

RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP) POUR LES OPERATIONS DU SECTEUR PUBLIC



GRUPE DE LA BANQUE
AFRICAINNE DE
DEVELOPPEMENT

I Données de base

A Données du rapport

Rapport daté du	Rapport daté du:	27/11/2016	
	Date de la mission (<i>en cas de mission sur le terrain</i>)	De : 18/10/2016	Au : 03/11/2016

B Responsables du projet au sein de la Banque

Fonctions	À l'approbation	À l'achèvement
Directeur régional	Jacob KOLSTER	Jacob KOLSTER
Chef de bureau national		
Directeur sectoriel	Gilbert MBESHERUBUSA	Amadou OUMAROU
Responsable sectoriel	Juste RWAMABUGA	Abayomi BABALOLA
Coordinateur d'activités	M.D. SANGARE	Papa Mamadou FALL
Coordinateur d'activités suppléant		
Chargé d'équipe chargée du RAP		Papa Mamadou FALL
Membres de l'équipe chargée du RAP		Andrianarison R. RAKOTOBE (Consultant)

C Données du projet

Nom du projet : Projet routier V		
Code du projet : P-TN-DB0-009	Numéro(s) de(s) instrument(s) de financement : 2000130002980	
Type de projet : Investissement sectoriel	Secteur : Transport	
Pays : Tunisie	Catégorisation environnementale (1-3): 2	
Étapes de traitement du dossier – Uniquement pour les financements approuvés par la Banque (ajouter/supprimer des lignes en fonction du nombre de sources de financement)	Évènements importants (Uniquement pour les financements approuvés par la Banque)	Décaissements et dates de clôture (Uniquement pour les financements approuvés par la Banque)
Source/instrument de financement 1 : Prêt BAD	Source/instrument de financement 1 : Prêt BAD	Source/instrument de financement 1 : Prêt BAD
Date d'approbation : 11/06/2008	Montants annulés: 0	Délai du décaissement: 55 mois
Date de signature : 22/10/2008	Financement complémentaires : s.o.	Date initiale de clôture : 31/12/2013
Date d'entrée en vigueur : 11/05/2009	Restructuration (<i>préciser la date et le montant concerné</i>): s.o.	Délai révisé du décaissement (<i>si applicable</i>) : 91 mois
Date d'entrée en vigueur du premier décaissement : 11/05/2009	Prorogations (<i>préciser les dates</i>) : 30/06/2015 puis 31/12/2016	Date de clôture révisée (<i>si applicable</i>) : 31/12/2016
Date réelle du premier décaissement : 23/07/2009		

Source de financement (€):	Montant décaissé (montant, €) :	Pourcentage décaissé (%) :	Montant non décaissé (€) :	Pourcentage non décaissé (%) :
Source/instrument de financement 1:	174 330 000,00 ¹	100,00	0,00	0,00
Gouvernement :	107 161 858,00	90,91	10 719 209,00	9,09
Autres (exemple, co-financiers). Si nécessaire, ajouter d'autres lignes :	s.o.			
TOTAL	281 491 858,00	96,33	10 719 209,00	3,67
Source de financement (€) :	Montant engagé (€) :	Pourcentage engagé (%) :	Montant non engagé (€) :	Pourcentage non engagé (%) :
Source/instrument de financement 1:	140 501 743,00 ¹	80,60	33 828 257,00	19,40
Gouvernement :	117 881 067,00	100,00	0,00	0,00
Autres (exemple, co-financiers). Si nécessaires ajouter d'autres lignes :	s.o.			
TOTAL	258 382 810,00	88,42	33 828 257,00	11,58
Co-financiers et autres partenaires extérieurs : s.o.				
Organisme(s) d'exécution et de mise en œuvre : Direction Générale des Ponts et Chaussées (DGPC) au sein du Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MEHAT)				

D Revue et commentaires de la Direction

Rapport examiné par	Nom	Examiné le	Commentaires
Chef de bureau national			
Chef de division sectoriel	Abayomi BABALOLA		
Directeur régional (en tant que président de l'équipe pays)	Jacob KOLSTER		
Directeur Sectoriel	Amadou OUMAROU		

II Évaluation des performances du projet

A Pertinence

1. Pertinence de l'objectif de développement du projet

Notation*	Compte-rendu descriptif (250 mots maximum)
4	<p>Le programme d'investissements pour les infrastructures routières du 11^{ème} Plan quinquennal (2007-2011) s'inscrit dans la ligne des investissements des 9^{ème} et 10^{ème} Plans visant la mise en place d'un système de transport efficace avec des infrastructures de qualité. En pleine cohérence avec les dispositions du 11^{ème} Plan, le Document de stratégie-pays (DSP) 2007-2011 pour la Tunisie a retenu la modernisation des infrastructures et le renforcement du secteur productif comme un des piliers d'intervention de la Banque. Dans la mise en œuvre de cette stratégie, le Gouvernement et la Banque ont convenu d'un programme routier axé sur la réalisation de voies structurantes, l'aménagement et le renforcement de routes du réseau classé, la construction d'ouvrages d'art et l'amélioration de la desserte des zones de production. Dans cette démarche, certains gouvernorats du Centre et du Sud, qui ont connu un développement socio-économique moindre que ceux du littoral, ont fait l'objet d'une attention particulière en vue de réduire leur sous-équipement en infrastructures routières.</p> <p>Le projet routier V est le premier volet d'intervention de la Banque dans ce programme. Les événements de 2011 ainsi que leurs conséquences qui ont secoué le pays durant la période d'exécution du projet ont eu des répercussions sur la mise en œuvre du projet. Toutefois, l'objectif de développement du projet, rappelé ci-dessus, est resté pleinement aligné avec le DSP de la Banque et les stratégies de développement du pays reflétées dans le 11^{ème} Plan tout au long de cette période d'exécution.</p>

* Pour toutes les notations, utiliser l'échelle suivante : 4 (Très satisfaisant), 3 (Satisfaisant), 2 (Insatisfaisant), 1 (Très insatisfaisant)

¹ Source : ADB Summary Loan Ledger 31.10.2016

2. Pertinence de la conception du projet

Notation*	Compte-rendu descriptif (250 mots maximum)
3	Le projet a été conçu pour pallier aux différentes contraintes de capacité. Les réalisations ont donc été groupées en 4 catégories suivant les types de contrainte de capacité qu'on veut réduire. Ainsi, les voies structurantes concernent les déviations de villes et les dédoublements de voies ; les aménagements portent sur la réhabilitation y compris l'élargissement de la chaussée à 7m60 avec des accotements de 2m30 en moyenne ; les renforcements sont mis en œuvre pour remédier aux faiblesses structurelles sur des chaussées déjà calibrées à 7m60 ; et les ouvrages d'art sur de nouveaux sites de franchissement sont conçus pour assurer une circulation permanente et fluide. Les tronçons de route et ouvrages retenus pour les différentes catégories ont fait l'objet d'études techniques et économiques. Des ajustements techniques ont été faits durant les travaux. Ils résultent des projets d'exécution qui sont basés sur des études approfondies tenant compte des réalités effectives du terrain. Cela s'est traduit parfois par des modifications au niveau de la consistance et de l'envergure des travaux de terrassement, de la structure de chaussée et des longueurs des ouvrages d'art. Des insuffisances au niveau des études initiales ont engendré des surcoûts et des retards, voire des résiliations de marché et une relance tributaire des résultats de nouvelles études (cf. travaux de sécurisation de la MC128 à Korbous). Au final, la liste effective des tronçons de route et des ouvrages d'art diffère quelque peu de celle prévue à l'évaluation et les réalisations ont nettement dépassé, sur le plan quantitatif, les prévisions initiales.

3. Enseignements tirés relativement à la pertinence

Questions clés (5 maximum, ; si nécessaire, ajouter d'autres lignes)	Enseignements tirés	Public cible
1. Les listes finales des routes et ouvrages financées au titre du projet sont sensiblement différentes de celles indiquées dans le rapport d'évaluation du projet (REP). Pour des projets de cette taille, l'efficacité et l'efficacité du processus administratif de validation de ces modifications suivant les règles de procédure de la Banque sont questionnables eu égard aux effets et impacts recherchés.	1. Une approche programme paraît plus pertinente pour une enveloppe aussi importante. Les indicateurs d'effets et impacts, basés sur des performances au niveau sous-sectoriel et sectoriel, devraient alors être plus élaborés. Les résultats attendus ainsi que les critères d'éligibilité des routes et ouvrages au programme devraient être judicieusement précisés. Cela donnerait plus de flexibilité dans l'exécution des travaux et orienterait les investissements vers la recherche de plus d'efficacité dans la gestion routière.	1. Emprunteur, Organe d'exécution, Départements opérationnels de la BAD
2. Des insuffisances au niveau des études sont à l'origine de retards et de surcoûts importants.	2. Les dossiers d'appel d'offres devraient reposer sur des études vraiment détaillées avec un niveau élevé d'approfondissement. La DGPC devrait veiller à l'établissement de termes de référence qui vont dans ce sens et assurer que les études soient suivies par des Experts appropriés. Elle devrait également sensibiliser les bureaux d'études sur son exigence de qualité et, le cas échéant, engager des procédures pour les sanctionner en cas de négligences notoires. Ces études devraient être finalisées avant l'évaluation du projet.	2. Emprunteur, Organe d'exécution, Départements opérationnels de la BAD

B Efficacité

1. Progrès réalisés pour atteindre l'objectif de développement du projet (objet du projet)

Commentaires
<i>Fournir un bref descriptif du projet (composantes) et indiquer le contexte dans lequel il a été conçu et exécuté. Indiquer l'objectif de développement du projet (généralement l'objet du projet, tel qu'indiqué dans le CLAR)) et évaluer le progrès accompli. Les effets imprévus devraient également être pris en compte, ainsi qu'une référence spécifique à l'égalité des sexes dans le projet. Longueur maximale indicative : 400 mots.</i>
Le projet routier V s'inscrit dans la mise en œuvre du programme d'investissement pour les infrastructures routières dans le cadre du 11 ^{ème} Plan (2007-2011) ainsi que dans la continuité des interventions antérieures de la Banque. L'objectif de développement du projet est d'améliorer le niveau de service du réseau routier classé de manière à intensifier les échanges intra et inter régionaux et d'assurer une meilleure accessibilité des principaux pôles de développement du pays. Le projet comprend les réalisations des travaux de (i) voiries structurantes dans 7 gouvernorats composées de 5 déviations de villes en 2x2 voies sur un total de 36,5 km et 2 dédoublements/modernisations de routes sur 89 km, (ii) réhabilitation, y compris élargissement de chaussée à 7m60, de 374,1 km de

routes classées dans 10 gouvernorats, (iii) renforcement de 640,4 km de routes classées dans 16 gouvernorats et (iv) construction de 14 ouvrages d'art de 1 750 ml dans 11 gouvernorats.

Les effets escomptés ont été atteints pour ce qui concerne l'augmentation du linéaire de routes revêtues calibrées à $l \geq 7$ m qui représente maintenant près de 69% du réseau classé. La réduction du temps de parcours sur les routes qui ont été aménagées ne fait aucun doute même si on ne peut pas la quantifier en l'absence de données de référence initiales. La réduction des coûts d'exploitation des véhicules est un fait même si son ampleur est moindre que prévue. Pour l'entretien routier, le budget est passé de 58,2 millions TND en 2010 à 250,7 millions en 2015.

2. Établissement de rapports sur les effets

Indicateurs des effets (selon le CLAR; si nécessaires, ajouter d'autres lignes)	Valeur de base (année) (A)	Valeur la plus récente (B)	Cible visée (C) (valeur escomptée à l'achèvement du projet)	Progrès vers la réalisation de la cible (% réalisé) [(B-A)/(C-A)]	Compte-rendu descriptif (longueur maximale indicative : 50 mots par effets)	Indicateur sectoriel de base (Oui/Non)
Effet 1 : Taux de contrainte de capacité du réseau (taux de routes de gabarit < 7m)	40% en 2008	31% (2016)	25% et 640 km de routes renforcées (2016)	60% et 1065 km de routes renforcées	La cible finale indiquée dans le REP devait prendre en considération d'autres investissements en dehors des projets BAD.	Oui
Effet 2 : Réduction du coût d'exploitation des véhicules	0%	0,6 à 13,5% (l'année après la mise en service ; 2013 à 2017)	10 à 45% (l'année après la mise en service)		La réduction du coût d'exploitation des véhicules pour l'échantillon retenu varie de 0,6 à 13,5% l'année après la mise en service de la section de route concernée.	Oui
Effet 3 : Réduction du temps de parcours	n.d.	n.d.	>30%	n.d.	Il y a certainement des réductions des temps de parcours mais l'absence de valeurs de référence ne permet pas leur quantification.	Oui
Effet 4 : Efficacité de l'entretien des routes	Budget de 58,2 millions TND en 2010	Budget de 211,68 millions TND pour l'entretien en 2016 et 196,45 millions en 2012	Budget de 63 millions TND pour l'entretien en 2012	312% en 2012	Le budget d'entretien en dinars courants a largement dépassé ce qui était souhaité dans le REP même si cela n'est pas un gage suffisant d'entretien efficace.	Oui
Notation (voir méthodologie EER)*	Compte-rendu descriptif					
3	Les cibles définies à l'évaluation devraient être globalement atteintes même si l'ampleur de la réduction des coûts d'exploitation des véhicules est moindre que prévue. La cible du taux de contrainte de capacité indiqué dans le CLAR du REP ne peut être atteinte par les seules réalisations du projet. L'amélioration de l'état des routes, notamment par des renforcements, a été particulièrement rehaussée.					

3. Rapport sur les produits

Indicateurs des produits (tel qu'indiqué dans le CLAR; ajouter d'autres lignes, si nécessaire)	Valeur la plus récente (A)	Cible visée (B) (valeur escomptée à l'achèvement)	Progrès vers la réalisation de la cible (% réalisé) (A/B)	Compte-rendu descriptif (longueur maximale indicative: 50 mots par produit)	Indicateur sectoriel de base (Oui/Non)
Produit 1 : déviations de ville	20,5 km de routes de déviation pour 3 villes (Béja, Sidi Bouzid, M'Saken-Est)	36,5 km de routes de déviation pour 5 villes	56%	Les déviations de 4 villes (Béja, Jendouba, Sidi Bouzid, M'Saken-Est) seront achevées fin 2016. Les travaux de déviation d'El Hamama (12 km) sont en cours avec un avancement physique de 45% ; ils seront achevés en 2017 sur financement par le budget de l'Etat	Oui
Produit 2 : modernisation (mise en 2x2 voies) de routes	74 km	89 km	83%	Les travaux de dédoublement de la GP3 Jebel Oust-Fahs (29 km) sont en cours avec un avancement physique de 65%.	Oui
Produit 3 : routes revêtues réhabilitées avec chaussée >= 7,6 m	371,8 km	374,1 km	99,4%	Les travaux prévus dans 10 gouvernorats ont été bien achevés sauf la sécurisation de la MC128 à Korbous sur 2,3 km dont le marché a été résilié.	Oui
Produit 4 : routes revêtues renforcées	1065 km	640,4 km	166%	Un programme complémentaire de renforcement a pu être réalisé du fait des économies qui ont été dégagées sur les ressources du prêt.	Oui
Produit 5 : ouvrages d'art construits	14 ouvrages d'art de 786,5 ml	14 ouvrages de 1 730 ml	102%	14 ponts de longueurs comprises entre 10 et 110 ml ont été construits dans 12 gouvernorats. Les travaux de construction du pont de 115 ml sur l'Oued Medjerda au PK 65,5 de la GP17 à Jendouba sont en cours avec un avancement physique de 42%.	Oui
Notation (voir méthodologie EER)*	Compte-rendu descriptif				
4	Les cibles définies à l'évaluation pour les produits du projet seront nettement dépassées à l'achèvement des quelques travaux encore en cours. Déjà en se référant uniquement aux travaux entièrement achevés, les cibles pour les aménagements/réhabilitations et pour les ouvrages d'art ont été atteintes et celles relatives au renforcement ont été dépassées. Ainsi, au titre de la modernisation, le dédoublement de la MC43 sur près de 10 km, non prévu, dans le REP a été réalisé dans le cadre du projet. Par ailleurs, étant donné les économies réalisées sur le prêt, un programme complémentaire de renforcement portant sur 15 sections de route d'une longueur totale de 321,5 km a été convenu et mis en œuvre. De plus, 6 sections de route, non prévues dans le REP, ont été renforcées dans le cadre du projet tandis que 14 sections initialement prévues ne l'ont pas été. Au final, 1065 km de routes ont été renforcées contre une cible à l'évaluation de 640 km. Pour les ouvrages d'art, 12 sur les 14 prévus dans le REP ont été effectivement réalisés, y compris le pont sur l'Oued Medjmerda en cours de construction. Trois autres ouvrages d'art, non prévus dans le REP, ont également été construits au titre du projet.				

4. Notation de l'Objectif de développement (OD)

Notation de l'OD (à partir de l'EER actualisé)*	Compte-rendu descriptif (longueur maximale indicative: 250 mots)
S	Les effets et produits attendus du projet ont été globalement atteints voire dépassés pour certains. L'augmentation de la capacité des infrastructures routières a permis de répondre aux besoins de transport par la facilitation des échanges intra et interrégionaux. Les conditions de circulation sur les routes ont été nettement améliorées avec des dédoublements de voie, une bonne surface de roulement, des largeurs de chaussée et des accotements satisfaisantes, des signalisations renouvelées,

des éclairages à certains endroits particuliers pour une meilleure visibilité et des ouvrages d'art à double voie dont certains trottoirs sont protégés par des glissières de sécurité. Les coûts d'exploitation des véhicules ont été réduits sensiblement même si l'ampleur est moindre que prévue. Une banque de données routières est en cours de mise en place. Son opérationnalisation et son exploitation devraient permettre la mise en œuvre d'une stratégie d'entretien routier qui conforterait la durabilité des effets du projet.

5. Bénéficiaires (si nécessaire, ajouter d'autres lignes)

Réels (A)	Prévus (B)	Progrès vers la réalisation de la cible (% réalisé A/B)	% Femmes	Catégorie (par exemple, les agriculteurs, les étudiants)
Retombées positives particulières pour les populations du Nord-Ouest (Béja, Jendouba et Siliana), du Centre (Sousse, Mahdia, Monastir, Kairouan, Sidi Bouzid) et du Sud-Ouest (Gabes, Médenine)	Retombées positives particulières pour les populations du Nord-Ouest (Béja, Jendouba et Siliana), du Centre (Sousse, Mahdia, Monastir, Kairouan, Sidi Bouzid) et du Sud-Ouest (Gabes, Médenine)	100%	50%	Principalement agriculteurs. Dans un degré moindre, industriels et prestataires de services.
Emplois temporaires : >10 000	Emplois temporaires : 10 000	>100%	n.d.	Techniciens du BTP. Ouvriers qualifiés et non qualifiés

6. Effets imprévus ou additionnels (si nécessaire, ajouter d'autres lignes)

Description	Type (exemple. genre, changement climatique, aspect social, autres)	Positif ou négatif	Impact sur le projet (élevé, moyen, faible)

7. Leçons tirées relativement à l'efficacité (si nécessaires, ajouter d'autres lignes)

Questions clés (5 maximum; si nécessaire, ajouter d'autres lignes)	Leçons tirées	Public cible
1. Les effets relatifs à une réduction du temps de parcours et à une meilleure efficacité dans l'entretien routier n'ont pu être appréciés que de manière qualitative, d'autant plus que les valeurs de référence n'ont pas été précisées dans le REP.	1. Les missions de préparation et d'évaluation devraient indiquer systématiquement, pour tous les effets escomptés dans le cadre logique axé sur les résultats, des indicateurs quantifiables avec des valeurs de référence et pouvant être obtenus sans difficulté majeure auprès de sources identifiées.	1. Départements opérationnels de la BAD
2. Les prestations de suivi-évaluation indiquées dans le REP n'ont pas du tout été réalisées.	2. Le suivi-évaluation devrait être institutionnalisé au sein de la DGPC avec la mise en place d'une équipe pluridisciplinaire appropriée pouvant avoir des relais dans les directions régionales.	2. Emprunteur, organe d'exécution

C Efficience

1. Respect du calendrier

Durée prévisionnelle – année (A) (selon le REP)	Délai réel d'exécution – année (B) (depuis l'entrée en vigueur du 1er décaissement)	Délai prévu par rapport au délai réel d'exécution (A/B)	Notation *
4,57	7,57	0,60	2

Compte-rendu (longueur maximale indicative : 250 mots)

La mise en vigueur et la satisfaction des conditions préalables au premier décaissement ont été effectives en seulement 11 mois après la date d'approbation du projet. La quasi-totalité des appels d'offres pour les travaux prévus initialement ont été lancés en 2009 et 2010. A l'exécution, des modifications substantielles ont été apportées dans la consistance et l'envergure des travaux pour certains tronçons du fait d'insuffisances dans les études initiales. Par ailleurs, après les événements politiques de 2011, un bon nombre de personnes concernées par les expropriations ont adopté une attitude plus exigeante pour les indemnisations. Ces problèmes de libération d'emprise et d'études ont été à l'origine de retards et de surcoûts (avenants ou marchés résiliés avec relance de l'appel d'offres). Une première prorogation de 18 mois de la date de clôture a alors été faite. Par la suite, un programme complémentaire a été convenu entre les parties et fait l'objet d'un appel d'offres lancé en 2014. Une deuxième prorogation de la date de clôture au 31/12/2016 s'est suivie. Les travaux de déviation de Jendouba et d'El Hamma, dont les marchés ont été résiliés, seront achevés sur financement par le budget de l'Etat. Pour la sécurisation de la MC128 à Korbous (2,3 km), dont le marché des travaux a aussi été résilié, des études sont en cours sur financement de l'Etat pour déterminer la solution la plus appropriée.

2. Efficience de l'utilisation des ressources

Pourcentage moyen de la réalisation matérielle des produits du CLAR financés par tous les financiers (A) (voir II.B.3)	Taux d'engagement (%) (B) (voir tableau 1.C – Total taux d'engagement de tous les bailleurs de fonds)	Pourcentage moyen de la réalisation matérielle par rapport au taux d'engagement (A/B)	Notation *
100%	88,42%	113%	4

Compte-rendu (longueur maximale indicative : 250 mots)

Avec les niveaux des engagements actuels, les réalisations matérielles prévues à l'évaluation seront nettement dépassées à l'achèvement des quelques travaux encore en cours. Déjà en se référant uniquement aux travaux entièrement achevés, les réalisations pour les aménagements/réhabilitations et pour les ouvrages d'art ont été atteintes et celles relatives au renforcement ont été dépassées. Pour cette dernière composante, le taux de réalisation matérielle de 166% témoigne de l'utilisation efficiente des ressources, cela dans un contexte nettement plus complexe après les événements de 2011. Ce contexte a notamment impacté l'exécution du projet par les changements d'attitude des propriétaires ayant fait l'objet d'expropriation et la fréquence de roulement de personnel au niveau de l'équipe de coordination du projet.

3. Analyse coût-avantage

Taux de rentabilité économique (à l'approbation)	Taux de rentabilité économique actualisé (à l'achèvement)	Notation *
13,7 à 34,9%	13,6 à 45,8%	4

Compte-rendu descriptif (longueur maximale indicative : 250 mots)

Les volets modernisations/dédoubléments de voie, aménagements et renforcements du projet ont finalement concerné 86 sections de routes réparties dans 23 gouvernorats des 6 régions du pays. L'évaluation économique ex-post a été faite sur un échantillon d'une dizaine de sections de route, dont 2 modernisées, 4 aménagées et 4 renforcées. Cet échantillon comprend un mixage des classes de trafic (faible, moyen et fort) ainsi que des catégories de route (nationale, régionale et locale). Les sections de route retenues dans cet échantillon sont réparties dans les six régions du pays.

Les intensités, les structures ainsi que les prévisions de croissance de trafic pour chacune des huit catégories de véhicules ont été établies en se basant sur les données figurant dans les rapports de « Recensement général de la circulation » de 2007 et 2012. Les résultats de l'évaluation avec HDM-4 pour l'échantillon donnent des taux de rentabilité économique (TRE) de 13,6 à 45,8%. Les valeurs actuelles nettes (VAN) au taux d'actualisation de 10% varient de 0,33 à 19 millions \$EU avec une valeur moyenne de 17 000\$/km. Les réductions des coûts d'exploitation après la mise en service varient de 0,6 à 13,5%. L'évaluation ex-post n'a pas considéré de coûts et avantages exogènes.

4. État d'avancement de l'exécution (IP)

Notation de l'EE (tirée de l'EER actualisé) *	Compte-rendu descriptif (commenter spécifiquement les rubriques de l'EE qui ont obtenu une note insatisfaisante ou très insatisfaisante, selon le tout dernier EER). (longueur maximale indicative : 500 mots)
3	La moyenne arithmétique simple des notations des neuf critères de l'EE est égale à 2,89. Les conditions spécifiques et générales du prêt ont été satisfaites dans un court délai. Pour les acquisitions de travaux, les règles et procédures de la Banque ont été généralement respectées. Les décaissements par la Banque ont été effectués avec célérité avec des documents au complet. Toutefois, des décaissements ont été effectués au titre d'engagements complémentaires n'ayant pas fait l'objet d'avenants approuvés conformément aux règles de la Banque. La gestion financière du projet a été évaluée comme «insatisfaisante» en raison des

insuffisances relevées par l'auditeur et par la Banque, dont les recommandations n'ont pas toujours été mises en œuvre par l'agence d'exécution. Par ailleurs, des retards importants ont été enregistrés dans la soumission des rapports d'audit par rapport aux délais exigés par la Banque. En outre, des différences ont été relevées entre les engagements et les paiements au titre du prêt, qui sont en cours de rapprochement et traitement. La disponibilité et la mobilisation des fonds de contrepartie ont été très satisfaisantes. Le critère suivi-évaluation a été noté « très insatisfaisant » du fait de l'insuffisance de considération de ces prestations par la partie tunisienne.

5. Enseignements tirés relativement à l'efficacité

Questions clés (5 maximum; si nécessaires, ajouter d'autres lignes)	Enseignements tirés	Public cible
1. Des changements fréquents ont été notés dans l'équipe de coordination du projet. Cela a été parfois préjudiciable pour la continuité de la connaissance des détails d'exécution des projets.	1. L'organe d'exécution devrait limiter les changements dans l'équipe de coordination. Si de tels changements étaient inévitables, il faudrait exiger des passations écrites détaillées. De plus, un outil informatique de gestion de projets devrait être mis en place et renseigné systématiquement par les membres de l'équipe.	1. Organe d'exécution
2. Depuis les événements politiques de 2011, un bon nombre de personnes concernées par les expropriations ont adopté une attitude plus exigeante pour les indemnisations. De nombreux travaux ont ainsi subi des retards et des surcoûts pour des problèmes de libération d'emprise. Suite à l'adoption de la nouvelle loi du 11 juillet 2016, portant expropriation pour cause d'utilité publique, l'occupation de l'emprise requise peut maintenant être obtenue, même si la personne concernée n'est pas d'accord sur le montant d'indemnisation qui lui a été proposé, étant entendu que ledit montant doit avoir été consigné au Trésor.	2. La condition du prêt relative aux indemnisations effectives, avant le démarrage des travaux, pour la libération des emprises devrait être revue pour s'adapter avec la nouvelle loi de juillet 2016. Ainsi, l'exigence devrait être la libération légale de l'emprise avant le début des travaux, le processus d'indemnisation suivant son cours sans bloquer l'avancement des travaux. Il est clair que selon cette nouvelle loi, la personne concernée peut, si elle le veut, percevoir avant la libération de l'emprise le montant d'indemnisation qui lui a été proposé puisque ce montant a déjà été consigné au Trésor.	2. Emprunteur, Organe d'exécution, Départements opérationnels de la BAD
3. En cas de changements notables dans les travaux dus à des impondérables, les parties contractantes devraient privilégier les négociations pour aboutir à des accords acceptables et éviter des résiliations qui sont fortement préjudiciables en termes de délai et de surcoût. Dans les marchés actuels, il est prévu le recours au Comité de règlement à l'amiable. Or, dans la pratique, ce Comité institutionnalisé ne serait pas outillé pour faire face efficacement à toutes les demandes du pays.	3. Il faudrait prévoir et mettre dans le marché les nom et coordonnées d'une personne qui sera un arbitre pour permettre aux parties contractantes d'aboutir à des accords judiciaires pour des avenants en cas d'impondérables constatés durant l'exécution.	3. Organe d'exécution, Départements opérationnels ainsi que Département des acquisitions et des services fiduciaires de la BAD
4. Une certaine disparité dans la qualité des travaux a été observée.	4. Le contrôle et la surveillance des travaux devraient être systématiquement externalisés en recrutant un bureau d'études indépendant à cet effet.	4. Emprunteur, Organe d'exécution, Départements opérationnels de la BAD

D Durabilité

1. Viabilité financière

Notation	Compte-rendu descriptif (longueur maximale indicative : 250 mots)
*	
3	Le financement de l'entretien routier est assuré par une dotation budgétaire annuelle de l'Etat. Le projet a tenu à renforcer les capacités d'entretien des infrastructures routières en mettant comme condition du prêt une augmentation annuelle du budget d'entretien de façon à atteindre 63 millions TND en 2012. Cette exigence a été largement satisfaite puisque le budget d'entretien routier est passé de 58,2 millions TND en 2010 à 196,45 millions

	<p>en 2012. Il a même atteint un pic de 250,73 millions en 2015 avant de retomber à 211,68 millions en 2016. Ces allocations sont réparties entre les Directions Régionales de l'Équipement (DRE) des Gouvernorats qui coordonnent l'exécution des travaux d'entretien dont la programmation a été arrêtée avec la Direction de l'Exploitation et de l'Entretien Routier au sein de la DGPC. Les travaux d'entretien sont généralement assurés par des entreprises sous la supervision des services de la DRE. Ces mécanismes sont pleinement opérationnels pour contribuer à une bonne durabilité des bénéfices du projet même si des dispositions visant une amélioration des performances sont en perspective.</p>
--	---

2. Durabilité institutionnelle et renforcement des capacités

Notation *	Compte-rendu descriptif (longueur maximale indicative, 250 mots)
3	<p>Après quelques années marquées par de fréquents changements dans leur direction et leurs cadres, la DGPC et les DRE devraient maintenant connaître plus de stabilité pour assumer raisonnablement leurs prérogatives. Il y a lieu de renforcer les capacités techniques du personnel à différents niveaux. Même si le projet n'a pas réservé un financement spécifique pour l'appui institutionnel, il a été une bonne opportunité d'apprentissage et d'enrichissement d'expériences pour le nouveau personnel de la DGPC et des DRE. L'entretien des routes est une préoccupation affichée avec une programmation et une mise en œuvre annuelle. La DGPC est appuyée et relayée par les DRE pour cette programmation et mise en œuvre. Le contrôle des charges à l'essieu se renforce avec l'opérationnalisation de pèse-essieux mobiles. Le recensement général de la circulation, prévu tous les 5 ans, continue avec la publication du rapport de 2012. Une banque de données routières est en cours de mise en place ; elle devrait contribuer au renforcement des capacités de gestion routière.</p>

3. Appropriation et durabilité des partenariats

Notation *	Compte-rendu descriptif (longueur maximale indicative : 250 mots)
3	<p>Les gouvernorats bénéficiaires ont été pleinement impliqués dans la préparation et la mise en œuvre du projet à travers les DRE. Ces DRE assurent la supervision et le suivi des études et des travaux. Parfois avec l'assistance de bureaux d'études pour le contrôle et la surveillance des travaux, elles veillent à ce que les infrastructures routières soient équipées d'accessoires qui accroissent la visibilité et la sécurité routière. Leurs rôles dans la programmation et la mise en œuvre de l'entretien routier sont cruciaux comme indiqué ci-dessus. Etant donné leur proximité, leurs capacités à intervenir avec célérité et efficacité sont déterminantes pour garantir la continuité et la pérennité des niveaux de service offerts par les infrastructures.</p>

4. Durabilité environnementale et sociale

Notation *	Compte-rendu descriptif (longueur maximale indicative : 250 mots)
2	<p>Les enveloppes budgétaires pour les déplacements de réseaux et les indemnités pour les expropriations ont été réservées. Les modalités d'évaluation et les procédures d'application des mesures compensatoires et de bonification régies par les décrets et lois ont été suivies. Toutefois, certaines libérations d'emprise ont été fortement retardées du fait de l'accroissement substantiel des exigences d'indemnités par certains propriétaires. Les dispositions pratiques de la nouvelle loi du 11 juillet 2016, portant expropriation pour cause d'utilité publique, qui a été adoptée, vont dorénavant permettre que l'occupation des emprises requises puisse être effective sans attendre les résultats des négociations sur les indemnités qui suivent leurs cours. Les autres mesures indiquées dans le plan de gestion environnemental et social ont été intégrées dans les travaux mais leur suivi effectif n'a pas été renseigné du fait du manque de personnel dévolu à cet effet tant au niveau de la DGPC que des DRE.</p>

5. Enseignements tirés relativement à la durabilité

Questions clés (5 maximum; si nécessaire, ajouter d'autres lignes)	Enseignements tirés	Public cible
1. Une banque de données routières est en cours de mise en place. Par la suite, elle devrait permettre une meilleure gestion du réseau routier par une meilleure programmation et mise en œuvre de l'entretien courant et périodique.	1. La Banque devrait suivre de près l'évolution de la mise en place de la banque de données routières et, le cas échéant, assister la DGPC dans son opérationnalisation et exploitation. Dans ce contexte, la Banque devrait persévérer dans ses dialogues avec la DGPC pour la mise en œuvre d'une stratégie d'entretien efficace.	1. Départements opérationnels de la BAD

1. Performance de la Banque

Notation *	Compte-rendu descriptif sur la performance (tant quantitative que qualitative, en fonction des informations disponibles) de la Banque, à insérer par l'emprunteur. Voir la note d'orientation sur les questions à aborder. (longueur maximale indicative : 250 mots)	
3	<p>Plusieurs changements ont eu lieu au niveau du Coordonnateur d'activités de la Banque. Toutefois, la présence de la Banque à Tunis, avec les Experts et les ressources requis pour le suivi du projet, a permis de traiter les dossiers et de répondre aux requêtes dans des délais tout à fait raisonnables comme l'a assuré la DGPC. La partie tunisienne a bien apprécié la contribution de la Banque dans la résolution des différents problèmes d'exécution et ses observations constructives, notamment pour un allotissement plus approprié des travaux lors des appels d'offres. Le proximité a été propice à des échanges fructueux et positifs. Après une mission de lancement, la Banque a tenu des missions régulières de supervision, en moyenne deux fois par an. Cependant, les actions attendues n'ont pas été parfois concrétisées. Ainsi, malgré les rappels, notamment durant les missions de supervision, les rapports d'audit financier ont été soumis avec un retard conséquent sauf pour 2014. Pour la gestion financière, après avoir évalué le risque comme substantiel du fait notamment de la non mise en œuvre des recommandations, la Banque a augmenté la fréquence de ses supervisions à deux par an et s'est attachée à une assistance rapprochée de l'organe d'exécution pour l'aider à mettre en œuvre les recommandations. Pour le suivi-évaluation, la Banque a recommandé le recrutement de Consultant mais aucune action n'a été prise dans ce sens.</p>	
Commentaires à insérer par la Banque sur sa propre performance (tant quantitative que qualitative, en fonction des informations disponibles). Voir la note d'orientation sur les questions à aborder. (longueur maximale indicative : 250 mots)		
<p>Le dialogue de proximité a été propice à une utilisation efficiente des ressources. Les parties devraient l'intensifier pour une plus grande efficacité dans la gestion routière. La fréquence des missions de supervision est satisfaisante. Lors de ces missions et de par ses interactions tant avec la DGPC qu'avec les Directions Régionales, la Banque a contribué à résoudre les problèmes posés et à faire avancer le projet. Toutefois, ces missions gagneraient à apprécier, de manière exhaustive, l'évolution de la situation des produits et des effets ainsi que de leurs indicateurs par rapport aux prévisions du REP et à renseigner systématiquement les résultats et conclusions des missions par des rapports sur l'état d'exécution et des résultats (EER).</p>		
Questions clés (liées à la performance de la Banque, 5 maximum; si nécessaire, ajouter d'autres lignes)	Enseignements tirés	
1. Etant donné le volume de ses interventions en cours et en vue dans le secteur des transports, la Banque gagnerait à s'impliquer davantage dans des initiatives et dialogues sectoriels avec la partie tunisienne et les partenaires techniques et financiers visant une plus grande efficacité et efficacité, tout en assurant une coordination soutenue des projets qu'elle finance.	1. Les capacités en personnel de la Banque en Tunisie devraient être renforcées pour lui permettre de participer à, voire d'initier, des dialogues multidisciplinaires soutenus au niveau sectoriel tout en assurant les prestations requises à différentes étapes du cycle de projet.	

2. Performance de l'emprunteur

Notation *	Compte-rendu descriptif sur la performance (tant quantitative que qualitative, en fonction des informations disponibles). Voir la note d'orientation sur les questions à aborder. (longueur maximale indicative : 250 mots)	
3	<p>L'emprunteur a satisfait les conditions générales et spécifiques du prêt 11 mois seulement après l'approbation. Les appels d'offres pour les travaux ont été lancés diligemment dès 2009 et de nombreux marchés ont été signés en décembre 2009. Le premier décaissement pour le compte spécial a été fait en à peine 13 mois après l'approbation et 2 mois après la mise en vigueur. Les dossiers de demandes de décaissement, tant pour les paiements directs que pour le compte spécial, ont été soumis au complet, permettant à la Banque de les traiter rapidement. Malgré les turbulences socio-politiques et un contexte économique morose après les événements de 2011, les fonds de contrepartie ont toujours été disponibles en temps opportun, tant pour la part du Gouvernement dans le financement des travaux que le financement intégral des indemnités pour les expropriations, des déplacements des réseaux, du contrôle et de la surveillance des travaux. De plus, pour bon nombre de travaux dont les marchés cofinancés par la Banque ont été résiliés pour différentes raisons, leur achèvement a été financé par le budget de l'Etat.</p> <p>Les services des directions régionales de l'équipement, assistés souvent par des bureaux d'études, sont vigilants pour assurer une bonne qualité générale des travaux. Toutefois, sur le plan de la gestion financière, les recommandations n'ont pas été mises en œuvre et les rapports d'audit financier ont souvent été remis en retard. Enfin, le suivi-évaluation a été pratiquement négligé malgré les relances de la Banque.</p>	

Questions clés (liées à la performance de l'emprunteur, 5 maximum ; si nécessaire, ajouter d'autres lignes)	Enseignements tirés

3. Performances des autres parties prenantes

Notation *	Compte-rendu descriptif sur la performance des autres parties prenantes, y compris les cofinanciers, les entrepreneurs et les prestataires de service. Voir la note d'orientation sur les questions à aborder. (longueur maximale indicative : 250 mots)	
3	<p>Les entreprises de travaux ont généralement assuré une mise en œuvre de bonne qualité qui a été validée par les essais faits par le Centre d'essais des techniques de la construction (CETEC) même si une certaine disparité a été observée. Les prestations de contrôle et surveillance des travaux ont été menées souvent par des bureaux d'études mais aussi parfois par les services des DRE.</p> <p>Des modifications dans la consistance et l'envergure des travaux se sont traduites parfois par des prolongations de délai et des avenants. Certains marchés ont été résiliés soit aux torts des Titulaires soit d'un commun accord (problèmes prolongés d'expropriation ou insuffisances substantielles dans les études initiales).</p>	
Questions clés (liées à la performance des autres parties prenantes, 5 maximum ; si nécessaire, ajouter d'autres lignes)	Enseignements tirés (5 maximum)	Public cible (pour les leçons tirées)

IV Synthèse des principaux enseignements tirés et recommandations

1. Principaux enseignements tirés

Questions clés (5 maximum; si nécessaire, ajouter d'autres lignes)	Principaux enseignements tirés	Public cible
1. Les listes finales des routes et ouvrages financées au titre du projet sont sensiblement différentes de celles indiquées dans le rapport d'évaluation du projet (REP). Pour des projets de cette taille, l'efficacité et l'efficacité du processus administratif de validation de ces modifications suivant les règles de procédure de la Banque sont questionnables eu égard aux effets et impacts recherchés.	1. Une approche programme paraît plus pertinente pour une enveloppe aussi importante. Les indicateurs d'effets et impacts, basés sur des performances au niveau sous-sectoriel et sectoriel, devraient alors être plus élaborés. Les résultats attendus ainsi que les critères d'éligibilité des routes et ouvrages au programme devraient être judicieusement précisés. Cela donnerait plus de flexibilité dans l'exécution des travaux et orienterait les investissements vers la recherche de plus d'efficacité dans la gestion routière.	1. Emprunteur, Organe d'exécution, Départements opérationnels de la BAD
2. Les effets relatifs à une réduction du temps de parcours et à une meilleure efficacité dans l'entretien routier n'ont pu être appréciés que de manière qualitative, d'autant plus que les valeurs de référence n'ont pas été précisées dans le REP.	2. Les missions de préparation et d'évaluation devraient indiquer systématiquement, pour tous les effets escomptés dans le cadre logique axé sur les résultats, des indicateurs quantifiables avec des valeurs de référence et pouvant être obtenus sans difficulté majeure auprès de sources identifiées.	2. Départements opérationnels de la BAD
3. Les prestations de suivi-évaluation indiquées dans le REP n'ont pas du tout été réalisées.	3. Le suivi-évaluation devrait être institutionnalisé au sein de la DGPC avec la mise en place d'une équipe pluridisciplinaire appropriée pouvant avoir des relais dans les directions régionales.	3. Emprunteur, organe d'exécution
4. Des changements fréquents ont été notés dans l'équipe de coordination du projet. Cela a été parfois préjudiciable pour la continuité de la connaissance des détails d'exécution des projets.	4. L'organe d'exécution devrait disposer d'un outil informatique intégré de gestion de projets connecté avec les directions régionales qui sont ses relais au niveau des gouvernorats. Cet outil devrait être renseigné systématiquement par les membres de l'équipe.	4. Organe d'exécution
5. Depuis les événements politiques de 2011, un bon nombre de personnes concernées par les	5. La condition habituelle de prêt relative aux indemnités effectives, avant le démarrage des	5. Emprunteur, Organe

expropriations ont adopté une attitude plus exigeante pour les indemnités. De nombreux travaux ont ainsi subi des retards et des surcoûts pour des problèmes de libération d'emprise. Suite à l'adoption de la nouvelle loi du 11 juillet 2016, portant expropriation pour cause d'utilité publique, l'occupation de l'emprise requise peut maintenant être obtenue, même si la personne concernée n'est pas d'accord sur le montant d'indemnité qui lui a été proposé, étant entendu que ledit montant doit avoir été consigné au Trésor.	travaux, pour la libération des emprises devrait être revue pour s'adapter avec la nouvelle loi de juillet 2016. Ainsi, l'exigence devrait être la libération légale de l'emprise avant le début des travaux, le processus d'indemnité suivant son cours sans bloquer l'avancement des travaux. Il est clair que selon cette nouvelle loi, la personne concernée peut, si elle le veut, percevoir avant la libération de l'emprise le montant d'indemnité qui lui a été proposé puisque ce montant a déjà été consigné au Trésor.	d'exécution, Départements opérationnels de la BAD
--	---	---

2. Principales recommandations (en mettant un accent particulier sur la garantie de la durabilité des avantages du projet)

Questions clés (10 maximum; si nécessaire, ajouter d'autres lignes)	Principale recommandation	Responsable	Délai
1. Les recommandations au titre de la gestion financière n'ont pas été mises en œuvre.	La DGPC devrait assurer la mise en œuvre des recommandations au titre de la gestion financière, au besoin avec l'assistance de la Banque.	DGPC	Fin 2016
2. Les travaux de déviation de la ville d'El Hamma et de construction du pont de franchissement de l'Oued Medjerda au PK 65,5 de la GP17 à Jendouba ne seront pas terminés avant la date de clôture du prêt.	Le Gouvernement devrait assurer l'achèvement des travaux de déviation de la ville d'El Hamma et de construction du pont sur l'Oued Medjerda et mettre en place le financement requis après la clôture du prêt.	DGPC	2017
3. Les travaux de sécurisation de la MC128 à Korbous sont suspendus, après résiliation du marché y relatif, dans l'attente des résultats des études approfondies.	La Banque devrait suivre les résultats des études approfondies sur la sécurisation de la MC128 à Korbous et continuer le dialogue avec le Gouvernement pour la réalisation des travaux qui en découleraient.	DGPC, OITC	2017
4. La mise en place d'une banque données routières (BDR) est en cours.	La Banque devrait relancer le dialogue avec la DGPC pour l'opérationnalisation d'une bonne gestion du réseau routier après la mise en place de la BDR.	DGPC, OITC	2017
5. Les impacts et la durabilité du projet seront plus lisibles dans quelques années.	La Banque devrait mener une mission d'évaluation des impacts et de la durabilité du projet dans trois ou quatre ans.	OPEV	2020

V Notation globale du RAP

Volets et critères	Notation*
VOLET A : PERTINENCE	4
Pertinence de l'objectif de développement du projet (II.A.1)	4
Pertinence de la conception du projet (II.A.2)	3
VOLET B : EFFICACITÉ	3
Objectif de développement (OD) (II.B.4)	3
VOLET C : EFFICIENCE	3
Respect du calendrier (II.C.1)	2
Efficacité de l'utilisation des ressources (II.C.2)	4
Analyse coût-avantage (II.C.3)	4
État d'avancement de l'exécution (IP) (II.C.4)	3

VOLET D : DURABILITÉ	3
Viabilité financière (II.D.1)	3
Durabilité institutionnelle et renforcement des capacités (II.D.2)	3
Appropriation et durabilité des partenariats (II.D.3)	3
Durabilité environnementale et sociale (II.D.4)	2
MOYENNE ARITHMETIQUE DES VOLETS	3,25
NOTE GLOBALE DE L'ACHEVEMENT DU PROJET	S

VI Sigles et abréviations

Sigle (si nécessaires, ajouter d'autres lignes)	Description
BAD	Banque africaine de développement
BDR	Banque de données routières
BTP	Bâtiment et travaux publics
CETEC	Centre d'essais des techniques de la construction
CLAR	Cadre logique axé sur les résultats
DGPC	Direction Générale des Ponts et Chaussées
DRE	Direction Régionale de l'Équipement
DSP	Document de stratégie-pays
EE	Etat d'exécution
EER	Etat d'exécution et des résultats
GP	Route de grand parcours (route nationale)
MEHAT	Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire
MC	Route de moyenne communication (route régionale)
n.d.	Non disponible
OD	Objectif de développement
OITC	Département des transports et des technologies de l'information et de la communication
OPEV	Département de l'évaluation
RAP	Rapport d'achèvement du projet
REP	Rapport d'évaluation du projet
RVE	Route vicinale d'Etat (route locale)
s.o.	Sans objet
TMJA	Trafic moyen journalier annuel
TRE	Taux de rentabilité interne
VAN	Valeur actuelle nette

Pièce jointe requise : Rapport actualisé sur l'état d'avancement de l'exécution et les résultats (EER) – la date devrait être la même que celle de la mission RAP.