris en charge par le Gouvernement. Les coûts économiques (hors taxes, subventions et provisions pour hausse de prix), ainsi considérés, ont été actualisés à l'an 1992. Pour les coûts d'entretien, les données de base du calcul, sont les coûts unitaires relatifs aux différentes opérations d'entretien courant et périodique dans les deux situations du projet, telles que définies par la Direction Générale des Travaux Publics.
- 4.6.10 Enfin, les coûts d'exploitation ont été calculés sur la base des caractéristiques physiques de la route en projet (géométrie de la route et estimation de la valeur de l'uni) et des données économiques relatives à la flotte de véhicules et son fonctionnement. La réduction des coûts d'exploitation des véhicules est de 26%. en moyenne Les coûts d'exploitation des véhicules ainsi obtenus, se trouvent à l'annexe 4.
- 4.6.11 Le taux de rentabilité interne économique (TRIE) qui résulte de l'analyse économique avec le modèle HDM-4, est de 21%. Il est supérieur au taux de 17% prévu à l'évaluation en raison du niveau très élevé du trafic à l'achèvement (1523 contre 467 véhicules/jour). Le taux à l'achèvement est très satisfaisant et se trouve à l'annexe 4.

5 INCIDENCES SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

5.1 Incidences sociales du projet

- 5.1.1 Outre la réduction des coûts d'exploitation des véhicules et des coûts d'entretien, l'amélioration du niveau de service de la liaison Malabo-Luba dont la zone d'influence est le poumon économique de l'île de Bioko, a des incidences sociales importantes. En effet, le projet facilite les déplacements et par conséquent (i) les activités socio-économiques en général et les activités de production en particulier, (ii) les approvisionnements en biens d'équipements et en intrants, (iii) la commercialisation (déplacements aux moindres coûts, déplacements additionnels par jour), et (iv) les accès aux centres d'intérêts publics (sanitaires, d'éducation, culturels etc.).

- 5.1.2 Cette facilitation des activités économiques se traduit par une augmentation de la production agricole et de meilleures conditions de commercialisation. Il en découle une amélioration de la croissance de l'économie au plan national, une augmentation des revenus des populations et un accroissement de leur pouvoir d'achat. La reprise du développement économique s'est accompagnée de création d'emplois dans l'exploitation pétrolière, dans les unités industrielles de transformations et de conservation des produits agricoles, dans le transport et, dans les exploitations agricoles, etc ... En outre, le projet a permis de créer, au profit de la population riveraine, en moyenne, au cours de la période de réalisation des travaux, 220 emplois temporaires dont 20 pour les femmes.
- 5.1.3 L'évaluation du projet a prévu un impact sur l'amélioration de la condition de vie des femmes. Par ses effets économiques et incidences sociales citées ci-dessus et, par sa facilitation de l'acheminement des biens et des personnes, le projet a relancé la production vivrière où les femmes se distinguent particulièrement.
- 5.1.4 En effet, les femmes produisent la quasi-totalité des produits vivriers de l'île de Bioko. Leur revenu s'est amélioré et permet le renouvellement ou acquisition d'autres équipements ; leurs conditions au plan sanitaire, éducatif et commercial se sont améliorées. L'accroissement moyen annuel du revenu de l'ordre de 1 200 000FCFA, par membre, au sein de la coopérative des femmes du village de Basapu, situé au milieu du projet, en est une illustration. D'autres impacts telles les augmentations de la production, du revenu national etc, peuvent être quantifiées ; mais il n'existe pas de statistiques détaillées permettant de faire ressortir la part du projet dans les impacts quantifiables ou d'émettre des hypothèses sérieuses pour son estimation.
- 5.1.5 Par ailleurs, les enfants peuvent fréquenter les établissements d'enseignements à Malabo tout en résidant dans leurs villages, grâce à la fréquence des moyens de transport sur le tronçon. Avant le projet, la majorité des enfants, notamment les jeunes filles ne continuaient pas leurs études secondaires.
- 5.1.6 Les activités de commercialisation des produits vivriers se sont accrues ; certains exploitants agricoles situés loin de la route, donc durement confrontés aux difficultés d'évacuation de leurs productions sur Malabo ou Luba, commencent par racheter des plantations le long de la route du projet.

5.2 Incidence environnementale

- 5.2.1 Au plan environnemental, le projet a été classé en catégorie II. L'exécution des travaux routiers a eu globalement peu d'impact sur la qualité de l'environnement. En effet, les travaux ont concerné un tronçon de route existante et n'ont pas généré d'impact négatif majeur.
- 5.2.2 Conformément à la législation en vigueur en matière de protection de l'environnement, les trois cases détruites ont été reconstruites par le Gouvernement. Les quelques expropriations ponctuelles réalisées n'ont pas posé de problèmes particuliers et les indemnités des riverains ont été réglées. Les mesures de sécurité et de protection de l'environnement faisaient partie du marché de travaux et ont été suivies par un responsable désigné à cet effet. A l'achèvement, toutes les mesures prévues ont été réalisées.

6 DURABILITE DU PROJET

- 6.1 La rigueur dans le contrôle et le suivi des travaux ont permis de réceptionner des travaux de qualité très satisfaisante. L'entretien de la route du projet est actuellement satisfaisant ; la part du budget allouée annuellement aux travaux d'entretien courant est suffisante. En effet, Le Gouvernement a satisfait à la condition de prêt, relative à une dotation budgétaire annuelle minimale de 160 millions de francs CFA au profit de l'entretien routier. Cependant, la politique actuelle d'entretien routier ne permet pas de gérer correctement le réseau routier en raison d'un défaut de programmation des ressources financières pour le renouvellement des couches de roulement (entretien périodique). En effet, Le dispositif actuel ne permet pas d'assurer la pérennité du projet de manière satisfaisante.
- 6.2 Le Gouvernement qui a donné la priorité aux travaux neufs sur le reste du réseau de l'île, a toutefois engagé une réflexion pour une mise en oeuvre d'une stratégie d'entretien des infrastructures des transports. Cette réflexion en cours a pour base entre autres le plan national des transports élaboré par l'Union Européenne en avril 2004.

7. PERFORMANCE DE LA BANQUE ET DE L'EMPRUNTEUR

7.1 Performance de la Banque.

- 7.1.1 L'instruction du projet s'est normalement déroulée. Les réactions de la Banque par rapport aux problèmes d'exécution ont été appropriées. La Banque n'a pas finalement participé au financement de la composante matériel d'entretien (matériel d'appoint à l'entretien courant), prévue à l'évaluation. Elle a recommandé une étude sur l'organisation de l'entretien routier, permettant de mettre en place une stratégie plus adaptée au contexte équato-guinéen. Ladite composante représente 3,77% du coût du projet à l'achèvement et l'entretien courant est assuré de manière satisfaisante. De ce fait, la non réalisation de cette composante n'a pratiquement pas eu d'impacts sur la performance du projet.
- 7.1.2 La Banque n'a pas suspendu sa participation au financement du projet pour les modifications introduites sans son accord préalable, étant donné que l'Etat a accepté de prendre en charge tous les coûts complémentaires induits par la mise en oeuvre desdites modifications. Conformément à l'accord de prêt la Banque a limité son financement au projet prévu à l'évaluation. Les missions de supervision (plus de 1,5 en moyenne par an pendant l'exécution des travaux) ont été régulières et ont permis de mettre en oeuvre des solutions concertées et adéquates aux divers problèmes rencontrés pendant l'exécution du projet.
- 7.1.3 La satisfaction des conditions de l'accord de prêt et la réalisation du projet ont été suivies d'une manière régulière et continue. Les relances de l'emprunteur et de l'agence d'exécution pour faire avancer le projet ont été fréquentes. La Banque a veillé à l'application des règles de procédures et a eu à suspendre les décaissements pour amener entre autres le Gouvernement à réaliser l'audit des comptes du projet de 93 à 99 et désigner un comptable. Les paiements par les services de décaissements de la Banque ont été faits dans des délais généralement admis. La performance de la Banque est satisfaisante.

7.2 Performance de l'emprunteur.

Les délais pour la satisfaction des conditions de mise en vigueur du prêt ont été trop longs et le paiement de la contre partie n'a pas été régulier. Quant à l'audit des comptes du projet, le rapport d'audit des exercices 93 à 99 n'a été communiqué à la banque qu'en juin 2001. La Banque a eu à suspendre les décaissements pour amener l'Emprunteur à réaliser les audits et à payer la contre partie locale aux prestataires de services. A l'achèvement, il n'y a plus d'arriérés de paiements au titre de la contribution financière du Gouvernement au projet. La performance de l'Emprunteur est passable.

7.3 Performance de l'organe d'exécution

L'Organe d'exécution a régulièrement transmis à la Banque les rapports d'avancement, mais n'a pas fourni le rapport d'achèvement du projet. La comptabilité n'a pas été tenue conformément aux règles en la matière et l'organe d'exécution a introduit pendant l'exécution des travaux des modifications importantes sans l'accord préalable de la Banque. La performance de l'organe d'exécution est passable.

8 PERFORMANCE GLOBALE ET NOTATION

Globalement, les objectifs du projet ont été atteints avec un dépassement de coûts, induits par les modifications introduites par l'organe d'exécution sans l'accord préalable de la Banque. Toutefois ces modifications ont permis une amélioration substantiel du niveau de service de la route. Le projet obtient la note 2 sur 4 pour la performance à l'exécution et 3 sur 4 pour la performance de la Banque (formulaire IP1 et BP 1 en annexe 5). Quant à la performance des résultats du projet, elle s'élève à 2,8 sur 4 (formulaire P01 en annexe 5). La performance globale du projet est satisfaisante.

9 CONCLUSIONS, ENSEIGNEMENTS TIRES ET RECOMMANDATIONS

9.1 Conclusions

9.1.1 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.

9.1.2 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.

9.1.3 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

9.2 Enseignements tirés

L'analyse des éléments révélés ci-dessus nous amène à tirer les enseignements suivants :

- (i) Le respect des règles de procédures de la Banque n'a pas toujours été satisfaisant et la comptabilité du projet n'a pas été tenue conformément aux règles en la matière. Pour les projets futurs, il y a lieu de prévoir l'élaboration d'un manuel de procédure de gestion du projet et le recrutement d'un comptable professionnel pour la tenue de la comptabilité ;
- (ii) L'assistance à la préparation de la satisfaction des conditions de prêt s'avère nécessaire dans les pays à ressources humaines limitées, afin de permettre la mise en vigueur des prêts dans des délais acceptables.; aussi une préparation plus approfondie des projets est indiquée, et une attention toute particulière devra être portée à la nature des conditions de mise en vigueur des prêts et aux délais nécessaires à leur satisfaction ;
- (iii) L'intervention de deux consultants a été nécessaire pour mener à terme les activités du projet, en raison de l'insuffisance au plan institutionnelle de l'Organe d'exécution. Cet handicap majeur est dû au manque de personnel qualifié dont il faut tenir compte pour la réussite des projets futurs ;
- (iv) La Banque a fait preuve d'une bonne initiative en laissant l'exécution du projet aller à son terme, suite aux modifications introduites par le Gouvernement, sans son accord préalable ;
- (v) En ce qui concerne la maintenance de l'ensemble du réseau routier, la politique actuelle d'entretien routier ne permet pas de gérer correctement ledit réseau ni d'assurer la durabilité du vaste programme d'aménagements routiers en cours. Il est urgent de mettre en place une stratégie d'entretien routier.

9.3 Recommandations

Au vu de ce qui précède, Il est recommandé :

Au Gouvernement

- (i) De doter la cellule d'exécution des projets de moyens nécessaires à une bonne gestion technique et comptable (Para 4.1.1, 6.1 et 7.3) ; et
- (ii) De réaliser une étude d'organisation d'entretien routier (y compris le système de gestion routiere) ; et mettre en place le Fonds d'Entretien Routier (Para.3.1.4)

A la Banque :

- (i) De veiller à une préparation plus approfondie des futurs projets afin d'éviter l'introduction d'importantes modifications au projet pendant leur exécution d'une part et d'autre part, de déterminer une assistance adéquate à l'emprunteur, devant l'aider à la préparation de la satisfaction des conditions de prêt dans les délais requis (para. 3.1.2 ; 3.3 et 4.3.3);
- (ii) De prévoir pour les futurs projets le financement de l'élaboration d'un manuel de procédure de gestion du projet et le recrutement d'un comptable ; et
- (iii) D'envisager lors du prochain projet d'aménagement routier un appui institutionnel orienté vers la mise en place de moyens de gestion routière d'entretien routier adéquats (Para. 4.3.2. et 6.1)

REPUBLIQUE DE GUINEE EQUATORIALE

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS DANS L'ILE DE BIOKO



Cette carte a été établie par le personnel du Groupe de la BAD exclusivement à l'usage des lecteurs du rapport auquel elle est jointe. Les dénominations utilisées et les frontières figurant sur cette carte n'impliquent de la part du Groupe de la BAD et de ses membres aucun jugement concernant le statut légal d'un territoire ni aucune approbation ou acceptation de ses frontières.

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE BIOKO**RAPPORT D'ACHEVEMENT****COÛT DU PROJET A L'EVALUATION ET A L'ACHEVEMENT**

Catégories	A L'EVALUATION			A L'ACHEVEMENT			ECARTS REELS		
	Devise	M.L	Total	Devise	M.L	Total	Devise	M.L	Total
Des dépenses									
A - Travaux	2.66	2.28	4.94	4.29	3.65	7.94	-1.63	-1.37	-3.00
B - Equipements	0.46	0.00	0.46	0.00	0.00	0.00	0.46	0.00	0.46
C - Prestations de services	0.88	0.33	1.21	1.66	0.21	1.86	-0.78	0.12	-0.65
Coût de base	4.54	2.61	6.61	5.95	3.86	9.81	-1.41	-1.25	-3.20
Imprévus	0.40	0.26	0.66	0.25	0.05	0.30	0.15	0.21	0.36
Hausse des prix	0.22	0.15	0.37	0.41	0.08	0.49	-0.19	0.07	-0.12
TOTAL	5.16	3.02	7.64	6.61	3.98	10.60	-1.45	-0.96	-2.96

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE BIOKO
RAPPORT D'ACHEVEMENT

COUTS A L'EVALUATION ET A L'ACHEVEMENT PAR CATEGORIE ET PAR SOURCE DE FINANCEMENT

Catégorie de Dépenses	A L'EVALUATION			A L'ACHEVEMENT			ECARTS REELS		
	BAD	GVT	Total	BAD	GVT	Total	BAD	GVT	Total
A – Travaux	4.02	0.92	4.94	3.54	4.40	7.94	0.48	-3.48	-3.00
B - Equipements	0.46	0.00	0.46	0.00	0.00	0.00	0.46	0.00	0.46
C - Prestations de services	1.08	0.13	1.21	1.52	0.35	1.86	-0.44	-0.21	-0.65
Coût de base	5.57	1.04	6.61	5.06	4.74	9.81	0.51	-3.71	-3.20
Imprévus	0.56	0.10	0.66	0.26	0.04	0.30	0.30	0.06	0.36
Hausse des prix	0.31	0.06	0.37	0.40	0.09	0.49	-0.09	-0.03	-0.12
TOTAL UC MILLIONS	6.44	1.20	7.64	5.72	4.88	10.60	0.72	-3.68	-2.96

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE BIOKO**RAPPORT D'ACHÈVEMENT****DECAISSEMENTS ANNUELS PAR SOURCES DE FINANCEMENT**

ANNEE	En millions UC		
	BAD	GOUV.	TOTAL
1997	0.45		0.45
1998	0.26		0.26
1999	2.45	0.47	2.92
2000	0.40	1.49	1.89
2001	1.61	2.58	4.19
2002		0.13	0.13
2003	0.55	0.21	0.76
TOTAL	5.72	4.88	10.60

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE
BIOKO
RAPPORT D'ACHÈVEMENT

TRAFIC JOURNALIER PAR HORIZON A L'EVALUATION ET L'ACHEVEMENT

Année	A l'évaluation	A l'achèvement
1996	439	960
2000	494	1305
2001	509	1410
2002	524	1523
2005	572	2062
2010	663	3030
2015	770	4143
2020	893	5892

SOURCE : Mission BAD, Octobre 2004

COUTS UNITAIRES D'EXPLOITATION DES VEHICULES (CEV)

(en FCFA au prix de 1992)

	Véh. Légers	Camionnettes	Minibus	Poids lourds
Situ. sans projet (CEV0)	249,6	255,6	288,3	804,9
Situ. avec projet (CEV1)	187,28	190,51	207,96	598,5

SOURCE : Mission BAD, Octobre 2004

DONNEES RELATIVES A LA VALEUR DU TEMPS (en FCFA, prix de 1992)

Type de véhicule	VP	VL	BUS
Valeurs du temps en fcfa	104,2	80,4	52,25
Nombres de passagers	1,8	1	50

SOURCE : Mission BAD, Octobre 2004

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE
BIOKO
RAPPORT D'ACHÈVEMENT

RESULTATS DES CALCULS ECONOMIQUES

Année	Avantages sur entretien	Avantages sur CEV	Invest.	Bilan
1997			359,28	-359,28
1998			191,90	-191,90
1999			2071,28	-2071,28
2000			1381,01	-1381,01
2001	14,53	599,66	2803,40	-2189,21
2002	20,27	1295,27	77,55	1237,99
2003	23,10	1470,50	386,53	1107,07
2004	20,27	1588,14		1608,41
2005	20,27	1715,19		1735,46
2006	23,10	1852,41		1875,50
2007	-1699,51	2000,60		301,09
2008	20,27	2160,65		2180,92
2009	23,10	2333,50		2356,60
2010	20,27	2520,18		2540,45
2011	20,27	2662,22		2682,49
2012	23,10	2812,64		2835,74
2013	20,27	2971,97		2992,24
2014	-1699,51	3140,76		1441,25
2015	23,10	3319,60		3342,70
2016	20,27	3509,14		3529,40
2017	20,27	3710,03		3730,30
2018	23,10	3923,00		3946,10
2019	20,27	4148,82		4169,09
2020	20,27	4480,73	-727,09	5228,09
			TRI =	21,13%

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE
BIOKO
RAPPORT D'ACHÈVEMENT

Présentation du modèle HDM

Le Modèle pour la Conception et l'Entretien des Routes (the Highway Design and Maintenance Standards Model, HDM), permet :

- la quantification des relations qui existent entre les coûts de construction, d'entretien des routes et les coûts d'exploitation des véhicules; et
- le développement de modèles de programmation faisant appel - pour la prise de décision - à une simulation de l'évolution de la chaussée au cours de sa durée de vie.

HDM est conçu pour établir des comparaisons d'estimations de coûts et des évaluations économiques de différentes stratégies de construction et d'entretien, y compris les stratégies de construction progressive, soit pour un projet donné sur un itinéraire spécifique soit pour un ensemble de liaisons sur un réseau routier.

L'utilisateur peut rechercher une solution minimisant le coût global actualisé et évaluer les taux de rentabilité immédiate et interne et le bénéfice actualisé.

Les données sont déterminées d'abord en prévoyant la consommation des quantités physiques et en multipliant celles-ci par leurs coûts ou prix unitaires.

Les bénéfices économiques sont ensuite déterminés en comparant les flux de coûts totaux des différentes variantes de construction et d'entretien à la situation de référence.

Les données sont entrées dans le modèle au moyen de « cartes images » codées dans un format prédéterminé.

Elles sont organisées en 11 séries, correspondant aux fichiers d'entrées. Le tableau ci-dessous donne les explications concernant chaque série d'entrées et résume l'objectif de chacune d'entre elle.

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE
BIOKO
RAPPORT D'ACHÈVEMENT

Présentation du modèle HDM (suite)

Tableau des données d'entrée

<u>Série de données</u>	<u>Nom de la série</u>	<u>Objectif de la série</u>
A	Caractéristiques des liaisons	description des caractéristiques et de l'état des sections de route au début de la période d'analyse
B	caractéristiques et coûts de construction	spécification des variantes de projet pour améliorer les sections et caractéristiques de la route après travaux
C	normes et coûts d'entretien	spécification des variantes de normes d'entretien pouvant être utilisées sur différents types de revêtement et coûts d'entretien associés
D	caractéristiques et coûts du parc de véhicules	description des caractéristiques physiques et d'utilisation et des coûts unitaires des différents types de véhicules composant la parc véhicules
E	jeux de trafic	description des flux des différents types de véhicules et de leur évolution dans le temps
F	coûts et avantages exogènes	description des coûts et avantages non calculés par le modèle mais liés à l'application des différentes variantes envisagées
G	variantes de liaison	spécification des groupements de variantes de liaisons définies dans la série G à des fins d'analyse économique et de rapports
H	variantes de groupe	spécification des variantes de politique d'entretien et de construction pour les différentes liaisons et de leurs conditions d'application
I	demande de rapports	demande de rapport sur les coûts financiers , les quantités et les coûts de ressources d'entretien, les charges de trafic, les coûts d'exploitation des véhicules et l'état des routes pour des variantes de liaison et de groupe sélectionnées
J	comparaison des variantes	spécification des variantes de liaison et de groupe devant être incluses dans les comparaisons économiques

**PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE
BIOKO**

RAPPORT D'ACHÈVEMENT

EVALUATION DES PERFORMANCES ET NOTATION

A) FORMULAIRE IP 1 : PERFORMANCE A L'EXECUTION

<u>Indicateurs des composantes</u>	Note (1 à 4)	<u>Observations</u>
1 Respect du calendrier global	1	Le projet a été achevé avec un retard de 5 ans
2 Respect du barème des coûts	1	Le coût final à l'achèvement est supérieur au coût total prévu à l'évaluation
3 Respect des clauses	3	Toutes les clauses ont été respectées
4 Adéquation du suivi, de l'évaluation et des rapports	3	L'adéquation du suivi, de l'évaluation et des rapports sont jugés conformes aux exigences
5. Opérations satisfaisantes (il y a lieu)		
TOTAL	8	
Evaluation globale de la performance à l'exécution	2.	L'Evaluation est passable

B) FORMULAIRE BP 1 : PERFORMANCE DE LA BANQUE

<u>Indicateurs des composantes</u>	Note (1 à 4)	<u>Observations</u>
1 Lors de l'identification	s.o	
2 Lors de la préparation	s.o	
3 A l'évaluation	3,5	Le rapport d'évaluation est de bonne qualité et a examiné tous les aspects relatifs à la viabilité du projet
4. Lors de la supervision	3	Les délais de traitement des dossiers sont satisfaisants Le projet a été supervisé plus de 1,5 fois par an.
5. Opérations satisfaisantes s'il y a lieu	2,5	BONNE INITIATIVE DE LA BANQUE POUR N'AVOIR PAS ARRETE LE PROJET, SUITE AUX MODIFICATIONS INTRODUITES, SANS ACCORD PREALABLE
Evaluation globale de la performance de la Banque	3	La performance de la Banque est jugée globalement satisfaisante

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE
BIOKO
RAPPORT D'ACHÈVEMENT

C) FORMULAIRE PO 1 : RESULTATS DU PROJET

N°	<u>INDICATEURS DES OPERATIONS</u>	<u>Note</u> <u>(1 à 4)</u>	<u>OBSERVATIONS</u>
1	<u>Pertinence et réalisation des objectifs</u>	<u>2.25</u>	Les objectifs du projet ont été pertinents
	i - Politique macroéconomique	SO	
	ii - Politique sectorielle	SO	
	iii - Volet matériel (dont production)	SO	
	iv - Volet financier	2	
	v - Réduction de la pauvreté, aspect social et problématique hommes-femmes	3	
	vi - Environnement	2	
	vii - Promotion du secteur privé	2	
	Viii - Autres (à préciser)		
2	<u>Renforcement institutionnel</u>	3	La réalisation des objectifs a une incidence acceptable
	i - Cadre institutionnel (dont restructuration)	2	
	ii - Systèmes financiers et intégrés (dont restructuration)	1.	
	iii - Transfert de technologie	3	Renforcement de capacité de 14 homologues
	iv - Dotation en effectif qualifié (dont rotation), formation et personnel de contrepartie	SO	
3	<u>Durabilité</u>	2.	La durabilité du projet réalisé n'est pas assurée de manière satisfaisante
	i - Engagement continu de l'emprunteur	1	Il n'y a pas de politique d'entretien routier
	ii - Politique environnementale	so	
	iii - Cadre institutionnel	2	
	iv - Viabilité technique et dotation en effectifs	2	
	v - Viabilité financière et mécanismes de recouvrement des coûts	so	
	vi - Viabilité économique	3	
	vii - Viabilité environnementale	3	
	viii - Continuité de l'exploitation et de l'entretien (disponibilité des fonds pour couvrir les charges récurrentes, des devises, des pièces de rechange, des ateliers, etc.)	1	
4	<u>Taux de rentabilité économique</u>	4	TRI à l'achèvement est supérieur à celui prévu à l'évaluation
	TOTAL	11.25	
	Evaluation globale des résultats	2.8	Performance satisfaisante

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE BOKO

RAPPORT D'ACHÈVEMENT

RECOMMANDATIONS ET MESURES DE SUIVI

Principales constatations et conclusions	Recommandations	Actions de suivi	RESPONSABILITE
1. Insuffisance dans la gestion technique et financière du projet	1. Doter la cellule d'exécution des projets de la DGTP de moyens adéquats Prévoir pour les futurs projets l'élaboration d'un manuel de procédures et le recrutement d'un comptable	1 Disposition à vérifier lors de l'évaluation de projets futurs.	1.Organe d'exécution/BAD Emprunteur /BAD
2. Absence d'une stratégie d'entretien routier	2 Faire une étude d'organisation d'entretien routier. Appui à la mise en place de la stratégie d'entretien routier	2. Vérification de la réalisation de l'étude à l'évaluation de futurs projets Prévoir un appui à la mise en œuvre de la stratégie d'entretien routier à l'évaluation de futurs projets	2. Emprunteur /Organe d'exécution/BAD Emprunteur /Organe d'exécution/BAD
3. Délais trop longs dans la satisfaction des conditions de prêts et modifications importantes du projet	FAIRE DES PREPARATIONS PLUS APPROFONDIES DES PROJETS ET PREVOIR UN APPUI INSTITUTIONNEL SI NECESSAIRE, JUSTE APRES L'EVALUATION DES PROJETS	Prévoir des missions de supervision	Emprunteur /Organe d'exécution/BAD

**PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE
BIOKO**

RAPPORT D'ACHÈVEMENT

CALENDRIER D'EXECUTION

Activités	Responsabilité	Date à l'évaluat.	Date à l'achèvem.
<u>ACTUALISATION SURVEILLANCE ET CONTROLE</u>			
Appel d'offres, Analyse, approba.	DGTP-BAD	07/93 - 10/93	07/96- 10/96
Passation des marchés	Entreprises/DGTP	04/94 - 07/94	10/96
Prestations actualisation études et Contrôle	Entreprises/DGTP	10/94 -01/96	11/96-06/2001
<u>ASSISTANCE TECHNIQUEI</u>			
Appel d'offres, analyses, approba.	DGTP-BAD	07/93 -11/93	07/ 96
Passation des marchés	Entreprises/DGPTP	12/93 - 01/94	10/ 96
Prestations	Entreprises/DGTP	02/94 – 01/96	11/ 96- 06/2001
<u>TRAVAUX</u>			
Appel d'offres, analyses, approba.	DGTP-BAD	02/94 – 08/94	01/98- 07/98
Passation des marchés	Entreprises/DGTP	09/94	12/98
Réalisation des travaux	Entreprises/DGTP	10/94 – 12/96	04/99 – 06/01

**PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN ROUTIERS SUR L'ILE DE
BIOKO**

RAPPORT D'ACHÈVEMENT

SOURCES D'INFORMATIONS

- Rapport d'évaluation du projet,
- Procès verbal des négociations du prêt,
- Accord de prêt relatif au projet
- Dossiers d'appel d'offres
- Rapport d'analyse des offres
- Marchés des travaux, contrat de contrôle
- Rapports d'avancement du projet
- Etat de décaissements dans SAP
- Différents aide mémoires, rapports de retour de mission et de supervision du projet
- Rapport de l'étude sur le plan national de transports
- Procès verbaux de réception provisoire des travaux
- Rapport d'audit des comptes du projet
- Rapports BCEOM et SADEG
- Classeurs de correspondances