

GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT



**DÉPARTEMENT DE L'ÉVALUATION DES OPÉRATIONS
(OPEV)**

LESOTHO : PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE MPHARANE-BELA BELA

Rapport d'évaluation des performances du projet (REPP)

Division de l'évaluation des projets et des programmes (OPEV 1)

Juillet 2011

TABLE DES MATIÈRES

Page N°.

ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES	i
ÉQUIVALENCES MONÉTAIRES	ii
DONNÉES DE BASE DU PROJET	iii
RÉSUMÉ DES NOTES.....	vi
RÉSUMÉ	vii
1. LE PROJET.....	1
1.1 Contexte économique du pays/secteur.....	1
1.2 Formulation du projet	2
1.3 Objectifs et portée au moment de l'évaluation (Cadre logique rétrospectif)	3
1.4 Modalités de financement – Banques et d'autres bailleurs de fonds.....	3
1.5 Méthodologie et approche de l'évaluation	4
1.6 Indicateurs clés de performance (KPI) et disponibilité de données de référence.....	4
2. PERFORMANCE À L'EXÉCUTION	5
2.1 Entrée en vigueur du prêt, démarrage et exécution	5
2.2 Mesures de sauvegarde socio-environnementale.....	6
2.3 Respect des coûts, décaissements et modalités de financement du projet.....	6
2.4 Gestion, rapports, suivi et évaluation du projet	7
3. NOTATION ET ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE	7
3.1 Pertinence des finalités et objectifs, et évaluation de la qualité à l'entrée	7
3.2 Réalisation des objectifs et des extrants (« Efficacité »)	8
3.3 Efficience.....	11
3.4 Impact sur le développement institutionnel.....	12
3.5 Autres impacts sur le développement	12
3.6 Durabilité.....	14
3.7 Notation de la performance globale.....	18
3.8 Performance de l'emprunteur et de l'organe d'exécution	19
3.9 Performance du Groupe de la Banque et des cofinanciers	19
3.10 Facteurs influant sur la performance et les réalisations à l'exécution	19
4. CONCLUSIONS, ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS.....	20
ACTIONS DE SUIVI.....	23
CARTE DE LA ZONE DU PROJET	24

ANNEXES

	<u>Nb. de pages</u>
ANNEXE A : CRITÈRES D'ÉVALUATION – RÉTROSPECTIVE	4
ANNEXE B : PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	1
ANNEXE C : ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE	1
ANNEXE D : FACTEURS INFLUANT SUR LA PERFORMANCE ET LES RÉALISATIONS À L'EXÉCUTION	4
ANNEXE E : SCHÉMA LOGIQUE DE L'INTERVENTION	1
ANNEXE F : MATRICE RÉTROSPECTIVE DU PROJET	5
ANNEXE G : CALCUL DU TAUX DE RENTABILITÉ ÉCONOMIQUE	3
ANNEXE H : EXTRAIT DE L'ENQUÊTE SOCIO-ÉCONOMIQUE	1

Ce rapport a été établi par une équipe de consultants (Aurecon, République d'Afrique du Sud) sous la coordination de M^{me} Maria PATEGUANA (jeune professionnel, OPEV.1) et la supervision de M. M.H. MANAI, chef de division, OPEV.1. Toute question concernant ce document doit être adressée à M. MANAI, poste 2416.

ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

\$ EU	=	Dollar des États-Unis
ARV	=	Antirétroviral
ASPM	=	Avis spécifique de passation de marché
BAD	=	Banque africaine de développement
BM	=	Banque mondiale
CBR	=	Indice portant californien
CDV	=	Comité de développement des villages
CEP	=	Calendrier d'évaluation de projet
CESE	=	Charge de l'essieu standard équivalent
CEV	=	Coût d'exploitation des véhicules
CFR	=	Conseil du Fonds routier
CMM	=	Conseil municipal de Maseru
CTR	=	Comité du transport routier
DRR	=	Département des routes rurales
ESE	=	Essieu standard équivalent
ETNL	=	Étude sur les transports nationaux au Lesotho
FAD	=	Fonds africain de développement
FR	=	Fonds routier
Gouv.	=	Gouvernement du Royaume du Lesotho
IDH	=	Indice du développement humain
ITP	=	Projet de transport intégré
KPH	=	Kilomètres par heure
KVP	=	Kilomètres véhicule parcourus
LHDA	=	Office de développement des hauts plateaux du Lesotho
LHWP	=	Projet d'approvisionnement en eau des Hauts-Plateaux du Lesotho
MATQ	=	Moyenne annuelle du trafic quotidien
MFPD	=	Ministère des Finances et de la Planification du développement
MODP	=	Ministère de la planification du développement
MOLG	=	Ministère des collectivités locales
MONR	=	Ministère des Ressources naturelles
MOPWT	=	Ministère des Travaux Publics et des Transports
NMM	=	Niveau moyen de la mer
PCP	=	Planification et contrôle des projets
PIB	=	Produit intérieur brut
PRER	=	Programme de réhabilitation et d'entretien des routes
PTN	=	Plan de transport national
RAP	=	Rapport d'achèvement de projet
REP	=	Rapport d'évaluation du projet
REPP	=	Rapport d'évaluation de la performance du projet
SADC	=	Communauté de développement de l'Afrique australe
SATCC	=	Commission des transports et des communications de l'Afrique australe
SRP	=	Stratégie de réduction de la pauvreté
TRE	=	Taux de rentabilité économique
UC	=	Unité de compte
VPJ	=	Véhicules par jour
ZGF	=	Zone de gestion de la faune

ÉQUIVALENCES MONÉTAIRES

Évaluation	1 UC =	10,8256 maloti
RAP	1 UC =	12,4415 maloti
REPP	1 UC =	11,2000 maloti
	1 \$ EU =	7,66 maloti

POIDS ET MESURES

1,00 mètre (m)	=	3,281 pieds
1,00 kilomètre (km)	=	0,621 mile
1,00 kilomètre carré (km ²)	=	0,386 mile carré (mi ²)
1,00 hectare (ha)	=	2,471 acres
1,00 kilogramme (kg)	=	2,200 livres

EXERCICE BUDÉTAIRE

1^{er} avril – 31 mars

DONNÉES DE BASE DU PROJET

Données préliminaires

Pays	:	Lesotho
Projet	:	Projet d'amélioration de la route Mpharane-Bela Bela
Numéro du prêt	:	2100150006779
Emprunteur	:	Royaume du Lesotho
Bénéficiaire	:	Royaume du Lesotho
Organe d'exécution	:	Ministère des Travaux Publics et des Transports, Direction des routes

A. Dates clés

	<u>À l'évaluation</u>	<u>Réalisations</u>
1. Montant du prêt (millions d'UC)	4,29	7,41
2. Date d'approbation du prêt	--	16 janvier 2002
3. Date de signature du prêt	--	16 avril 2002
4. Date d'entrée en vigueur du prêt	--	4 octobre 2002
5. Date effective du premier décaissement :	Septembre 2002	Mars 2003
6. Date effective du dernier décaissement :	Décembre 2004	Décembre 2004 (Banque) Octobre 2006 (Gouv.)

B. Plan de financement (équivalents UC)

Source de financement	en millions d'UC							
	À l'évaluation				Réalisations			
	DEV.	ML	Total	%	DEV.	ML	Total	%
BAD	3,92	0,37	4,29	90,0	4,29	0,00	4,29	57,9
Gouv.	0,00	0,48	0,48	10,0	0,00	3,12	3,12	42,1
Total	3,92	0,85	4,77	100,0	4,29	3,12	7,41	100,0

C. Indicateurs de performance

1. Dépassement des coûts	:	55,3 %
2. Dépassement des délais	:	9 mois
• Retard d'entrée en vigueur (%)	:	0
• Retard sur la date d'achèvement (%)	:	75 %
• Retard sur le dernier décaissement (%)	:	54 %
• Nb. de reports de la période de validité du don	:	0
3. État d'exécution du projet	:	Achevé

D. Missions

Type de mission	Nombre de missions	Nombre de personnes	Période	Composition	Jours-personne
Identification	---	---	---	---	---
Préparation	1	2	01/2001	Ingénieur des transports et économiste des transports	28
Évaluation	1	3	09/2001	Ingénieur des transports, économiste des transports et spécialiste de l'environnement	42
Supervision	1	2	11/2002	Ingénieur des transports et économiste des transports	22
	1	2	04/2003	Ingénieur des transports et économiste des transports	14
	1	2	07/2003	Ingénieur des transports et économiste des transports	18
	1	2	02/2004	Ingénieur des transports et économiste des transports	26
	1	1	10/2005	Ingénieur des transports	7
RAP	1	2	02/2005	Ingénieur des transports et économiste des transports	28
REPP	1	5	09/2010	Chargé d'évaluation, équipe de consultants (économiste des transports, spécialiste de l'environnement, spécialiste des questions socio-économiques, administrateur de projet et directeur de projet)	9

E. Décaissements (en millions d'UC)

Année	À l'évaluation		Réalizations	
	Montant	%	Montant	%
2002	1,10	25,6	0,00	00,0
2003	2,32	79,7	0,62	14,5
2004	0,87	100,0	3,67	100,0
Total	18,50		10,59	100,0
Solde non décaissé annulé			0,00	00,0

F. Taux de rentabilité économique

Section	À l'évaluation	RAP	REPP
Route Mpharane-Bela Bela	16 %	12,5 %	7,26 %

RÉSUMÉ DES NOTES

Critère d'évaluation	RAP	REPP
Pertinence et qualité à l'entrée	Satisfaisant	Satisfaisant
« Efficacité »	S.O.	Satisfaisant
Efficiences	Insatisfaisant	Insatisfaisant
Développement institutionnel	S.O.	S.O.
Viabilité	Satisfaisant	Insatisfaisant
Autres impacts sur le développement	S.O.	Satisfaisant
Indicateur de performance global	Satisfaisant	Satisfaisant
Performance de l'emprunteur	Satisfaisant	Satisfaisant
Performance de la Banque	Satisfaisant	Satisfaisant

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

1. INTRODUCTION

1.1 Le Rapport d'évaluation des performances du projet (REPP) présente les conclusions de l'évaluation indépendante du Projet d'amélioration de la route Mpharane-Bela Bela au Lesotho. En janvier 2002, la Banque a approuvé un prêt du FAD de 4,29 millions d'UC destiné à financer le bitumage de 25 km de route en latérite entre Mpharane et Bela Bela, ainsi que des voies secondaires menant à St Theresa et Kolojane.

1.2 Le projet avait pour objectifs d'améliorer la qualité des transports routiers et de réduire les coûts d'exploitation des véhicules et d'entretien des routes entre Mpharane et Bela Bela et Kolojane et St Theresa.

1.3 La Direction des travaux routiers a géré le contrat et la supervision du projet. Les travaux préparatoires ont été effectués par le biais d'études de faisabilité et d'études techniques détaillées financées par la Banque et le gouvernement du Lesotho et achevées en juillet 2000. Les études recommandèrent le bitumage de la route entre Mpharane et Bela Bela.

2. PRINCIPALES CONSTATATIONS

2.1 L'exécution du projet et la réalisation des objectifs de développement ont pâti de retards importants et ont nécessité des financements supplémentaires de la part de l'État. Le calendrier de mise en œuvre était très optimiste et les travaux d'exécution ont duré 21 mois au lieu des 12 prévus.

2.2 Cependant, le projet était *pertinent*, au regard de sa cohérence avec le Document de stratégie pays de la Banque, notamment en ce qui concerne le développement rural, et avec la Stratégie de réduction de la pauvreté 2003/04 – 2006/07 (SRP), qui mettait l'accent sur le développement des infrastructures (en insistant tout particulièrement sur les routes). L'amélioration de cette route est également mentionnée dans le Programme relatif au secteur des transports. En termes de qualité à l'entrée, on relève deux insuffisances de conception majeures : i) les objectifs ont été limités à la réduction des coûts de transport et à la garantie d'un accès en tout temps à certaines communautés. Les dimensions socio-économiques telles que la réduction de la pauvreté, le renforcement du développement socio-économique des régions visées et le développement rural n'ont pas été explicitement mentionnées ou prises en compte dans la conception du projet et ii) il n'y a pas eu d'évaluation socio-économique de référence appropriée ou d'évaluation socio-économique/de la pauvreté au début du projet.

2.3 Le projet a été *efficace*, dans la mesure où il a atteint les résultats escomptés, mais ses insuffisances majeures résident l'obtention de résultats à long terme. Les temps de voyage ont été réduits, passant d'environ une heure à une demi-heure. La route est à présent accessible toute l'année par tout type de véhicules et les estimations du coût d'exploitation des véhicules (CEV) font état d'une réduction d'environ 40 %. Néanmoins, il n'est pas évident à ce stade que les résultats à long terme, c'est-à-dire la promotion de la croissance et du développement économiques, le développement socio-économique et l'atténuation de la pauvreté, aient été atteints. Ceci s'explique peut-être par le fait que la route n'a été achevée qu'en 2005 et qu'en général, l'impact des routes rural prend un certain temps pour se matérialiser.

2.4 Des informations actualisées sur le comptage des véhicules, la réalisation physique des extrants et le coût d'exploitation des véhicules (CEV) ont été utilisées pour recalculer le taux de

rentabilité économique (TRE), qui s'est élevé à 7,26 % contre les 16 % prévus à l'évaluation. Cet écart s'explique principalement par un nombre de véhicules inférieur aux prévisions. En outre, l'exécution du projet s'est caractérisée par un retard de neuf mois, un dépassement de coûts de 55,3 % (depuis l'évaluation jusqu'à l'achèvement) et le recours à de la main-d'œuvre pour l'entretien. Globalement, l'efficacité du projet est jugée *insatisfaisante*.

2.5 Deux aspects majeurs nuisent à la durabilité du projet, à savoir : i) l'insuffisance du financement de l'entretien et ii) les limites de capacité institutionnelle. Le recouvrement des coûts auprès des utilisateurs n'est pas suffisant pour apporter une contribution à la réhabilitation de la route. D'après une étude récente menée par le Fonds routier (FR) en 2010¹, ce niveau s'élève à 56,78 millions de maloti (soit environ l'équivalent de 5,07 millions d'UC) pour l'exercice financier 2007/08, comparé aux 155,48 millions de maloti (environ 13,9 millions d'UC) requis par an pour l'entretien courant et périodique nécessaire uniquement pour maintenir le réseau en bon état. Ce chiffre représente un taux de recouvrement de coûts auprès des utilisateurs d'environ 36,5 %. Si l'on inclut les allocations budgétaires ordinaires du gouvernement central, le déficit de financement se réduit à 56 %.

2.6 En termes de viabilité institutionnelle, la Direction des routes (DR) subit actuellement une réforme institutionnelle majeure, les effectifs étant en train d'être ramenés de 1800 (techniciens et cadres) à 150 (cadres uniquement). Seuls 60 postes sur les 150 ont été pourvus et les autres font actuellement l'objet d'une annonce.

2.7 Globalement, le projet est jugé satisfaisant malgré le fait que les estimations relatives à l'augmentation du trafic ne se sont pas matérialisées et que tant les retards d'exécution que les dépassements de coût ont affecté l'efficacité du projet, certains résultats étant atteints plus lentement que prévu.

3. ENSEIGNEMENTS

- L'existence de données de référence et d'un suivi permanent par les organes d'exécution du pays après l'achèvement du projet est essentielle pour assurer une évaluation d'impact approprié des projets ayant des dimensions socio-économique et de réduction de la pauvreté.
- Le développement du secteur privé dans la passation de contrats de travaux routiers est une condition nécessaire pour assurer une concurrence satisfaisante lors du processus d'appel d'offres et des qualifications appropriées de la capacité nationale dans le secteur.
- Un système de suivi et d'évaluation (S&E) adapté, comportant des indicateurs de performance clés permettant de mesurer l'impact socio-économique et la réduction de la pauvreté, est essentiel pour s'assurer que les objectifs sont atteints et que le projet produit les effets escomptés.
- L'allocation régulière de fonds suffisante pour l'entretien des routes est une condition nécessaire à la durabilité du projet. Cette allocation doit se fonder sur un programme de planification rigoureuse de l'entretien routier.
- L'existence d'une capacité et d'une expertise institutionnelles adéquates au Département des routes en matière de planification et d'exécution des travaux d'entretien est une autre condition nécessaire pour assurer la durabilité du projet en particulier et du réseau routier national en général.

¹ Review and Update of the Study of the Review of the Projected Road Maintenance Needs and the Generation of Road Fund Revenue, rapport final, mars 2010

- L'application de mesures de sécurité et la préservation des équipements de sécurité existants sur la route sont essentielles pour garantir la sécurité des usagers. La dégradation des panneaux de signalisation peut nuire à la sécurité routière. Il arrive que ces panneaux soient volés puis employés dans la construction d'habitations ou que les poteaux des glissières de sécurité soient utilisés comme bois de chauffage.

Recommandations

Recommandations à la Banque

- Pour éviter des changements dans les quantités et donc des coûts supplémentaires et des retards, la Banque doit veiller à ce qu'au moment de l'évaluation, les documents d'appel d'offres s'appuient sur des études techniques détaillées.
- Le problème de l'insuffisance des fonds consacrés à l'entretien des routes peut être résolu par un engagement résolu de l'État à mettre en œuvre les recommandations d'études antérieures et l'augmentation progressive de la redevance d'utilisation des routes.

Recommandations à l'emprunteur

- Il est impératif que l'État, conjointement avec ses partenaires au développement, continue à investir dans la promotion de l'industrie locale de la construction, ce qui stimulerait la concurrence et réduirait les prix offerts.
- Le processus d'évaluation des projets de routes rurales ayant des dimensions socio-économique et de réduction de la pauvreté devrait comporter une composante relative à la réalisation d'une évaluation de référence/socio-économique. En outre, des séries temporelles de données statistiques devraient être disponibles au niveau des circonscriptions et des districts.
- Dans les zones du projet en proie à la dégradation des panneaux de signalisation, il conviendrait d'utiliser pour ces panneaux d'autres matériaux moins attractifs mais tout aussi efficaces. Il est recommandé que le gouvernement continue de lutter contre ces actes de vandalisme dans le cadre des campagnes du Département de la sécurité routière.

1. LE PROJET

1.1 Contexte économique du pays/secteur

1.1.1 Le Royaume du Lesotho est un pays enclavé à l'intérieur de la République d'Afrique du Sud. Sa superficie est d'environ 30,355 km². Près de 60 % de la surface terrestre totale est montagneuse, avec des sommets pouvant atteindre 3482 mètres d'altitude.

1.1.2 Le Lesotho dépend presque exclusivement du transport routier pour la circulation des marchandises et des services. Le réseau routier national est d'environ 6216 km de long. Quelque 2255 km sont gérés par le Service des routes et l'Office de développement des Hauts Plateaux du Lesotho (LHDA) et sont considérés comme des routes publiques (ou « classées ». Près de 3292 km comportant des routes en terre (1366 km) et en latérite (environ 2140 km) sont gérés par le Département des routes rurales (DRR). Le Ministère des Collectivités locales (MoGL) et le conseil municipal de Maseru gèrent les routes urbaines et des circonscriptions (totalisant environ 790 km).

1.1.3 Le sous-secteur routier du gouvernement du Royaume du Lesotho a pour stratégie d'assurer un équilibre entre l'entretien du réseau existant et la construction et l'amélioration des routes pour les amener aux normes appropriées, afin de répondre aux besoins tant de la population pauvre vivant dans des régions inaccessibles (souvent montagneuses) que de l'économie en général. En 1993, le Fonds africain de développement (FAD) a financé l'Étude sur les transports nationaux au Lesotho (LNTS), qui a été suivie par le Plan national de transport décennal (NTP) (1995-2004). Après quoi l'État s'est lancé dans un Programme de réhabilitation et d'entretien des routes (RRMP) étalé sur cinq ans (1996-2001). Ce programme a été cofinancé par l'Agence internationale de développement (IDA) de la Banque mondiale, l'Union européenne (UE) et d'autres donateurs. À la fin du RRMP, le gouvernement a adopté un programme pour le secteur des transports portant sur six ans (2004-2010).

1.1.4 La politique nationale du gouvernement en matière de routes est ancrée dans la nécessité de rationaliser le sous-secteur routier, en mettant l'accent sur l'entretien et la réhabilitation, et sur des améliorations sélectives. L'objectif général est de disposer d'un réseau à même de soutenir les activités sociales et économiques, de desservir les communautés, notamment les districts ruraux isolés, et de relier les centres de district.

1.1.5 La politique du gouvernement dans ce sous-secteur consiste à se détourner progressivement des travaux en régie et à créer davantage d'opportunités pour les prestataires locaux. L'apport d'un flux régulier de travaux d'entretien courant aux entreprises locales qui ont été formées aux techniques de construction axées sur la main-d'œuvre par les agences routières est une étape majeure de la promotion de l'industrie locale de la construction. Le recours accru, par les agences routières, à la sous-traitance pour les activités d'entretien courant est vital pour créer un marché concurrentiel où les prestataires qualifiés se développent progressivement pour devenir des entreprises de taille moyenne capables d'exécuter des travaux plus complexes.

1.1.6 La répartition actuelle de l'infrastructure des transports est déséquilibrée en raison d'investissements passés dans le secteur au Lesotho, qui ont été réorientés depuis 1967 vers les principaux corridors de transit et d'importation/d'exportation des basses terres qui desservent le secteur manufacturier émergent le long de la frontière avec l'Afrique du Sud.

L'essentiel du trafic commence et s'achève dans les basses terres, à l'exception de la route qui conduit au barrage et aux sites du tunnel du Projet d'approvisionnement en eau des Hauts-Plateaux du Lesotho (PHHPL) et de la route Khamane-Oxbow-Mokhotolong, qui a été financée par la Banque. Pour corriger les déséquilibres actuels dans la répartition du réseau, la Banque finance une étude couvrant deux routes pénétrantes importantes qui donneront accès aux régions montagneuses du centre. Cette étude devrait être achevée d'ici mars 2012.

1.1.7 Le Ministère des Travaux publics et des Transports (MOPWT) planifie et coordonne les investissements dans le secteur des transports. Le Ministère des Finances et de la Planification du développement (MOFDP) participe également à la planification et aux investissements dans les transports. La responsabilité des routes au Lesotho est du ressort de la Direction des routes (DR – auparavant Service des routes et Département des routes rurales), placée sous la supervision du MOPWT, ainsi que du Conseil municipal de Maseru (CMM), qui est chargé des routes urbaines dans Maseru, et du Ministère des collectivités locales (MOLG), chargé de toutes les autres routes urbaines. Le Service des routes est responsable de la planification, de la conception, de la construction et de l'entretien de l'ensemble du réseau routier non urbain étanchéifié et des routes non étanchéifiées à forte densité de circulation. L'ensemble du parc du Lesotho est estimé à 79 968 véhicules. Le volume moyen de trafic quotidien sur le réseau routier du pays est évalué à 352 véhicules, dont 93 % de véhicules légers et 7 % de poids-lourds. Le réseau des routes revêtues est généralement en bon état, tandis que celui des routes non revêtues est habituellement en mauvais état.

1.1.8 Comme il a été convenu lors de la formulation du RRMP, un Fonds routier (FR) a été créé en 1995 et est devenu opérationnel en 1997. Ce fonds a pour objectif de financer les travaux d'entretien effectués par les agences routières et de fournir des fonds pour l'amélioration de la sécurité routière. Ses recettes viennent essentiellement d'une taxe sur l'entretien des routes, des péages, des licences de véhicules, des frais d'immatriculation et des amendes pour surcharge. Le Fonds routier est administré par un comité routier autonome.

1.2 Formulation du projet

1.2.1 Lors de la formulation du projet, le type de peuplement rural du Lesotho et la croissance de la production agricole étaient tributaires de la capacité du système des transports à intégrer ces aspects de manière rentable. C'est dans ce contexte que le gouvernement a mis en œuvre le RRMP, avec pour objectif d'améliorer l'efficacité du transport routier, de désenclaver les zones rurales isolées et de développer la capacité institutionnelle du sous-secteur.

1.2.2 À l'origine, le projet proposé a été admis dans le RRMP en tant que projet de regravillonnage/resurfage entre Mpaharane et St. Theresa. Les travaux préparatoires ont été effectués par le biais d'études de faisabilité et d'études techniques détaillées financées par la Banque et le gouvernement, et achevées en juillet 2000. Les études recommandaient le bitumage de la route entre Mpaharane et Bela Bela.

1.2.3 Deux raisons pourraient justifier le bitumage de la route jusqu'à Bela Bela : i) Bela Bela est plus grande que St Teresa et toute la région jusqu'à Bela Bela et même au-delà possède un potentiel agricole considérable, et ii) la forte densité de trafic sur la route du projet était un facteur pouvant raisonnablement justifier le bitumage plutôt qu'un simple regravillonnage.

1.2.4 Il apparaît que les consultations avec les bénéficiaires du projet se sont déroulées dans de bonnes conditions. Des réunions régulières ont été organisées avec des représentants du MOPWT, le contractant et les communautés concernées sur des questions relatives à l'emploi, à l'indemnisation et à la réinstallation.

1.3 Objectifs et portée au moment de l'évaluation (Cadre logique rétrospectif)

1.3.1 Le projet avait pour but de fournir un accès en tout temps aux zones agricoles de Mpharane, Corn-Exchange, Kolojane, St Theresa et Bela Bela, et de générer ainsi davantage d'opportunités de croissance économique. L'objectif sectoriel était de faciliter le développement économique et la réduction de la pauvreté en améliorant l'efficacité de l'infrastructure nationale des transports, en particulier dans les zones rurales.

1.3.2 Le projet a été conçu de manière à aider la population rurale grâce à un accès plus facile et moins coûteux aux marchés et aux services sociaux élémentaires ; à faciliter et à améliorer la circulation à destination et en provenance de la région ; et à réduire le coût d'exploitation des véhicules et les frais d'entretien. Il avait pour objectifs spécifiques de réduire les coûts d'exploitation des véhicules et d'entretien des routes et d'améliorer la qualité des transports routiers entre Mpharane, Bela Bela, Kolojane et St Theresa. Il a pour bénéficiaires douze grandes zones de peuplement constituées de villages éparpillés tels que Mpharane, Mafotholeng, Tuke, Bela Bela, Ha Letsoela, Mokomahatsi, Bakaneng et Ha Pelele.

1.3.3 Le projet comprenait trois composantes principales :

- Des travaux de génie civil par la transformation de 25 km de route en latérite en vue d'en faire une route bitumée de type B, dotée d'une chaussée de 7 m de large et d'accotements revêtus de 1 m de large de part et d'autre ;
- Des services de conseil préalables à l'attribution des marchés et pour la surveillance des travaux de génie civil ; et
- Des services d'audit du projet.

Le cadre logique rétrospectif détaillé ainsi que le schéma logique d'intervention sont fournis à l'annexe E.

1.4 Modalités de financement – la Banques et d'autres bailleurs de fonds

1.4.1 Le coût total du projet était de 4,77 millions d'UC (51,67 millions de maloti), net de taxes et de droits. Le FAD a financé 90 % du coût total (soit 4,29 millions d'UC ou 46,50 millions de maloti) et l'État les 10 % restants (soit 0,48 million d'UC ou 5,17 millions de maloti).

1.4.2 Le coût du projet avait été estimé à partir des quantités et des prix unitaires préparés par les consultants chargés de la conception. Il incluait une provision de 10 % pour aléas de construction et de 3 % pour hausse de prix sur les coûts en devises et 7 % par an sur les coûts en monnaie locale. La proportion en devises s'élève à environ 82 %. Ce chiffre s'explique par le fait que l'ensemble des carburants, des lubrifiants, de l'acier, du ciment, des machines et des équipements nécessaires à l'exécution des travaux doit être importé. La

composante du coût en monnaie locale comprend la main-d'œuvre minimum requise pour les travaux de construction, certains paiements au consultant chargé de la surveillance des travaux et l'indemnisation pour les pertes de biens dues au réalignement de la route.

1.5 Méthodologie et approche de l'évaluation

1.5.1 La première phase de l'évaluation se fonde sur l'examen de documents et principalement du Rapport d'évaluation du projet, du RAP de la Banque, des rapports de supervision, des documents de stratégie pays de la Banque, des rapports d'achèvement de projet de la Banque et du gouvernement, ainsi que sur des discussions avec le personnel de la Banque participant à la mise en œuvre du projet.

1.5.2 La deuxième phase a consisté en une mission sur le terrain, où des réunions ont été organisées avec les responsables gouvernementaux et les agences concernés afin d'obtenir des informations supplémentaires relatives à la route en question. Dans la deuxième partie de la mission, les participants se sont rendus sur divers tronçons de la route et dans des zones du projet, telles que Mpharane, Bela Bela et Kolokane, où il a été procédé à des évaluations techniques, environnementales et socio-économiques. L'évaluation socio-économique a comporté des entretiens avec des membres de la communauté mais aucune donnée n'était disponible, bien que quelques « données » aient pu être retirées de ces entretiens. La mission a également recueilli des données et des rapports statistiques destinés à alimenter le rapport final d'évaluation des performances du projet. Conformément aux directives révisées de la Banque², ce rapport a essentiellement porté sur l'impact environnemental, l'entretien des routes et la viabilité.

1.6 Indicateurs clés de performance (KPI) et disponibilité de données de référence

1.6.1 Les indicateurs clés de performance utilisés ont été les suivants : i) augmentation du trafic, ii) amélioration des conditions socio-économiques, iii) réduction du coût d'exploitation des véhicules (CEV), iv) rugosité moyenne, v) moyenne annuelle du trafic quotidien (MATQ) et vi) temps de voyage moyen. Les données de référence des indicateurs mentionnés ci-dessus avaient été établies à l'évaluation, mais leurs limites ont été particulièrement manifestes en ce qui concerne les indicateurs socio-économiques.

² Revised Guidelines on Project Completion Report Evaluation Note and Project Performance Evaluation Report (PPER)

KPI	À l'évaluation	RAP	REPP
Augmentation du trafic 2001-2009 (%)	4,00 %	6,3 % pour les bus 4,1 % pour les autres catégories de véhicules	4,854 %
Amélioration des conditions socio-économiques (nombre de membres de la communauté employés dans des travaux d'entretien)	20	60	30
Réduction du CEV (%)	40,73 %	39,00 %	41,49 %
Rugosité moyenne IRI (en m/km)	16,0 (2001) 2,5 (2007)	20,0 (2001) 3,0 (2007)	N/D
MATQ	273 (2001) 319 (2005) 345 (2007)	277 (2001) 403 (2007)	222 (2001) 285 (2005) 276 (2007) 373 (2009)
Temps de voyage moyen	0,5 heure	0,5 heure	0,333-0,5 heure

2. PERFORMANCE À L'EXÉCUTION

2.1 Entrée en vigueur du prêt, démarrage et exécution

2.1.1 La demande de prêt (depuis l'évaluation jusqu'à l'entrée en vigueur) a été traitée dans les 12 mois prévus. Le délai entre l'approbation du Conseil et la signature du prêt a été de trois mois et l'accord de prêt a pris effet six mois plus tard. Les conditions de prêt étaient en général pertinentes et ont toutes été remplies, sauf une relative au renflouement des comptes du Fonds routier par l'État avec au moins 50 millions de maloti par an pour l'entretien des routes.

2.1.2 Le projet a connu un retard de neuf mois en raison de modifications apportées au plan de financement et aux coûts avant et pendant les travaux préliminaires. Ces modifications étaient liées à la révision des quantités indiquées dans les documents d'appel d'offres sur la base de la conception préliminaire menée pendant la phase de faisabilité. Les études techniques détaillées prévues dans les procédures de passation des marchés de la Banque n'ont pas été effectuées à temps. La révision susmentionnée a entraîné un dépassement des coûts de 1,01 million d'UC, qui a été supporté par l'État. L'augmentation imprévue des fonds de contrepartie a provoqué des problèmes de trésorerie et un retard de cinq mois dans le décaissement de ces fonds.

2.1.3 Les modifications apportées au plan de financement pendant l'exécution des travaux préliminaires portent sur (i) les équipements pour le laboratoire d'ingénierie (ii) l'enlèvement des matériels surdimensionnés, et (iii) l'ajustement du prix du contrat. Elles ont provoqué un retard de quatre mois et un dépassement de coûts de 1,63 million d'UC au total.

2.1.4 Le report de six mois de la date d'achèvement du projet a été dû : i) à des conditions météorologiques défavorables liées à des pluies anormalement abondantes qui ont causé un retard de 35 jours, ii) à l'approbation de la modification des quantités effectives par rapport aux quantités estimées dans les devis quantitatifs, conjuguée à un retard de 64 jours, et iii) à l'arrêt des travaux pendant les fêtes de Noël, qui a provoqué un retard de 25 jours.

2.2 Mesures de sauvegarde socio-environnementale

2.2.1 Les préoccupations majeures liées au projet étaient la perte de terres et le déplacement de populations. Toutefois, comme le tracé prévu se limitait pour l'essentiel aux alignements de route existants, avec uniquement des réalignements mineurs et de petites améliorations des courbes horizontales et verticales pour parvenir aux critères géométriques souhaités et répondre aux exigences de sécurité routière, les perturbations physiques dans les zones de peuplement humain et dans le milieu naturel ont été minimales.

2.2.2 Les travaux de construction de la route ont été effectués avec un minimum d'expropriations et de problèmes d'indemnisation. L'État avait engagé un consultant foncier pour évaluer l'ampleur des dommages causés et recommandé que les indemnités soient versées avant le début des travaux. Cette démarche a évité d'autres problèmes liés à la mise en œuvre du projet. Un budget de 10 000 UC a été alloué à titre d'indemnisation pour les maisons et les terrains perdus à cause du projet. Les biens concernés allaient de petites à de grandes superficies de terrain à usage agricole, résidentiel ou commercial, en passant par la démolition des bâtiments situés sur la réserve de la route. Les pertes de logements (1400 m² de terrains d'habitation et 2 maisons sans toit) et de terres commerciales (2140 m², 20 arbres fruitiers et 1500 m² consacrés à la fabrication de briques) ont été compensées par la mise à disposition de sites de remplacement et une indemnisation pour les pertes d'arbres et de biens.

2.3 Respect des coûts, décaissements et modalités de financement du projet

2.3.1 À l'évaluation, le coût total (net d'impôts) du projet avait été estimé à 4,77 millions d'UC, dont 3,92 millions d'UC en devises et le solde de 0,85 million d'UC en monnaie locale. Il incluait une provision 10 % pour aléas de construction et de 3 % pour hausse de prix sur les coûts en devises et 7 % par an sur les coûts en monnaie locale. La proportion en devises s'élève à environ 82 %, car l'ensemble des carburants, des lubrifiants, de l'acier, du ciment, des machines et des équipements nécessaires à l'exécution des travaux ont dû être importés. La composante en monnaie locale comprend la main-d'œuvre minimum requise pour les travaux de construction, certains paiements au consultant chargé de la surveillance des travaux et l'indemnisation pour les pertes de biens dues au réalignement de la route.

2.3.2 Le coût effectif total (net d'impôts) à l'achèvement du projet (travaux de génie civil et services) a été de 7,41 millions d'UC, dont 4,29 millions d'UC en devises et le solde de 3,12 millions d'UC en monnaie locale, ce qui donne un dépassement de coût de 2,64 millions d'UC (55,3 %) par rapport à l'estimation de 4,77 millions d'UC établie à l'évaluation.

2.3.3 Le prêt a été décaissé au profit de trois catégories de dépenses : travaux de génie civil, services de consultants pour la surveillance des travaux et services d'audit, en utilisant le plus possible la méthode de paiement direct contre des documents types, conformément aux dispositions du Manuel des décaissements de la Banque. Le retard majeur dans le décaissement des fonds est lié au déblocage de fonds dû au dépassement de délai et de coûts, et aux frais de rétention. Le calendrier de décaissement a enregistré un dérapage de 54 %, principalement dû à des retards dans l'exécution du projet.

2.4 Gestion, rapports, suivi et évaluation du projet

La Direction des travaux routiers a géré le contrat et la supervision du projet. Le Service des routes avait suffisamment d'expérience et de capacité pour superviser les travaux de construction de la route. Son unité technique était pourvue en personnel qualifié pendant l'exécution du projet. Afin d'assurer une coordination, un suivi et une supervision appropriés de la mise en œuvre, le Service avait chargé un de ses ingénieurs disposant des qualifications et de l'expérience requises de faire office de coordonnateur du projet. Une personne dûment qualifiée avait été nommée pour cette fonction, qui a notamment consisté à établir des rapports d'activité, traiter les certificats de paiement et préparer le RAP de l'emprunteur. L'affectation à cette fin d'un ingénieur acceptable pour la Banque faisait partie des conditions du prêt.

3. NOTATION ET ÉVALUATION DES PERFORMANCES

3.1 Pertinence des finalités et objectifs, et évaluation de la qualité à l'entrée

3.1.1 Le projet a été jugé pertinent en se fondant sur l'évaluation de sa cohérence stratégique. Il a été conforme à la stratégie pays de la Banque, en particulier concernant le développement rural, et considéré comme pertinent au regard de sa cohérence avec les stratégies sectorielles tant de la Banque que du gouvernement. La Stratégie de réduction de la pauvreté 2003/04 – 2006/07 (SRP) a expiré mais sert toujours de référence pendant la préparation du budget, et le Cadre intérimaire national est en vigueur jusqu'à ce que le Plan de développement national pour 2012/2013 soit présenté. La SRP déclare que l'augmentation de la production agricole et de la sécurité alimentaire, et le développement des infrastructures (avec un accent particulier sur les routes) sont considérés comme vitaux pour la mise en œuvre de nombreuses stratégies énumérées dans la SRP. L'amélioration de cette route est également mentionnée dans le Programme relatif au secteur des transports. En outre, la Politique de transport de février 2006 souligne le rôle des transports dans la réduction de la pauvreté en général et la manière dont ils permettent de donner accès à des intrants agricoles, à des marchés et à des technologies adaptées, ainsi qu'à l'éducation, à la santé et à la protection sociale. Les dimensions socio-économiques, telles que la réduction de la pauvreté, le renforcement du développement socio-économique des zones visées et le développement rural, n'avaient pas été explicitement spécifiées ou incorporées à la conception du projet. On a pensé que les nouveaux indicateurs de performance étaient plus pertinents, notamment parce que l'amélioration des conditions socio-économiques est un concept très large, alors que le PIB de la zone du projet et le pourcentage de ménages vivant au-dessous du seuil de pauvreté sont considérés comme de meilleurs indicateurs.

3.1.2 Le projet de route Mpharane – Bela Bela est cohérent avec les interventions d'autres partenaires au développement axées sur les besoins du même secteur. Outre son engagement dans le RRMP, qui comporte une composante relative au renforcement des

capacités des prestataires locaux dans le secteur des transports, la Banque mondiale participe également, avec le gouvernement du Lesotho, au rétablissement du Système de gestion des routes du Lesotho (LRMS), qui est utilisé à des fins de planification.

3.1.3 Les effets négatifs sur l'environnement mis en évidence dans la fiche du projet aux stades de l'évaluation et de la planification ont été atténués par un Plan de gestion environnementale (PGE). Tous les effets relevés étaient liés à la phase de construction du projet. Ils ont fait l'objet d'un suivi et de mesures d'atténuation par le PGE pendant la phase de construction. La classification environnementale du projet semble appropriée compte tenu du taux minime de réinstallation et de transfert de communautés concernées.

3.1.4 Le projet Mpharane – Bela Bela étant une route rurale, on aurait pu s'attendre à ce que son bitumage contribue à l'amélioration de la croissance économique et sociale des régions isolées et, en définitive, à la réduction de la pauvreté. Néanmoins, le projet n'avait pas été formulé de manière à atteindre directement cet objectif. La conception du projet présentait deux lacunes majeures : i) le fait que les dimensions socio-économiques, telles que la réduction de la pauvreté, le renforcement du développement socio-économique des régions visées et le développement rural, n'aient pas été expressément mentionnées ou prises en compte, et ii) l'absence d'une référence socio-économique appropriée ou d'une évaluation socio-économique/de la pauvreté.

3.1.5 On s'accorde généralement à reconnaître que la construction de voies de desserte supplémentaires accélère l'impact d'une route sur le développement social. Bien que la construction de telles voies n'ait pas été envisagée au stade de l'évaluation, des évolutions récentes dans la zone du projet, qui ont été confirmées lors de la mission d'évaluation des performances du projet, donnent à penser que le réseau routier s'est étendu et ressemble aujourd'hui à un « boulevard périphérique » reliant certains villages à d'autres.

3.2 Réalisation des objectifs et des extrants (« Efficacité »)

3.2.1 Le projet est jugé *efficace* mais les résultats à long terme obtenus sont inférieurs à ceux qui étaient attendus. Tous les extrants ont été réalisés. La route entre Mpharane et Bela Bela, ainsi que les voies secondaires vers Kolojane et St Theresa ont été construites selon des normes satisfaisantes (par rapport aux normes générales de la région). Toutefois, les caniveaux n'ont pas été correctement dimensionnés pour faire face à l'ampleur des écoulements issus des zones de captage due à l'abondance inhabituelle des pluies tombées pendant la construction, ce qui a nui à l'intégrité de la structure du revêtement et des murs en aile des caniveaux au km 11,1 et 12,0, mais le problème est en cours de résolution. Dans la mesure où il a été établi qu'il avait fait une erreur, le consultant utilise son assurance indemnités professionnelles pour corriger les défauts.



3.2.2 Résultats à court terme : Les temps de voyage entre les deux extrémités de la route (Mpaharane et Bela Bela) ont été réduits, passant d'environ une heure à une demi-heure. Les estimations du coût d'exploitation des véhicules font apparaître une réduction d'environ 40 %. On est parvenu à une meilleure accessibilité grâce à une route praticable par tous les temps, dans ce sens où la route peut désormais être utilisée 365 jours par an par tout type de véhicule (alors que cette utilisation pendant toute l'année n'était auparavant possible que pour les 4x4).

Tableau 1
Comparaison entre les indicateurs clés de performance au stade de l'évaluation (attendus) et du REPP (atteints)

Indicateurs clés de performance	À l'évaluation (estimation à l'achèvement)	REPP (atteints)	Solde (A-B)
	A	B	
Amélioration des conditions socio-économiques (nombre de membres de la communauté employés dans des travaux d'entretien)	20	30	10
Réduction du CEV à l'achèvement (%)	40,73 %	41,49 %	0,76 %
Rugosité moyenne IRI (en m/km)	2,5 (2007)	entre 2 et 3	néant
Temps de voyage moyen	0,5 heure	0,33 – 0,5 heure	néant

3.2.3 Toutefois, l'augmentation du trafic au fil des ans s'est avérée en général inférieure aux estimations faites lors de l'évaluation, comme il apparaît sur le tableau ci-dessous. Cette tendance vaut pour les voitures de tourisme, les camions légers et les poids-lourds. La circulation des bus, en revanche, affiche des chiffres supérieurs aux attentes. La faible progression du trafic laisse entrevoir une réalisation plus lente des retombées attendues du projet, telles que l'accroissement de l'activité économique dans les zones du projet. Cette situation donne à penser qu'une assistance et des investissements supplémentaires sont nécessaires pour promouvoir un développement complémentaire dans les communautés en question. Il convient en outre de procéder à des enquêtes sur la provenance et la destination des véhicules pour obtenir des renseignements sur l'origine et la destination des déplacements. Ces enquêtes durent en général 12 ou 24 heures sur sept jours, mais n'entrent pas dans le cadre de la présente étude. Toutefois, Bela Bela est le centre de la conscription et la visite sur le site a clairement montré que la circulation était nettement plus importante à destination et en provenance de cette localité que de St Teresa.

Tableau 2
Comparaison entre le trafic attendu (à l'évaluation) et atteint (REPP)

Année	Total du trafic À l'évaluation (A)	Total du trafic REPP (B)	Différence
2001	273	222	-51
2002	283	235	-48
2003	295	257	-38
2004	307	357	50
2005	319	285	-34
2006	332	239	-93
2007	345	276	-69
2008	359	269	-90
2009	373	324	-49

Chiffres du trafic émanant de la Direction des routes

3.2.4 Les résultats à court terme du Plan de gestion environnementale ont été atteints pendant la mise en œuvre du projet grâce à l'atténuation des impacts physiques des travaux.

3.2.5 Résultats intermédiaires : La circulation des personnes et des marchandises entre les communautés implantées le long de la route a été beaucoup facilitée, avec un accès à des villes plus grandes situées hors de la zone du projet (comme Maputsoe). Cette amélioration est due à la réduction du temps de voyage et du coût d'exploitation des véhicules mentionnée ci-dessus. En conséquence, la fréquence et la disponibilité des services de transport (bus et taxis) ont considérablement augmenté par rapport à la situation d'avant le projet. Avant les



travaux, 6 ou 7 taxis travaillaient sur la route reliant Maputsoe et Bela Bela, contre 35 aujourd'hui. De même, le nombre de taxis opérant entre Maputsoe et Corn Exchange a fortement augmenté, passant de 3 à 20. La fréquence de passage est actuellement d'un taxi environ toutes les 30 minutes, tous les jours et sur chaque route. Cependant, le projet n'a pas entraîné de réduction du prix du transport. Les tarifs appliqués par les opérateurs privés locaux vont de 9 maloti (environ 0,80 UC) pour un trajet aller entre Maputsoe et Bela Bela à environ 6 maloti (0,53 UC) pour un trajet aller entre Corn Exchange et Maputsoe, soit un ajustement normal dû à l'inflation par rapport aux prix antérieurs au bitumage de la route.

3.2.6 Les écoles de la zone du projet qui existaient avant les travaux (sept écoles primaires, une école moyenne et une école secondaire) ont enregistré une augmentation des inscriptions et de la fréquentation, et un groupe scolaire regroupant tous les niveaux (Baking Government School) a été ouvert après le projet. En outre, le nombre de personnes recevant un traitement à l'hôpital de St. Theresa a plus que doublé. C'est là un signe que la route pourrait être un facteur contribuant à un meilleur accès aux services sociaux (comme les écoles et les établissements de santé).

3.2.7 Du point de vue de l'environnement, la diminution de l'érosion est patente grâce aux gabions qui ont été fournis dans le cadre des extrants du projet à proximité des caniveaux afin d'éviter l'érosion. Dans la plupart des cas, il y a également eu protection des cours d'eau en aval, grâce à une gestion et à une libération efficaces des eaux d'orage. Le problème de la poussière a également été résolu en ce sens que la route est passée de la norme latérite ou non revêtue à la norme revêtue, ce qui a supprimé les nuages de poussière dus au passage des véhicules.

3.2.8 La promotion d'une croissance et d'un développement économiques conduisant à un développement socio-économique et à une atténuation de la pauvreté n'est pas manifeste. Cette situation peut être attribuée au fait que la route n'a été achevée qu'en 2005 et qu'il faut toujours un certain temps avant que l'impact de l'amélioration de routes rurales ne se matérialise. L'absence d'indicateurs au niveau des villages/circonscriptions limitent les résultats de l'évaluation.

3.2.9 La zone du projet est bien connue pour sa production de maïs, de sorgho et de blé mais les cultures de rente y sont pratiquement inexistantes ; presque toutes les cultures sont destinées à la consommation domestique (à l'exception de certaines familles qui vendent du maïs à des personnes qui descendent des hauts plateaux, où les terres agricoles sont rares, ou qui vendent leur production à Maputsoe). L'activité agricole n'a pas sensiblement augmenté, ce qui s'explique peut-être par la complexité du régime foncier et par le fait que les particuliers ne disposent pas du capital nécessaire pour se lancer dans l'exploitation agricole commerciale.

3.2.10 Néanmoins, le projet a fortement contribué au bien-être de la population vivant dans les communautés riveraines, principalement grâce à la plus grande facilité d'accès aux installations et aux services (p. ex. magasins de Maputsoe, établissements de santé de St. Theresa, etc.). Les membres des communautés estiment que l'amélioration de la route a rendu des zones de peuplement, telles que Bela Bela, St. Theresa et Kolojane, plus agréables à vivre, incitant ainsi des personnes de villages plus éloignés de la route à venir s'y installer.

3.3 Efficience

3.3.1 L'efficience du projet est considérée comme insatisfaisante à cause des retards (9 mois en tout) et des dépassements de coûts (55,3 %). La mauvaise utilisation de la main-d'œuvre pour l'entretien a également nui à l'efficience, ainsi qu'un taux de rentabilité économique (TRE) plus bas que prévu.

3.3.2 Concernant l'entretien, il convient de souligner un aspect positif, à savoir qu'auparavant seul l'entretien périodique était externalisé et que l'entretien courant était effectué par les unités départementales ou unités de travaux en régie. Avec la restructuration du sous-secteur routier, les unités de travaux en régie de la Direction des routes sont en train d'être progressivement supprimées.

3.3.3 Le TRE, qui a été revu dans le cadre du présent REPP, s'est élevé à 7,26 %, par rapport aux 16 % attendus lors de l'évaluation. Les hypothèses et le détail de ce résultat sont fournis à l'annexe J. La principale raison en est un nombre de véhicules inférieur aux prévisions. Lors de l'évaluation, il avait été estimé que le trafic passerait de 200 à 500 véhicules à l'horizon 2004. Or, d'après les comptages les plus récents réalisés par la Direction des routes, il s'est chiffré 222 véhicules par jour (vpj) en 2001 et à seulement 276 vpj en 2007.

3.3.4 Le TRE recalculé est également inférieur au coût moyen pondéré du capital (CMPC) de la Banque pour le Lesotho, qui équivaut à 12 %, et légèrement inférieur au taux d'actualisation de 8 % de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU).

3.4 Impact sur le développement institutionnel

Le projet n'avait pas d'objectifs de développement institutionnel spécifiques et n'a donc pas contribué directement au renforcement des capacités dans ce domaine. Toutefois, la Direction des routes a fourni des possibilités de formation « sur le tas » aux étudiants des écoles polytechniques. De même, les travailleurs ont acquis de nouvelles qualifications en travaillant pour le projet.

3.5 Autres impacts sur le développement

3.5.1 Globalement, le projet est jugé satisfaisant mais on relève des insuffisances concernant la sécurité routière et l'empiètement des structures d'habitation sur la réserve de la route. **Sécurité routière :** Le bitumage de la route s'est traduit par une augmentation de la vitesse et très probablement une hausse du nombre d'accidents. Le bilan de la sécurité est uniquement effectué au niveau du district et le relevé des causes d'accidents (voir le Bureau des statistiques 2004-2005, statistiques des transports et des communications) n'inclut pas les causes telles que l'excès de vitesse et l'ivresse. Néanmoins, les entretiens avec les usagers de la route permettent de penser que le nombre d'accidents a bien augmenté le long de la route et que le virage brusque que fait la route de Kolojane à l'intersection avec la route Mpharane – Bela Bela en est une cause importante (cas d'alignement géométrique n'aboutissant pas à la sécurité). Les panneaux annonçant le virage et l'intersection ont été volés et un certain nombre de véhicules (privés pour la plupart) ont fini dans le caniveau, à l'intersection.

3.5.2 **Empiètement des structures d'habitation sur la réserve de la route :** Cet empiètement est courant et souvent effectué à des fins spéculatives, lorsque des personnes construisent délibérément des structures dans une zone qui selon elles fera l'objet d'un déplacement de populations, afin d'obtenir une indemnisation. Les dispositions officielles stipulent que la structure/maison est réputée appartenir à une famille donnée et que le processus d'indemnisation doit recommencer au cas où la famille ne quitte pas la réserve dans les trois mois suivant un délai précis. La mission d'évaluation a constaté qu'au moins une nouvelle maison était en construction à moins de 5 m de la route. Il ressort de consultations avec la population que celle-ci connaît bien l'interdiction de construire des structures dans les 15 m à partir de l'axe médian de la route. Il a également été fait état du cas d'un ménage n'a pas quitté la réserve de circulation après avoir reçu une indemnité. Les détails photographiques sont fournis à l'annexe L.

3.5.3 **Impact environnemental :** Les zones d'emprunt ont été réhabilitées avec succès. Les communautés ont demandé qu'une zone d'emprunt soit conservée à Kolojane (km 6,0) comme point de stockage d'eau et celle-ci a été transformée avec succès en un barrage. La gestion des eaux d'orage a généralement été efficace. On note toutefois quelques zones d'échec dues à une sous-estimation des écoulements et à un mauvais concept d'ingénierie, ce qui constitue un problème environnemental et de sécurité majeur qui doit être résolu.

3.5.4 L'inondation des caniveaux au km 11,2 a gravement endommagé la route et les ouvrages de protection. Les dégâts sont sérieux et représentent un problème de sécurité, et l'intégrité du revêtement est menacée. L'entrepreneur fait actuellement fonctionner son assurance indemnités professionnelles pour remédier au problème, car celui-ci est considéré comme une erreur de conception d'ingénierie.

3.5.5 Achat de terrains, indemnisation et réinstallation : Bien que rien n'indique qu'un Plan d'action de réinstallation ait été élaboré avant l'exécution du projet, il y a eu à la fois des achats de terrains et des réinstallations, et une indemnisation satisfaisante a été versée dans tous les cas. L'efficacité de ce processus peut être attribuée au fait que l'employeur a engagé un consultant foncier pour évaluer l'ampleur des dommages causés aux biens et formuler des recommandations sur le montant des indemnités à verser. Le consultant a réalisé des dessins d'appropriation pour chaque propriété concernée, qui ont servi de base de négociation avec les propriétaires terriens. Cette démarche a beaucoup facilité le processus et a évité que les activités de construction ne soient trop perturbées par des problèmes d'indemnisation.

3.5.6 Déplacement des tombes : Le déplacement des tombes a été effectué conformément au Plan social et environnemental (PSE) et des sommes suffisantes ont été fournies pour pouvoir procéder à un ré-ensevelissement respectant les pratiques culturelles des personnes.

3.5.7 Migration interne de personnes et problèmes sociaux et risques sanitaires associés : La communauté estime que le projet a eu un impact négatif minimal en termes de VIH/sida, peut-être parce que la main-d'œuvre extérieure à la zone du projet a été relativement peu abondante et que peu de camions empruntent actuellement la route. Les initiatives mises en place dans le cadre du PSE ont compris des consultations avec les deux centres de soins de la région, afin d'assurer une distribution de préservatifs sans faire appel aux programmes de santé publique et à des consultations avec le personnel du ministère de la Santé. Le projet a en outre eu une incidence positive en matière de VIH/sida dans la mesure où il a amélioré l'accès aux établissements de santé qui assurent un dépistage et dispensent un traitement antirétroviral (ARV).

3.5.8 Emploi et promotion de l'égalité des sexes : Relativement peu de femmes ont été employées dans le cadre du projet (3 de Mpharane et 3 de la région de Corn Exchange), sur un total de 30 travailleurs pour toute la communauté. Les femmes ont donc représenté 20 % des personnes recrutées. Ce faible pourcentage s'explique souvent par les normes culturelles de la région ainsi que par le temps que les femmes doivent consacrer aux tâches domestiques. Le projet a toutefois été source d'autres avantages pour les femmes, car celle-ci ont pratiqué de petites l'activité, vendant notamment de la nourriture et des boissons aux travailleurs. Les femmes profitent actuellement du projet de par la plus grande facilité d'accès aux marchés des villes et aux services sociaux, éducatifs et de santé. La Direction des routes a l'intention d'imposer un quota d'au moins 25 à 30 % de femmes dans la main-d'œuvre utilisée dans l'entretien des routes, dans des travaux adaptées aux femmes.

3.5.9 Potentiel de production de grès : Bela Bela possède un fort potentiel de production de grès. L'exploitation de cette opportunité commerciale aurait été facilitée par le raccordement électrique de Bela Bela qui a eu lieu après l'achèvement du projet. Mais la production de grès ne s'est pas encore matérialisée.

3.5.10 Effets imprévus : L'accès plus facile des communautés riveraines aux villes plus importantes comme Maputsoe a généré plusieurs avantages pour ces communautés mais a aussi provoqué la fermeture de plusieurs commerces de village. Ce phénomène peut s'expliquer par le fait qu'il est désormais bien plus facile de prendre un taxi pour Maputsoe, où l'on peut trouver un éventail plus grand de marchandises à des prix inférieurs à ceux des boutiques de village. Autre effet : un programme de traitement antirétroviral a été mis en

place en juin 2009 à l'hôpital de St. Theresa. La population de 33 villages des environs vient s'y faire soigner et 132 personnes (des femmes pour la plupart) y reçoivent actuellement un traitement ARV.

3.6 Durabilité

3.6.1 Le sous-secteur routier du Royaume du Lesotho continue à connaître des problèmes dans deux domaines majeurs : i) l'insuffisance des fonds affectés à l'entretien telle qu'elle apparaît dans le niveau actuel des allocations budgétaires, et ii) les limites de la capacité institutionnelle. Les bénéficiaires du projet ont donc globalement moins de chances d'être viables.

3.6.2 Viabilité stratégique et politique : La création du Fonds routier (FR) en 1996, qui n'est devenu opérationnel qu'en 1998, est l'un des changements institutionnels majeurs. Il est géré par le Conseil du Fonds routier, qui est une instance d'élaboration des politiques comportant des représentants tant de l'État que du secteur privé. Son objectif premier est de financer les travaux d'entretien courants et périodiques de toutes les routes du Lesotho (bien qu'une partie de ces fonds soit encore allouée via le budget ordinaire du gouvernement central), ainsi que dans une moindre mesure la réhabilitation, l'amélioration et les nouveaux travaux routiers. Ceux-ci comprennent les routes placées sous la juridiction du Service des routes et du Département des routes rurales, qui relèvent du MOPWT, et également du conseil municipal de Maseru et de la collectivité locale de Maseru.

3.6.3 Autre évolution positive : la création récente de la Direction des routes, qui fusionne le Département des routes rurales (responsable de toutes les routes rurales « d'accès ») et le Service des routes (chargé des routes principales reliant des centres économiques importants), afin d'éviter les doublons et d'améliorer le niveau des services fournis. Le processus de formation de la Direction des routes a commencé dès 2002 et un certain nombre d'études ont été réalisés depuis. Le changement entraîne une transition d'une institution gouvernementale à une organisation sectorielle semi-privée.

3.6.4 Malgré les aspects exposés ci-dessus, à l'échelle du secteur, deux aspects majeurs risquent de nuire à la durabilité des projets routiers au Lesotho. Ces deux aspects sont liés à des questions de politique générale et portent sur : i) l'augmentation des charges afin d'assurer le recouvrement des coûts et ii) la canalisation de tous les fonds via le Fonds routier, afin d'accroître la responsabilisation, la transparence et l'efficacité du service. Concernant le premier, le Fonds routier a financé en 2003 une étude³ visant à examiner les besoins d'entretien routier et la génération de recettes pour le Fonds routier. L'étude a fait plusieurs recommandations, dont la nécessité d'augmenter progressivement les redevances routières jusqu'à un niveau acceptable. Bien que le gouvernement ait augmenté ces redevances en 2005, les niveaux actuels sont considérablement inférieurs aux montants nécessaires, sauf pour les routes à péage¹.

3.6.5 En outre, les données de 2006 – 2009 font apparaître que la canalisation des fonds via le Fonds routier s'est faite à travers les allocations pour dépenses d'investissement et

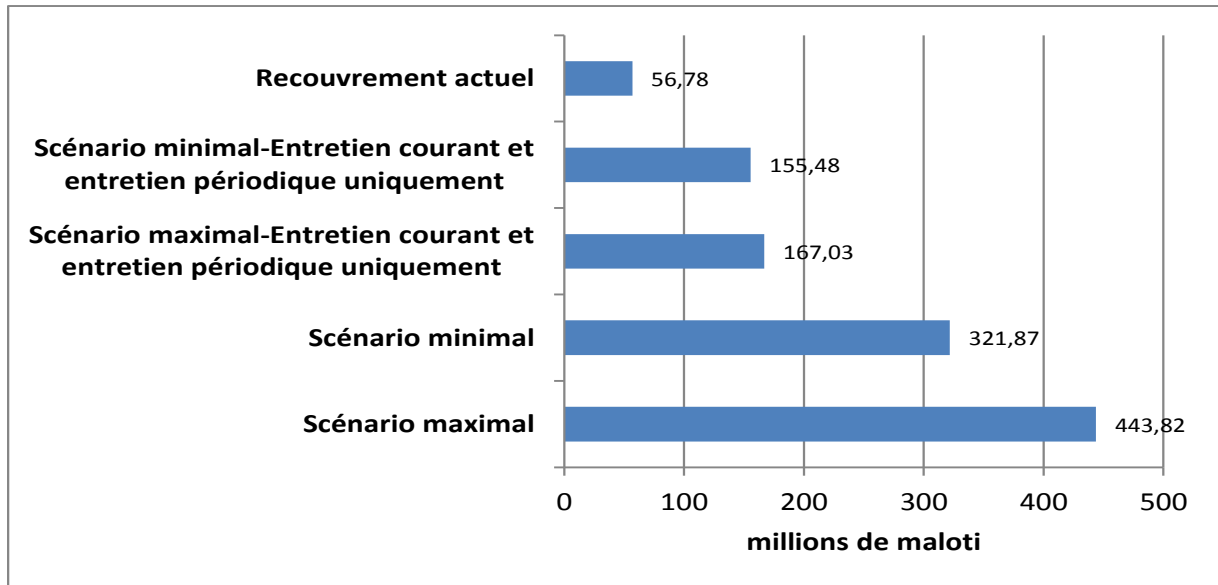
³ Review of Projected Maintenance Needs and the Generation of Road Fund Revenue, 2003
Review and Update of the Study of the Review of the Projected Road Maintenance Needs and the Generation of Road Fund Revenue, rapport final, mars 2010

qu'elle est restée pratiquement inchangée et équivalente à 25 millions de maloti (environ 2,23 millions d'UC). Ces montants ne sont pas conformes à l'engagement stipulé dans l'Accord de prêt, qui faisait obligation à l'emprunteur (dans les Autres conditions de prêt) de renflouer le Fonds routier par 50 millions de maloti par an pour l'entretien des routes.

3.6.6 Viabilité institutionnelle : La capacité institutionnelle du MOPWT et du Fonds routier continue d'être limitée par le manque de ressources humaines suffisamment qualifiées. Pour aggraver la situation, les recommandations de l'Étude sur le recrutement et la rétention (rapport final, décembre 2007) n'ont pas été mises en œuvre dans la Direction des routes car elles concernent uniquement les fonctionnaires et la Direction est structurée en fonction de lignes sectorielles privées. La Direction des routes subit actuellement une réforme institutionnelle majeure, les effectifs étant en train d'être réduits de 1800 (personnel technique et spécialistes) à 150 (spécialistes uniquement). Ces réductions s'effectuent par des transferts de personnel aux collectivités locales, par le recours à de petits sous-traitants ayant suivi une formation appropriée, par le MOPWT, ainsi que par des départs anticipés à la retraite. Seuls 60 postes sur les 150 ont été pourvus et les autres font l'objet d'une annonce.

Viabilité financière : Le risque d'un mauvais entretien des routes reste élevé. Le recouvrement des coûts à partir des redevances routières n'est pas suffisant pour apporter une contribution à la réhabilitation du réseau routier. D'après une étude récente menée par le Fonds routier en 2010¹, les revenus issus du Fonds (provenant essentiellement d'une taxe pour l'entretien des routes, des péages, des licences de véhicules, des frais d'immatriculation et des amendes pour surcharge) s'élèvent à 56,78 millions de maloti (équivalant à environ 5,07 millions d'UC) pour l'exercice fiscal 2007/2008. Or, les fonds nécessaires pour les travaux courants et périodiques uniquement destinés à maintenir le réseau routier en bon état se montent approximativement à 155,48 millions de maloti (soit environ 13,88 millions d'UC), comme il apparaît sur la figure ci-dessous. Cela représente un taux de recouvrement des coûts auprès des usagers d'environ 36,5 %. Ce taux s'améliore si l'on inclut les allocations budgétaires ordinaires du gouvernement central (environ 30,4 millions de maloti ou 2,71 millions d'UC), le déficit se réduisant alors à environ 56 %. Dans le cadre d'une étude antérieure, les besoins annuels de financement pour l'ensemble du réseau ont été présentés en fonction de deux scénarios de financement, le scénario maximum et le scénario minimum. Le scénario maximum a été élaboré en déterminant les besoins de financement nécessaires pour améliorer le réseau routier afin qu'il soit en bon état (indice d'état 70-85). Si la route est déjà en bon état, alors elle deviendra en très bon état. Le scénario minimum a été élaboré en déterminant les besoins de financement nécessaires pour améliorer le réseau routier afin qu'il soit dans un état satisfaisant (indice d'état 50-70). Si une route est déjà dans un état satisfaisant, alors elle deviendra en bon état.

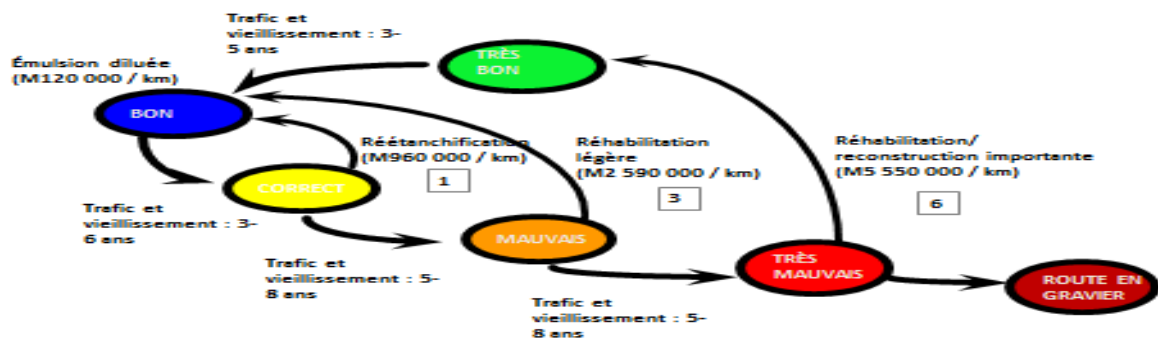
Figure 1
Comparaison entre le recouvrement requis et le recouvrement actuel
(en millions de maloti)



Review and Update of the Study of the Review of the Projected Road Maintenance Needs and the Generation of Road Fund Revenue, rapport final, mars 2010

Si on laisse la route se détériorer et passer de bon à mauvais état, il est souvent de plus en plus coûteux de la remettre en bon état, comme le montre la figure ci-dessous :

Figure 1
État et détérioration d'une route dans le temps pour différentes stratégies d'entretien
nécessitant différents niveaux de financement



3.6.7 **Viabilité technique** : Trois facteurs majeurs ont une incidence sur la viabilité technique. Premièrement, les défauts relatifs à l'intégrité de la structure du revêtement et des

murs en aile au km 11,1 et 12,0 sont toujours présents mais sont en train d'être corrigés. La fissure longitudinale au km 6,3 est toujours présente mais la Direction des routes a exprimé son intention de procéder à son obturation. On observe toujours des signes de dégradation des panneaux de signalisation et un nombre important d'entre eux manquent.

3.6.8 Deuxièmement, la bordure en asphalte dans certaines zones dépourvues d'accotement en latérite se fissure. Au fil du temps, ce processus aggravera le problème d'érosion des drains latéraux et les défauts d'intégrité de la surface de la route. La route du projet aura bientôt besoin d'un entretien périodique car elle a déjà cinq ans. Il a été établi que les activités régulières sur la route sont différées car le drainage est parfois bloqué. Des marquages au sol, en particulier pour la ligne médiane, sont nécessaires sur certains tronçons mais il apparaît qu'au Lesotho, ces marquages relèvent en général des activités d'entretien périodique.

3.6.9 Troisièmement, le Système de gestion des routes du Lesotho (SGRL) a pour but de faciliter une meilleure planification de l'exécution des activités d'entretien. Le LRMS a cessé d'être opérationnel vers 2001 faute de financement et d'engagement. Le gouvernement s'est récemment dit prêt à le soutenir, afin d'éviter une situation similaire à celle de 2002. Il a été envisagé de le rendre pleinement opérationnel avant juillet/août 2010. Le coût initial du rétablissement de cette instance a été assumé par la Banque mondiale, dans le cadre du Projet de transport intégré (ITP). Des études sur l'état des routes seront menées d'avril à juillet 2010 et les résultats seront transmis au LRMS.

3.6.10 Enfin, rares sont les panneaux de signalisations qui sont conformes aux normes de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC).

3.6.11 Note positive : les normes de revêtement et de conception géométrique correctes ont été utilisées.

3.6.12 **Viabilité sociale :** Les conclusions de la mission sur le terrain indiquent que le projet bénéficie d'un vaste appui de la communauté et que la population estime que les bénéfices prévus ont été réalisés.

3.6.13 La capacité du projet à offrir des perspectives économiques et d'emploi à long terme est un autre facteur ayant une incidence sur sa viabilité sociale. Malgré l'absence d'une politique officielle de participation des femmes à l'entretien des routes et le fait que cette participation est souvent contraire aux normes sociales traditionnelles, des progrès ont été accomplis dans le sens d'une plus grande intégration de ces dernières. La Direction des routes a notamment l'intention d'imposer un quota d'au moins 25 à 30 % de femmes dans la main-d'œuvre utilisée dans l'entretien des routes, dans des travaux adaptées aux femmes. Cette intention est encore renforcée par une étude sur la participation des femmes aux travaux d'entretien routier nécessitant de la main-d'œuvre, qui a révélé que si les femmes ont tendance à être plus lentes que les hommes, elles travaillent en général avec une plus grande précision.

3.6.14 L'impact du projet sur le VIH/sida et la manière dont cet impact est pris en compte est un troisième facteur contribuant à la viabilité sociale du projet. La Direction des routes considère le VIH/sida comme une question transversale, qui est en train d'être intégrée à toutes ses activités. L'importance attribuée aux questions relatives au VIH/sida est encore soulignée par le fait que le poste de coordonnateur chargé des questions de VIH/sida a été

intégré au Projet de transport intégré relevant de l'Unité de planification de la Direction des routes. En outre, des principes directeurs pour la promotion de la sensibilisation au VIH et au sida et l'atténuation de ce problème dans le secteur routier ont récemment été élaborés par WSP International Management Consulting et CARE Lesotho. Ces principes directeurs constituent l'un des extrants prévus du Projet d'amélioration du lot 1 de la route Likalaneng-Thaba Tseka, financé par la BAD. Ces évolutions sont un signe positif que des mesures concrètes sont prises pour s'attaquer à l'impact des projets routiers sur la pandémie du VIH/sida au Lesotho.

3.6.15 La dégradation des panneaux de signalisation est un problème permanent au Lesotho. Ces panneaux sont sectionnés et vendus comme de la ferraille et les poteaux des glissières de sécurité sont utilisés comme bois de chauffage. Dans un certain nombre de cas, les actes de vandalisme ont porté sur des panneaux porteurs d'une signalisation essentielle comme l'embranchement vers Bela Bela et les réflecteurs à l'entrée des ponts. Des mesures d'atténuation visant à réduire le nombre de ces dégradations ont été mises en œuvre par la Direction des routes. Récemment, celle-ci s'est rendue auprès des chefs locaux afin d'engager une discussion avec la communauté locale, et une réglementation a été mise en place stipulant l'obligation de solliciter une autorisation écrite auprès du chef pour pouvoir vendre de la ferraille. L'adoption de cette réglementation semble d'être traduite par une diminution des actes de vandalisme. La Direction des routes envisage aussi de lancer des recherches sur la possibilité d'utiliser un autre matériau pour les poteaux, ne pouvant être utilisé comme bois de chauffage. L'introduction d'amendes pour dégradation des panneaux de signalisation doit avoir un effet dissuasif.

3.6.16 **Viabilité environnementale :** Des objectifs ont été atteints concernant l'amélioration de la route, qui d'une surface en latérite est passée à un revêtement en asphalte tout-temps. Si les problèmes environnementaux qui se sont posés dans le passé ont été atténués puis résolus, le suivi opérationnel de la route n'est pas manifeste. On relève des problèmes spécifiques de gestion des pluies d'orage et d'érosion par ces pluies sur les bas-côtés, qui doivent être traités par un plan de gestion opérationnel dans le cadre de l'entretien courant, en raison de la nature hautement érosive du relief. La plupart des carrières d'extraction de matériaux ont été réhabilitées. Les communautés ont demandé que certaines d'entre elles soient conservées pour servir d'étangs et de points d'eau pour le bétail. Le projet n'a pas d'impact social ou environnemental sensible ou significatif, dans la mesure où la route suit largement l'alignement existant. Un entretien régulier est nécessaire pour assurer l'intégrité des drains latéraux et des éléments de drainage des eaux d'orage dans un paysage hautement érosif.

3.7 Notation de la performance globale

3.7.1 Le projet est jugé satisfaisant. Le projet reste pertinent par rapport aux besoins de développement du pays, notamment la desserte par tous les temps d'endroits isolés. Toutefois, la qualité à l'entrée, en particulier en termes de conception du projet, peut être améliorée. Le projet est jugé efficace mais certains résultats ont été plus lents que prévu. La route entre Mpharane et Bela-Bela, ainsi que les voies secondaires vers Kolojane et St Theresa ont été construites selon des normes satisfaisantes, mais on note deux problèmes : les défauts relatifs à l'intégrité de la structure du revêtement et des murs en aile au km 11,1 et 12,0 sont toujours présents et la bordure en asphalte dans certaines zones dépourvues d'accotement en latérite se fissure.

3.7.2 Les estimations relatives à l'augmentation du trafic ne se sont pas concrétisées, ce qui, conjugué à la fois à des retards d'exécution et à des dépassements de coûts, a nui à l'efficacité. La viabilité pâtit essentiellement de l'insuffisance des fonds affectés à l'entretien et des pénuries de personnel au sein de la Direction des routes. Les autres impacts sur le développement sont globalement satisfaisants, exception faite de la sécurité routière, du vol de panneaux de signalisation et de l'empiètement des structures d'habitation sur la réserve de la route. Il y a eu des acquisitions de terrains et des réinstallations et une indemnisation satisfaisante a été versée dans tous les cas.

3.8 Performance de l'emprunteur et de l'agence d'exécution

La performance de l'emprunteur et du MOPWT est jugée insatisfaisante. Malgré des retards d'exécution, les travaux achevés ont été de qualité satisfaisante et ont répondu aux spécifications du projet, et l'unité de gestion du projet, placée sous l'autorité de l'organe d'exécution, a efficacement géré la mise en œuvre physique du projet, avec l'aide de consultants chargés de la surveillance. Néanmoins, certaines capacités de gestion doivent être améliorées pour les raisons suivantes : i) les coûts irréalistes du projet qui ont finalement été revus après l'évaluation et avant l'exécution ont conduit à des dépassements de coût importants qui ont été assumés par l'État, et à des retards dans le décaissement des fonds de contrepartie. Cette situation aurait pu être évitée par une planification et une estimation appropriées des coûts du projet, ii) l'organe d'exécution est l'entité responsable des documents d'appel d'offres en dernier ressort, et le fait que la liste des équipements nécessaires pour le laboratoire d'ingénierie ait été omise par inadvertance sur le devis quantitatif soulève certaines questions. Cette omission a également entraîné des dépassements de coûts importants, iii) le rapport d'audit 2005/2066 n'a toujours pas été présenté.

3.9 Performance du Groupe de la Banque et des cofinanciers

La performance de la BAD est jugée satisfaisante. Depuis la préparation du projet jusqu'à l'approbation du prêt, l'opération a été traitée dans les 12 mois et le prêt a été traité en six mois depuis son approbation jusqu'à son entrée en vigueur, signe d'un court délai de traitement des prêts. On a néanmoins constaté une rotation importante du personnel de la Banque et un faible niveau de transfert des connaissances. Bien que la BAD ait accordé suffisamment d'attention au projet en organisant cinq missions de supervision en quatre ans, le dosage de compétences aurait pu être plus diversifié. Compte tenu des dimensions socio-économiques et de développement rural du projet, la participation d'experts des questions socio-économiques et d'environnement à l'équipe de supervision aurait été bénéfique. Par ailleurs, le calendrier irréaliste et trop ambitieux d'exécution du projet, qui n'a laissé que peu de place aux imprévus, donne à penser que la Banque devra faire preuve de diligence raisonnable accrue dans son travail d'assistance futur.

3.10 Facteurs influant sur la performance et les réalisations à l'exécution

3.10.1 L'exécution du projet et la réalisation des objectifs de développement ont le plus pâti de facteurs qui ont conduit à des dépassements de coûts avant ou au début des travaux préliminaires. Ces problèmes ont nécessité des financements supplémentaires de l'État et entraîné des retards importants. Pour aggraver la situation, le calendrier de mise en œuvre était très optimiste, ce qui a de nouveau abouti à des prolongations excessives pendant l'exécution effective des travaux. En l'espèce, la période de mise en œuvre est passée de 12 à 21 mois.

3.10.2 De plus, le caractère irréaliste ou inadapté des études techniques détaillées au stade de l'évaluation a s'est traduit par une révision des coûts et un dépassement subséquent de 1,01 million d'UC, qui a été entièrement supporté par l'État et décaissé avec retard. Bien que l'essentiel des problèmes de mise en œuvre aient été résolus, la nature des difficultés rencontrées laisse entrevoir des critères de préqualification peu rigoureux. En outre, l'absence de concurrence a été un autre facteur majeur à l'origine d'un prix de l'offre élevé et a donc contribué au dépassement de coûts de 55,3 %.

4. CONCLUSIONS, ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS

Conclusions

4.1 Le projet est jugé *pertinent* au regard de sa cohérence avec le document de stratégie pays de la banque, notamment en ce qui concerne le développement rural, et avec la stratégie de réduction de la pauvreté 2003/04 – 2006/07 (SRP), qui mettait l'accent sur le développement des infrastructures (en insistant tout particulièrement sur les routes). L'amélioration de cette route est également mentionnée dans le programme relatif au secteur des transports. En termes de qualité à l'entrée, on relève deux insuffisances de conception majeures : i) alors que le projet est surtout un projet de route rurale, ses objectifs majeurs ont été limités à la réduction des coûts de transport et à la desserte de certaines communautés par tous les temps. Les dimensions socio-économiques telles que la réduction de la pauvreté, le renforcement du développement socio-économique des régions visées et le développement rural n'ont pas été explicitement mentionnées ou prises en compte dans la conception du projet, et ii) il n'y a pas eu élaboration d'une référence socio-économique appropriée ou d'évaluation socio-économique/de la pauvreté lors de la conception du projet.

4.2 Le projet est jugé *efficace*, dans la mesure où il a atteint les résultats escomptés, mais ses insuffisances majeures résident l'obtention de résultats à long terme. Les temps de voyage ont été réduits, passant d'environ une heure à une demi-heure. La route est à présent accessible toute l'année par tout type de véhicules et les estimations du coût d'exploitation des véhicules (CEV) font état d'une réduction d'environ 40 %. Néanmoins, il n'est pas évident à ce stade que les résultats à long terme, c'est-à-dire la promotion de la croissance et du développement économiques, le développement socio-économique et l'atténuation de la pauvreté, aient été atteints. Ceci s'explique peut-être par le fait que la route n'a été achevée qu'en 2005 et qu'en général, l'impact des routes rural prend un certain temps pour se matérialiser.

4.3 L'efficience du projet est jugée *insatisfaisante*. Des informations actualisées sur le comptage des véhicules, la réalisation physique des extrants et le CEV ont été utilisées pour recalculer le taux de rentabilité économique (TRE), qui s'est élevé à 7,26 % contre les 16 % prévus au stade de l'évaluation. La principale cause sous-jacente de cet état de fait réside dans un nombre de véhicules inférieur aux prévisions et une sous-estimation des quantités dans le plan d'ingénierie. En outre, l'exécution du projet s'est caractérisée par neuf mois de retard, 55,3 % de dépassements de coûts (depuis l'évaluation jusqu'à l'achèvement) et le recours à de la main-d'œuvre pour l'entretien.

4.4 La durabilité du projet est peu probable et est jugée insatisfaisante. Deux problèmes majeurs nuisent à sa viabilité : i) l'insuffisance des fonds affectés à l'entretien et ii) les limites de la capacité institutionnelle. Le recouvrement des coûts auprès des utilisateurs n'est pas suffisant pour apporter une contribution à la réhabilitation de la route. D'après une étude récente menée

par le Fonds routier en 2010⁴, ce niveau s'élève à 56,78 millions de maloti (soit environ l'équivalent de 5,07 millions d'UC) pour l'exercice financier 2007/2008, par rapport aux 155,48 millions de maloti (environ 13,9 millions d'UC) requis par an pour l'entretien courant et périodique nécessaire uniquement pour maintenir le réseau en bon état. Ce qui représente un coût de recouvrement auprès des usagers de quelque 36,5 %. Si l'on inclut les allocations budgétaires ordinaires du gouvernement central, le déficit se réduit à 56 %. En termes de viabilité institutionnelle, la Direction des routes subit actuellement une réforme institutionnelle majeure, ses effectifs étant en train d'être ramenés de 1800 (techniciens et cadres) à 150 (cadres uniquement). Seuls 60 postes sur les 150 ont été pourvus et les autres font l'objet d'une annonce.

4.5 L'exécution du projet et les réalisations en termes de développement ont le plus pâti de facteurs qui ont nécessité des financements supplémentaires du gouvernement et ont entraîné des retards importants. Pour aggraver la situation, le calendrier de mise en œuvre était très optimiste, ce qui a de nouveau abouti à des prolongations importantes, de 12 à 21 mois, pendant l'exécution effective des travaux.

4.6 Dans la mesure où les documents d'appel d'offres se sont appuyés sur la conception préliminaire généralement effectuée au stade de l'étude de faisabilité, et non sur des études techniques détaillées comme le demandent les procédures de passation des marchés de la Banque, une révision de la modification des quantités s'est avérée nécessaire après l'évaluation et avant l'exécution, et a conduit à un dépassement des coûts de 1,01 million d'UC, qui a été entièrement supporté par le gouvernement et décaissé avec retard.

4.7 Le marché des prestataires de travaux de voirie est très restreint. Sur les 12 entreprises qui se sont procuré les documents d'appel d'offres, seules quatre ont soumis des propositions et une seulement était qualifiée pour exécuter les travaux.

Enseignements :

- L'existence de données de référence et d'un suivi permanent par les organes d'exécution du pays après l'achèvement du projet est essentielle pour assurer une évaluation d'impact appropriée des projets ayant des dimensions socio-économiques et de réduction de la pauvreté.
- Le développement du secteur privé dans la passation de contrats de travaux routiers est une condition nécessaire pour assurer une concurrence satisfaisante dans le processus d'appel d'offres et des qualifications appropriées de la capacité nationale dans le secteur. Le marché des prestataires de travaux de voirie est très restreint. Sur les 12 entreprises qui se sont procuré les documents d'appel d'offres, seules quatre ont soumis des propositions et une seulement était qualifiée pour exécuter les travaux.
- Un système de suivi et d'évaluation adapté, comportant des indicateurs clés de performance permettant de mesurer l'impact socio-économique et la réduction de la pauvreté, est essentiel pour s'assurer que les objectifs sont atteints et que le projet produit les effets escomptés.

⁴ Review and Update of the Study of the Review of the Projected Road Maintenance Needs and the Generation of Road Fund Revenue, rapport final, mars 2010

- L'allocation régulière et suffisante de fonds pour l'entretien des routes est une condition nécessaire à la durabilité du projet. Cette allocation doit se fonder sur un programme de planification rigoureuse de l'entretien. Bien que le gouvernement se soit déclaré prêt à renforcer son système d'entretien, le manque de fonds reste un facteur dissuasif. Dans le cas du projet, le risque d'un mauvais entretien peut devenir un obstacle de moyen à long terme. Les travaux courants sont actuellement différés car le drainage est parfois bloqué, si bien qu'un entretien périodique de la route sera nécessaire dans un proche avenir.
- L'existence d'une capacité et d'une expertise institutionnelles adéquates du Département des routes en matière de planification et d'exécution des travaux d'entretien est une autre condition nécessaire pour assurer la durabilité du projet en particulier et du réseau routier national en général.
- L'application de mesures de sécurité et la préservation des équipements de sécurité existants sur la route sont essentielles pour garantir la sécurité des usagers. La dégradation des panneaux de signalisation peut nuire à la sécurité routière. Il arrive que ces panneaux soient volés puis employés dans la construction d'habitations ou que les poteaux des glissières de sécurité soient utilisés comme bois de chauffage.

Recommandations

Recommandations à la Banque

- La préparation de projets de routes rurales devrait comporter une approche spécifique au développement rural et intégrer la nécessité de mettre en place des activités et des services complémentaires qui élargissent les perspectives socio-économiques dans les communautés concernées.
- Pour éviter des changements dans les quantités et donc des coûts supplémentaires et des retards, la Banque devrait faire en sorte, au stade de l'évaluation, que les documents d'appel d'offres s'appuient sur des études techniques détaillés.

Recommandations à l'emprunteur

- Le problème de l'insuffisance des fonds consacrés à l'entretien des routes peut être résolu par un engagement résolu du gouvernement à suivre les recommandations d'études antérieures réalisées par le Fonds routier portant sur ces besoins d'entretien. Celles-ci comprennent l'augmentation progressive de la redevance d'utilisation des routes, tout en veillant à ce qu'elle reste abordable, et la canalisation de tous les financements routiers vers le Fonds routier. La Banque, en coordination avec les partenaires au développement intervenant dans le secteur, devrait continuer à s'investir dans le dialogue avec le gouvernement, afin de résoudre le problème des besoins de financement des routes.

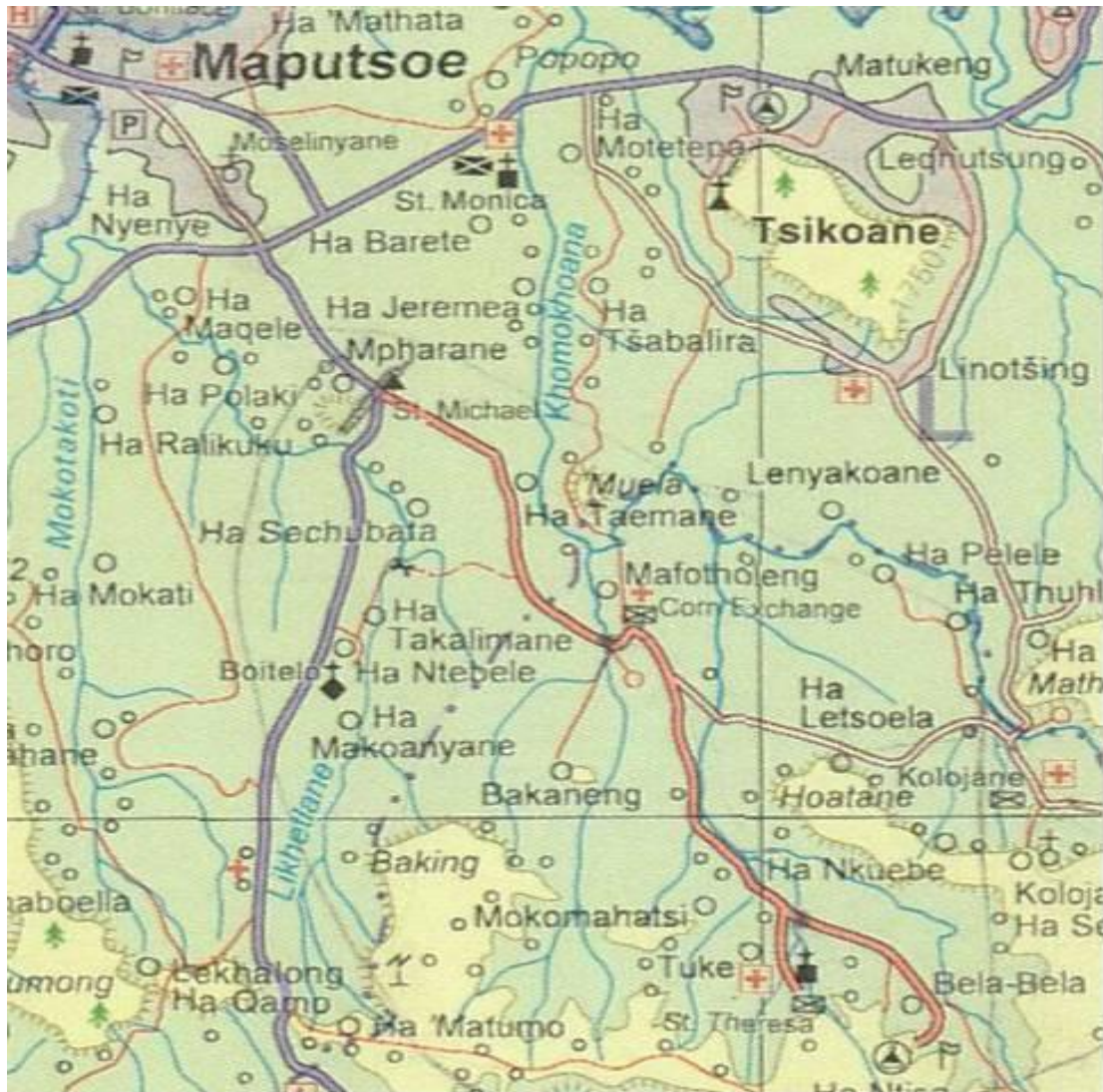
- Il est impératif que le gouvernement, conjointement avec ses partenaires au développement, continue à investir dans la promotion de l'industrie locale de la construction, afin de stimuler la concurrence et de réduire les prix offerts. Pour cela, il est possible de mettre sur pied des projets/programmes portant sur les capacités institutionnelles visant à développer et à renforcer les entreprises de génie civil de taille moyenne ou plus importante.
- Le gouvernement doit renforcer le suivi et l'évaluation ainsi que la collecte de données. Il n'existait pas de séries temporelles de données statistiques au niveau des circonscriptions, car les données sont agrégées au niveau des districts, puis supprimées. Cette situation a été un obstacle à la fois pour le RAP et le REPP. Il est recommandé que le gouvernement et le MOPWT mettent en place des mécanismes de collecte et d'analyse des données, qui ne soient pas supprimées après leur agrégation.
- Il est recommandé de procéder à des actions de réétanchéification à un stade précoce, afin d'éviter des travaux de réfection coûteux ou de devoir refaire le revêtement ultérieurement.

ACTIONS DE SUIVI

À la suite des recommandations formulées dans le RAP et le Plan de gestion environnementale (PGE), certains problèmes ne sont toujours pas résolus et nécessitent la mise en place des actions suivantes :

- Corriger les défauts relatifs au drainage, à la couche d'usure, aux panneaux de signalisation et aux bornes kilométriques ;
- Remédier à la gestion inefficace des eaux d'orage et aux défauts de structure, et appliquer les mesures de protection contre les eaux d'orage qui ne sont toujours pas en place, en particulier les drains latéraux et les structures de sortie d'eau ;
- Mener des consultations auprès de la population concernant l'empiétement illégal des structures d'habitation sur la route, afin de définir une politique et des mesures claires interdisant cette pratique.
- Présenter les rapports d'audit 2005 et 2006 encore en souffrance.

CARTE DE LA ZONE DU PROJET



CRITÈRES D'ÉVALUATION - RÉTROSPECTIVE

N°	Indicateurs	Note (1 – 4)	Remarques
1.	Pertinence et qualité à l'entrée	3	Satisfaisant. La pertinence des objectifs est globalement confirmée et on note une bonne qualité à l'entrée, avec uniquement quelques insuffisances. Le projet est cohérent avec à la fois avec les objectifs généraux du pays et la Stratégie globale d'assistance pays de la Banque.
i)	Cohérence avec la stratégie globale de développement du pays	3	Le projet est cohérent avec la stratégie globale de développement du pays. La stratégie de développement de l'État est exposée dans le Cadre intérimaire national qui est en vigueur jusqu'à la présentation du Plan de développement national pour 2012/2013.
ii)	Cohérence avec la Stratégie d'assistance pays de la Banque	3	Le projet est conforme à la politique générale et à la stratégie pays de la Banque car il entraîne une réduction de la pauvreté et une croissance économique grâce au développement de synergies entre les interventions nationales dans le secteur des transports qui tiennent compte des questions transversales.
iv)	Développement des ressources humaines	3	La Direction des routes a assuré une formation « sur le tas » aux étudiants et aux travailleurs qui ont travaillé sur la route et ont acquis des qualifications supplémentaires pendant la phase de construction.
v)	Qualité à l'entrée	2	Aucune étude détaillée n'a été effectuée avant de passer à l'acquisition des travaux. Bien que le projet ait reposé sur l'idée qu'il contribuerait à long terme à promouvoir le développement économique et à réduire la pauvreté, il n'a pas été formulé de manière à atteindre directement cet objectif.
2.	Réalisation des objectifs et des extrants (« Efficacité »)	3	Satisfaisant. La projet a atteint la plupart de ses objectifs pertinents et est parvenu à des résultats satisfaisants en matière de développement, avec uniquement quelques insuffisances. Il a effectivement contribué à augmenter le nombre et la fréquence des taxis après les travaux et à faciliter la circulation des personnes et des biens entre les communautés riveraines. Il y a eu des problèmes fonciers, des réinstallations et une indemnisation satisfaisante de toutes les personnes concernées, ainsi qu'une amélioration du drainage et de la gestion des eaux d'orage traversant la route.
i)	Objectifs physiques (réalisations)	3	Toutes les réalisations physiques ont été accomplies comme prévu.
ii)	Résultats à court terme	3	Les usagers ont vu leur temps de voyage passer de 1 heure à 30 minutes. Le coût d'exploitation des véhicules a aussi été réduit et la route est devenue accessible 365 jours par an par tout type de véhicules. Le PGE a été mis en œuvre.
iii)	Résultats intermédiaires	3	La circulation des personnes et des biens entre les communautés riveraines a été beaucoup facilitée. La

N°	Indicateurs	Note (1 – 4)	Remarques
			fréquence des services de transport est élevée. Avant les travaux, 6 ou 7 taxis opéraient sur la route ; ils sont 35 à présent. Les écoles de la région ont vu augmenter le nombre d'inscriptions. En outre, le nombre de personnes recevant un traitement à l'hôpital de St. Theresa a plus que doublé. Le projet n'a pas entraîné de modification du prix des transports.
iv)	Résultats à long terme	2	La promotion du développement agricole, de la croissance et du développement économiques, du développement socio-économique, de l'atténuation de la pauvreté et de l'amélioration générale de la qualité de vie n'est pas manifeste. Cette situation peut être attribuée au fait que la route est relativement nouvelle (2005) et qu'il faut toujours un certain temps avant que l'impact de l'amélioration de routes rurales sur les communautés ne se matérialise.
v)	Objectifs environnementaux	3	Il a eu une amélioration du drainage et de la gestion des eaux d'orage qui traversent la route et les zones d'emprunt ont été réhabilitées avec succès.
	Gestion des sols, de l'air et de l'eau	3	La diminution de l'érosion est patente grâce aux gabions qui ont été fournis dans le cadre des produits du projet à proximité des caniveaux afin d'éviter l'érosion. Il y a également eu protection des cours d'eau en aval grâce à une gestion et à une libération efficaces des eaux d'orage.
	Maintien de la biodiversité	3	Il n'y a pas eu de problèmes d'usage de terrains sensibles, tels que les zones naturelles, les réserves animalières et les couloirs de passage de la faune vers l'alignement existant.
vii)	Objectifs sociaux et cibles	3	Il y a eu des acquisitions de terrains, des réinstallations et une indemnisation satisfaisante de toutes les personnes concernées. Le projet a amélioré l'accès aux centres de soins, notamment pour les personnes porteuses du VIH/sida, qui ont pu bénéficier d'un dépistage, d'ARV, etc. En outre, une trentaine de membres des communautés locales ont participé aux travaux d'entretien de la route.
viii)	Objectifs de développement du secteur privé	S.O.	Le projet n'avait pas d'objectifs spécifiques de développement du secteur privé.
3.	Efficience	2	Pour la majeure partie de l'investissement, le TRE est inférieur à au coût d'opportunité du capital et le dépassement de coûts est à l'origine d'une note moins élevée de l'efficience.
4.	Objectifs de développement institutionnel	S.O.	Le projet n'avait pas d'objectifs de développement institutionnel.

N°	Indicateurs	Note (1 – 4)	Remarques
i)	Autres objectifs de développement	3	La dégradation des panneaux de signalisation pose des problèmes aux conducteurs. La Direction de routes a mis en place diverses mesures. Les femmes de la zone du projet pratiquent de petites activités, notamment la vente de nourriture et de boissons aux travailleurs. Les femmes se rendent dans les marchés des villes et peuvent avoir accès aux services sociaux, éducatifs et de santé.
ii)	Capacité nationale	2	Insatisfaisant.
	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité concernant le secteur environnemental 	2	La capacité concernant le secteur environnemental est très limitée car la Direction des routes n'emploie qu'un seul spécialiste de l'environnement.
	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité du secteur des transports 	2	Le sous-effectif pose un gros problème à la Direction des routes.
5.	Durabilité	2	Insatisfaisant. Les réalisations du projet et les avantages connexes risquent de ne pas être efficacement pérennisés par le LRMS en raison d'un manque de financement et d'engagement spécifiques, d'une pénurie de personnel et d'un taux insuffisant de recouvrement auprès des usagers pour permettre d'entretenir durablement la route.
i)	Qualité technique	2	Les normes de revêtement et de conception géométrique correctes ont été utilisées. Le LRMS n'est pas fonctionnel faute de financement et d'engagement.
ii)	Viabilité stratégique et politique	2	Le financement de l'entretien est insuffisant. Les niveaux d'allocation budgétaire ne sont pas adaptés. Le projet fait l'objet d'un engagement politique limité car les allocations budgétaires accordées au sous-secteur routier via le gouvernement et la Direction des routes sont toujours insuffisantes.
iii)	Viabilité sociale	3	La route bénéficie du soutien des membres de la communauté. Certains ont pris part à sa construction et à son entretien, mais la participation des femmes est restreinte. La Direction des routes prévoit d'imposer au moins de 25 à 30 % de femmes dans les travaux d'entretien utilisant de la main-d'œuvre. Le VIH/sida, question transversale, est en train d'être intégré à toutes les activités de la Direction des routes.
iv)	Viabilité financière	2	Le recouvrement des coûts auprès des usagers n'est pas suffisant pour apporter une contribution à la réhabilitation de la route. Ce taux est d'environ 37 %.
v)	Viabilité institutionnelle	2	La capacité institutionnelle de la Direction des routes et du MOPWT continue d'être limitée par le manque de ressources humaines suffisamment qualifiées. Seuls 60 des 150 postes vacants dans la Direction sont pourvus. Les recommandations de l'Étude sur le recrutement et la fidélisation (rapport final, décembre 2007) n'ont pas

N°	Indicateurs	Note (1 – 4)	Remarques
			été mises en œuvre.
vi)	Viabilité environnementale	4	La gestion des eaux d'orage qui traversent la route s'est améliorée. La réduction des émissions de poussière s'est améliorée, de même que le revêtement de la route, la lutte contre l'érosion, ainsi que la sécurité des chauffeurs et la longévité des véhicules. Absence d'impact environnemental significatif car la route suit largement l'alignement existant.

ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR

N°	Indicateurs	Score (1 – 4)	Remarques
1.	Qualité lors de la préparation	3	Satisfaisant.
i)	Appropriation, participation des bénéficiaires	2	Participation limitée des bénéficiaires.
ii)	Engagement de l'État	2	L'engagement est limité car l'État a alloué des fonds insuffisants aux travaux d'entretien courants de la route.
iii)	Accords institutionnels (financement de la contrepartie)	3	Satisfaisant.
2.	Qualité d'exécution	3	Satisfaisant.
i)	Allocation des personnels clés	4	Du personnel dûment qualifié a été nommé
ii)	Performance des dirigeants de l'agence d'exécution	3	Satisfaisant.
iv)	Respect du calendrier et des coûts	2	Insatisfaisant. Il y a eu un retard au démarrage, suivi d'un dépassement des délais de 9 mois lors de l'exécution du projet.
3.	Conformité aux clauses	3	L'État a rempli toutes les conditions du prêt même s'il a parfois rencontré des difficultés.
4.	Adéquation des processus de suivi et d'évaluation, et de compte-rendu	3	Satisfaisant. Le gouvernement a soumis des rapports d'activité mensuels et trimestriels et des rapports d'audit annuels (sauf le rapport d'audit final) dans les délais, conformément aux dispositions pertinentes des Conditions générales du prêt.
5.	Fonctionnement satisfaisant	3	La route est ouverte à la circulation bien que divers tronçons n'aient pas été entretenus.
	Performance globale de l'emprunteur	3	Satisfaisant. L'État a respecté toutes les clauses et satisfait à toutes les exigences de suivi pendant l'exécution. Toutefois, il n'a pas alloué suffisamment de fonds à l'entretien de la route. En outre, les retards dans la phase de démarrage du projet ont été dus à l'incapacité de l'État à remplir les conditions de prêt à temps.

ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE

INDICATEURS	Score (1 – -4)	REMARQUES
1. Lors de l'identification	3	Le projet est le produit du Plan national de transport décennal élaboré par le gouvernement, sur la base de l'Étude sur les transports nationaux financée par la BAD.
2. Lors de la préparation du projet	3	Fait en 2001.
3. Lors de l'évaluation	2	L'estimation du coût du projet est apparue trop faible, aboutissant à des dépassements. La période de mise en œuvre de 12 mois était courte. Le projet était très prioritaire pour le gouvernement.
4. Lors de la supervision	3	Les problèmes rencontrés ont été résolus à temps et des mesures adéquates ont été prises pendant l'exécution.
Appréciation globale de la performance de la Banque	3	Satisfaisant. La Banque a effectué cinq missions de supervision au Lesotho entre les stades de l'évaluation et du REPP. Le recrutement d'un spécialiste des questions socio-économiques et d'un spécialiste de l'environnement aurait pu être bénéfique pour le projet.

FACTEURS INFLUANT SUR LA PERFORMANCE ET LES RÉALISATIONS À L'EXÉCUTION

Facteurs influant positivement (+) ou négativement (-) sur l'exécution et la réalisation
des principaux objectifs

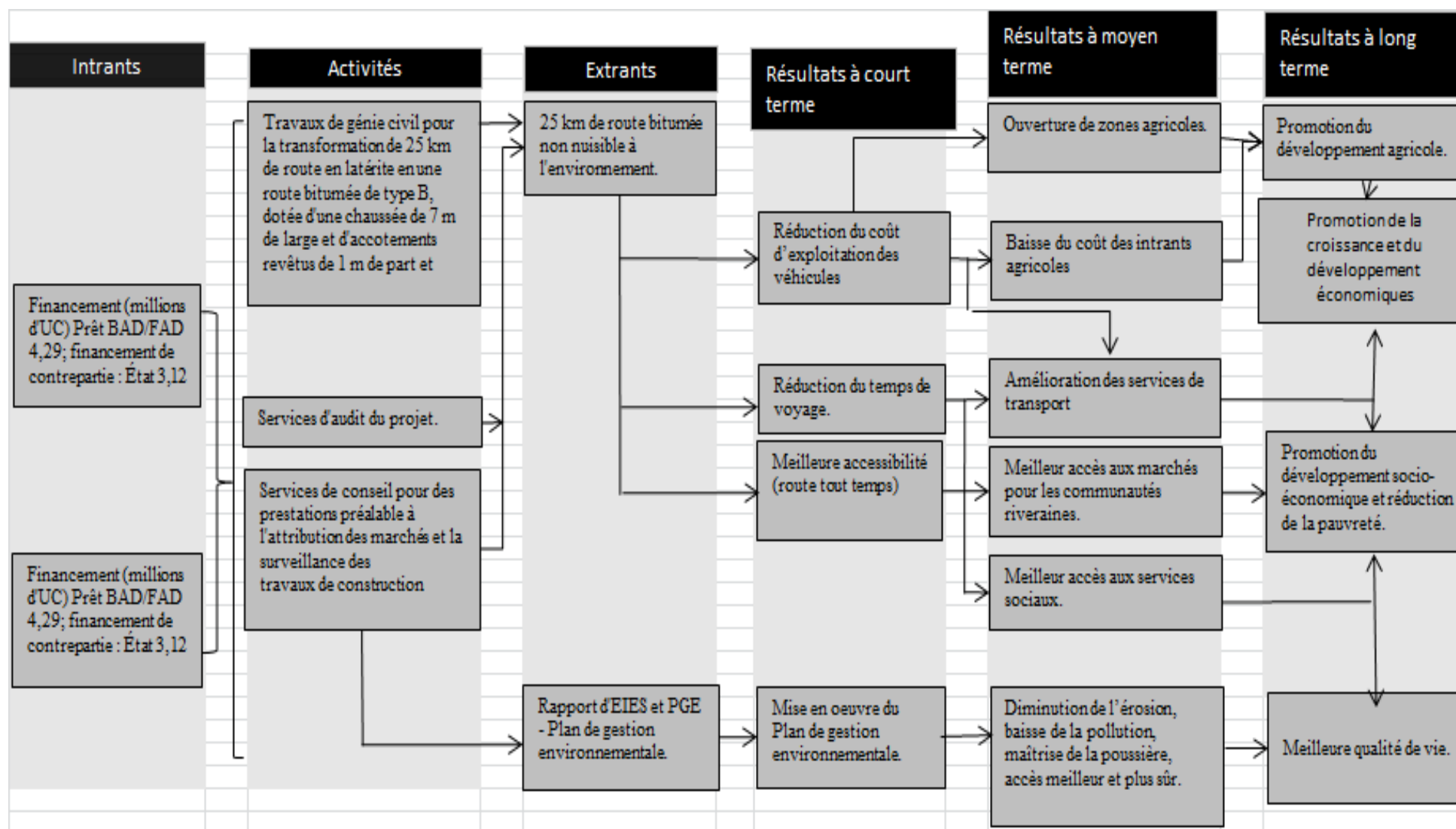
Facteurs	Important	Partiel	Négligeable	S.O.	Remarques
Indépendants de la volonté du gouvernement					
Prix du marché mondial			-		
Phénomènes naturels			-		
Performance de la Banque		+			La Banque peut contribuer à renforcer l'impact du projet sur le développement en fournissant une aide au développement du secteur agricole dans la zone concernée car il n'y a actuellement que très peu d'activités agricoles commerciales dans cette zone. L'assistance peut aussi aider à mettre sur pied une production de calcaire à Bela Bela, qui créera des possibilités d'emploi pour les membres des communautés locales.
Performance des sous-traitants/consultants			+		La route n'ayant été achevée qu'en 2005, elle est encore relativement nouvelle et n'a besoin que de peu d'entretien.
Guerre civile			-		
Autres (préciser)					
Dépendant de la volonté du gouvernement du gouvernement					
Politique macroéconomique		+/-			L'imposition d'un financement spécifique au sous-secteur routier est positive eu égard à l'urgence des besoins mais tous les fonds devraient être canalisés par la Direction des routes.
Politique sectorielle		+			L'arrêt de l'activité du LRMS en 2002 a été dû à un manque de fonds et l'engagement insuffisant de l'État. Le gouvernement a réussi à rétablir le LRMS en juillet/août 2010.

Facteurs	Important	Partiel	Négligeable	S.O.	Remarques
Engagement de l'État		-			Le manque d'engagement de l'État apparaît dans l'absence de prélèvement de taxes d'utilisation des routes qui assureraient la viabilité du sous-secteur routier.
Recrutement des personnels clés		+			Le recrutement des personnels clés est important pour le sous-secteur routier.
Fonds de contrepartie		+			Pour tenter de stimuler le développement socio-économique dans la zone du projet, l'État peut aussi fournir des fonds de contrepartie pour des actions visant à développer l'aspect commercial de l'agriculture dans la zone, exploiter les gisements de calcaire de Bela Bela et créer des emplois pour la population.
Capacité administrative	+				La capacité administrative du ministère des Finances et de la Planification du développement et du MOPWT a eu un impact significatif sur la performance du sous-secteur routier.
Autres (préciser)			-		
Soumis au contrôle de l'agence d'exécution					
Gestion		-			Il y a eu un retard de 9 mois sur le calendrier général d'exécution, qui aurait pu être en partie évité.
Dotations en personnel	-	-			La Direction des routes est actuellement en sous-effectifs, avec 60 des 150 postes vacants non pourvus. La Direction souffre d'une pénurie de personnel qualifié.
Utilisation de l'assistance technique		+			Pour s'assurer que le renforcement des capacités a bien été réalisé pour la viabilité globale du sous-secteur routier et de la route du projet.

Facteurs	Important	Partiel	Négligeable	S.O.	Remarques
Suivi et évaluation		+			Les progrès ont été suivis par des rapports d'activité mensuels préparés par des consultants et des rapports trimestriels préparés par le gouvernement, conformément au mode de présentation de la Banque. Le projet a en outre été suivi à travers des missions de supervisions périodiques de la Banque.
Participation des bénéficiaires	+				Les bénéficiaires joueraient un rôle important pour assurer le développement socio-économique de la région en participant aux initiatives mentionnées dans la partie 2.5 du présent tableau.
Autres (préciser)			-		
Facteurs influant sur la mise en œuvre					
Modifications de la portée/l'ampleur/la conception du projet			-		Il n'y a pas eu de modifications majeures de la portée/l'ampleur/la conception du projet.
Insuffisance dans l'estimation des ressources physiques et des coûts unitaires de base			-		
Inadéquation des provisions pour aléas de construction et hausse de prix			+		En raison des pluies anormalement abondantes pendant la phase de construction du projet, la durée d'exécution des travaux a dû être augmentée de 124 jours, et il a également fallu faire face au renchérissement des matériaux. Le changement apporté à l'Ajustement du prix du contrat s'élève à 698 805, 30 m (0,72 million d'UC), soit 12,5 % du prix prévu à l'origine dans le contrat.
Évolution des taux de change et des accords financiers et institutionnels			-		
Calendrier d'exécution peu réaliste		+			Retard de 9 mois attribué à des problèmes qui ont accru les coûts du projet – conduisant à un retard dans la recherche de financements pour le solde des coûts non financé par la BAD.

Facteurs	Important	Partiel	Négligeable	S.O.	Remarques
Qualité de la gestion, y compris financière	-				Le dépassement de coûts de 55,3 % trahit une faiblesse de gestion financière.
Retards dans le choix des personnels/sous-traitants et dans la réception des fonds de contrepartie		+			Le contrat de travaux de génie civil a été signé 5 mois plus tard que la date prévue. Ce retard a été dû au processus d'obtention de l'engagement de l'État à financer les travaux, le prix de l'offre étant supérieur de 1,01 million d'UC à l'accord de financement conclu avec la BAD.
Inefficacité des procédures de passation de marché et de décaissement	+				Les fonds du prêt ont été versés au sous-traitant et au consultant par paiement direct.
4.9 Autres (préciser)					

SCHEMA LOGIQUE DE L'INTERVENTION



MATRICE RÉTROSPECTIVE DU PROJET

Hiérarchie des objectifs	Résultats attendus	Indicateurs de performance	Mesure				Hypothèses/Risques
			Référence	Objectif indicatif	Valeur RAP	Valeur REPP	
<p>But (Objectif général) Promotion de l'augmentation du développement agricole</p> <p>Promotion du développement socio-économique et de l'atténuation de la pauvreté</p> <p>Promotion de l'amélioration de la qualité de vie</p>	<p>Impacts</p> <p>Augmentation de la production agricole</p> <p>Développement socio-économique/atténuation de la pauvreté dans la zone du projet</p> <p>Meilleure qualité de vie</p>	<p>Indicateurs d'impact</p> <p>% de ménages vivant au-dessous du seuil de pauvreté dans la zone du projet</p> <p>Perception des parties prenantes</p>	<p>Non disponible au niveau du district, voire de la zone du projet</p> <p>Non disponible</p>	<p>Non disponible au niveau du district, voire de la zone du projet</p> <p>Positif</p>	<p>Non disponible au niveau du district, voire de la zone du projet</p> <p>Positif</p>	<p>Non disponible au niveau du district, voire de la zone du projet</p> <p>Positif</p>	<p>Hypothèse : Engagement adéquat de l'État Risque : Des facteurs autres que liés au transport neutralisent les bénéfices économiques réalisés grâce à la route</p>
<p>Objet (Objectif particulier)</p>	<p>Résultats intermédiaires (indirects)</p> <p>Ouverture de zones agricoles</p>	<p>Indicateurs de résultats intermédiaires</p>					<p>(Tous les résultats à court terme hypothèses/risques)</p>
	<p>Baisse du coût des intrants agricoles</p>	<p>Coût des intrants agricoles (p. ex. engrais)</p>				<p>N'a pas diminué du fait de la route du projet</p>	

Hiérarchie des objectifs	Résultats attendus	Indicateurs de performance	Mesure				Hypothèses/Risques
			Référence	Objectif indicatif	Valeur RAP	Valeur REPP	
		Nombre d'accidents	Non disponible	Non disponible	Non disponible	Non disponible Mais indications que le nombre d'accidents a augmenté.	
	Résultats à court terme (directs) Réduction du coût d'exploitation des véhicules Réduction du temps de voyage	Résultats à court terme Indicateurs Coût d'exploitation des véhicules au km Temps de voyage	Réduction d'environ 50 % du CEV 1 heure	Réduction d'environ 20 % du CEV	30 minutes	Hypothèse : La baisse des coûts de transport se traduit par une baisse du coût des biens/services 30 minutes	
	Meilleure accessibilité (route tout temps)	Jours par an où la route est praticable	275	365	365	365	

Hiérarchie des objectifs	Résultats attendus	Indicateurs de performance	Mesure				Hypothèses/Risques
			Référence	Objectif indicatif	Valeur RAP	Valeur REPP	
		Rugosité moyenne IRI (en m/km)	16,0 (2001) 2.5 (2007)	20,0 (2001) 3,0 (2007)	N/D		
		Augmentation du trafic (2001-2009)	4,00 %	6,3 % pour les bus 4,1 % pour les autres catégories	4,854 %		
Contributions/activités							
<i>Contributions</i> Prêt de la BAD/du FAD 4,29 Financement de contrepartie : État 3,12 Ressources humaines : UMP							Pas de retard majeur dans l'exécution du projet ; et Sélection de consultants et de sous-traitants/fournisseurs compétents. Pas de dépassement de coûts majeur ; et Disponibilité de fonds de contrepartie. Ressources humaines en place à un niveau approprié (sous-traitant, consultant, UMP)
<i>Activités</i>							Énoncé clair des responsabilités pour l'exécution du projet

Hiérarchie des objectifs	Résultats attendus	Indicateurs de performance	Mesure				Hypothèses/Risques
			Référence	Objectif indicatif	Valeur RAP	Valeur REPP	
Travaux de génie civil pour la transformation de 25 km de route en latérite en une chaussée revêtue de bitume de classe B, de 7 m de large et avec des accotements revêtus de 1 m de chaque côté	25 km de route bitumée sans impact négatif sur l'environnement	Construction respectant le budget et les délais					Pertinence et respect des conditions/clauses du prêt

CALCUL DU TAUX DE RENTABILITÉ ÉCONOMIQUE

Remarques sur le RAP et le Rapport d'évaluation sur le calcul du TRI

Économies de CEV	Les économies globales de CEV sont surévaluées dans le Rapport d'évaluation de la Banque et le RAP.
Entretien périodique	Dans le Rapport d'évaluation, le calcul a indiqué à tort comme montant de l'entretien périodique la somme de 0,26 million \$ EU et non pas celle de 0,22 million \$ EU mentionnée dans le texte.
Coûts d'investissement	Le RAP a indiqué des coûts d'investissement allant de 0,18 à 0,23 millions \$ EU pour les années 2006-2025, ce qui ne reflète pas les dépenses d'investissement engagées pour le projet (dépenses d'investissement jusqu'à 2004 seulement).
Trafic	Le RAP indique un trafic de 277 véhicules par jour (vpj) en 2001 et de 403 vpj en 2007. Toutefois, d'après les comptages les plus récents réalisés par la Direction des routes il n'a été que de 222 vpj en 2001 et de seulement 276 vpj en 2007.

Hypothèses

<i>Distances</i>		
Mpharane-Bela Bela	25,00	km
<i>Coût de l'entretien courant</i>		
Ancienne route	5 200,00	\$ EU/km
Nouvelle route	800,00	\$ EU/km
<i>Coût de l'entretien périodique</i>		
Ancienne route	0	\$ EU/km
Nouvelle route		
Réétanchéification tous les sept ans	8 800,00	\$ EU/km
<i>Coûts d'investissement</i>		
2003	1,07	millions \$ EU
2004	6,34	millions \$ EU
Jours par an	365	
Distance pour le trafic de transit	S.O.	S.O.
<i>Temps de voyage</i>		
Ancienne route	1	heures
Nouvelle route	0,5	heures
Valeur du temps	0,59	\$ EU/heure
Valeur de récupération après 20 ans	20 %	
Taux d'actualisation	12 %	
Élasticité de la demande	1	
Facteur résultant pour multiplier le trafic généré	0,5	
Augmentation du trafic (à partir de 2004)	4,00 %	par an
Pourcentage du trafic généré par rapport au trafic normal	20,00 %	
<i>Nombre de passagers par véhicule</i>		
Véhicule de tourisme	2,2	Pas/véh
Camion léger	0	Pas/véh
Bus	42	Pas/véh
Poids-lourd	0	Pas/véh

Chiffres du trafic (DJM) – 2001-2009 de la DR.

Année	Véhicule de tourisme	Camion léger	Bus	Poids-lourd	Total
2001	141	74	6	1	222
2002	145	82	5	3	235
2003	161	78	11	6	257
2004	208	76	37	35	357
2005	155	108	17	6	285
2006	118	113	5	4	239
2007	132	139	3	2	276
2008	125	135	6	2	269
2009	152	158	13	2	324
2010	158	165	13	2	337
2011	164	171	14	2	351
2012	170	178	14	2	365
2013	177	185	15	2	380
2014	184	193	15	2	395
2015	192	200	16	2	410
2016	199	208	17	2	427
2017	207	217	17	3	444
2018	216	225	18	3	462
2019	224	234	19	3	480
2020	233	244	20	3	499
2021	243	253	20	3	519
2022	252	264	21	3	540
2023	262	274	22	3	562
2024	273	285	23	3	584

CEV/km (\$ EU)

Type de véhicule	Nouvelle route	Ancienne route
Véhicule de tourisme	0,124	0,199
Camion léger	0,307	0,521
Bus	0,563	1,080
Poids-lourd	0,716	1,269
CEV global pondéré	0,23	0,33

RÉSULTATS

Comparaison du scénario sans le projet avec un scénario avec le projet (Alternative 0 moins alternative 1) (\$ EU)

Année	Coûts d'investissement	Périodique	Courant	CEV normal	CEV généré	CEV dérivé	Coût du temps	Total	Total escompté
2000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2003	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2003	-1 070 909	-	-	-	-	-	-	-1 070 909	-762 252
2004	-6 339 091	-	-	-	-	-	-	-6 339 091	-4 028 607
2005	-	-	110 000	340 072	42 509	-	112 544	605 125	343 364
2006	-	-	110 000	273 295	34 162	-	48 975	466 432	236 309
2007	-	-	110 000	310 648	38 831	-	45 833	505 312	228 578
2008	-	-	110 000	313 397	39 175	-	59 276	521 847	210 765
2009	-	-	110 000	386 934	48 367	-	94 110	639 410	230 578
2010	-	-	110 000	402 411	50 301	-	97 874	660 587	212 691
2011	-	-	110 000	418 507	52 313	-	101 789	682 610	196 234
2012	-	-220 000	110 000	435 248	54 406	-	105 861	485 514	124 619
2013	-	-	110 000	452 658	56 582	-	110 095	729 335	167 145
2014	-	-	110 000	470 764	58 846	-	114 499	754 108	154 306
2015	-	-	110 000	489 595	61 199	-	119 079	779 873	142 480
2016	-	-	110 000	509 178	63 647	-	123 842	806 668	131 585
2017	-	-	110 000	529 545	66 193	-	128 796	834 534	121 545
2018	-	-	110 000	550 727	68 841	-	133 947	863 516	112 291
2019	-	-220 000	110 000	572 756	71 595	-	139 305	673 656	78 216
2020	-	-	110 000	595 667	74 458	-	144 878	925 003	95 892
2021	-	-	110 000	619 493	77 437	-	150 673	957 603	88 635
2022	-	-	110 000	644 273	80 534	-	156 700	991 507	81 941
2023	-	-	110 000	670 044	83 755	-	162 968	1 026 767	75 763
2024	1 482 000	-	110 000	696 846	87 106	-	169 486	2 545 438	167 699
VAN à 12 %									(1 590 223)
TRE									7,26 %

EXTRAIT DE L'ENQUÊTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Avant l'amélioration de la route		Après l'amélioration de la route	
Négatif	Positif	Négatif	Positif
Il était très difficile de se rendre de Bela-Bela et Kolojane à Maputsoe	Davantage de petites boutiques	Trois caniveaux ont été mal conçus et ont donc inondé les maisons et les champs cultivés proches pendant les fortes pluies. Les services de voirie en ont été informés il y a quelques mois mais rien n'a été fait.	Nette amélioration de l'accès aux services médicaux et aux écoles.
Commerce limité		Vol de panneaux de signalisation – entraînant des accidents de la route et des problèmes de sécurité routière.	Amélioration des transports publics – augmentation du nombre de minibus taxis, de taxis et de bus.
Accès limité aux établissements de santé et à l'éducation			35 taxis opèrent entre Maputsoe et Bela-Bela ; un trajet simple coûte R9. Avant les travaux, on comptait 6 ou 7 taxis sur cette route.
Poussière			20 taxis opèrent entre Com Exchange et Maputsoe ; un trajet aller coûte R6. Avant les travaux, on comptait 3 taxis sur cette route.
Moins de disponibilité des produits			La fréquence de passage est actuellement d'un taxi environ toutes les 30 minutes, tous les jours et sur chacune de ces routes. Le projet a considérablement réduit la durée du trajet entre Bela-Bela et Maputsoe. Avant les travaux, ce trajet durait plus de 2 heures en voiture ou en taxi ; il prend actuellement une trentaine de minutes.
			Un programme de traitement ARV a été mis en place à l'hôpital en juin 2009. Avant, les patients des environs étaient traités dans d'autres établissements du district (p. ex. Mutemang).
			Dans la population soignée par cet établissement, 388 personnes sont actuellement diagnostiquées comme étant atteintes du VIH. Sur ce nombre, 60 suivent un traitement ARV. L'hôpital traite également 72 personnes des villages environnants qui avaient déjà bénéficié de soins.
			Le projet ne s'est pas traduit par une augmentation des cas de VIH/SIDA surtout parce que la route n'est pas empruntée par un grand nombre de chauffeurs de camion. Le trafic sur la route se compose surtout de taxis et de bus.
			La route a beaucoup changé la vie des gens en facilitant leur accès à des établissements de santé tels que l'hôpital St. Theresa.
			La route a aussi provoqué une expansion des zones d'installation telles que St. Theresa et Bela-Bela, car l'amélioration de l'accès à ces zones les a rendues plus attractives, si bien que des habitants de villages plus isolés (comme Futhong) viennent s'y installer.