



**FONDS AFRICAIN DE
DÉVELOPPEMENT**

PROJET : PROJET DE ROUTE FUFULSO-SAWLA
PAYS : GHANA

RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROJET

Date : 24 novembre 2010

Équipe d'évaluation

Chef d'équipe : L. EHOUMAN, Économiste des transports supérieur, OITC.1

Membres de l'équipe :

M. M. KANE, Spécialiste des infrastructures, GHFO

M^{me} M. MINJA, Ingénieure des transports supérieure, OITC.1

M. M. KINANE, Environnementaliste, OITC.1

M. I. BUDALI, Spécialiste du genre supérieur, ORQR.4

M^{me} M. DIOP-LY, Analyste de la santé principale, OSHD.3

M. E. AMISSAH-ARTHUR, Expert en développement social, GHFO

Directeur sectoriel : G. MBESHERUBUSA, Directeur, OITC

Directeur régional : J. K. LITSE, Directeur, ORWA

Chef de division : M. MBODJ, OIC, OITC.1

Pairs évaluateurs

MM. A. DELFINO, Conseiller juridique principal ; GECL.1

F. BOUGAIRE, Ingénieur hydraulicien principal, FAE

R. ARON, Spécialiste du développement social supérieur, ONEC.3

R. MALINGA, Ingénieur des transports supérieur, OITC.1

P. OPOKU-DARKWA, Ingénieur des transports supérieur, OITC.2

TABLE DES MATIÈRES

I – ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION.....	1
1.1. Liens du projet avec la stratégie et les objectifs nationaux.....	1
1.2. Justification de l'intervention de la Banque.....	2
1.3. Coordination des interventions des bailleurs de fonds	2
II –DESCRIPTION DU PROJET	3
2.1. Composantes du projet.....	3
2.2. Solution technique retenue et autres alternatives explorées	4
2.3. Type de projet	5
2.4. Coût du projet et dispositions relatives au financement	5
2.5. Zone d'implantation du projet et population cible.....	7
2.6. Processus participatif pour l'identification, la conception et l'exécution du projet	8
2.7. Expérience du Groupe de la Banque et leçons prises en compte dans la conception du projet	9
2.8. Indicateurs de performance clés.....	10
III – FAISABILITÉ DU PROJET	10
3.1. Performance économique et financière.....	12
3.2. Impacts environnementaux et sociaux	11
IV – EXÉCUTION	14
4.1. Modalités d'exécution	14
4.2. Suivi	15
4.3. Gouvernance	16
4.4. Durabilité	16
4.5. Gestion des risques	18
4.6. Accumulation du savoir	19
V –INSTRUMENTS ET AUTORITÉ JURIDIQUES.....	19
5.1. Instrument juridique.....	19
5.2. Conditions de l'intervention de la Banque.....	20
5.3. Conformité aux politiques de la Banque.....	20
VI – RECOMMANDATION	20
Appendice I : Indicateurs socioéconomiques comparatifs du pays	
Appendice II : Tableau du portefeuille de la Banque dans le pays.....	
Appendice III : Principaux projets financés par la Banque et d'autres partenaires au développement dans le pays.....	
Appendice IV: Carte de l'implantation du projet.....	

LISTE DES ANNEXES TECHNIQUES

<u>N°</u>	<u>TITRE</u>	
1.	Aperçu du secteur des transports	29
2.	Leçons tirées des opérations antérieures de la Banque au Ghana	35
3.	Tableaux des coûts du projet	39
4.	Informations détaillées sur les composantes du projet	47
5.	Analyse économique	51
6.	Calendrier d'exécution détaillé du projet	52
7.	Dispositions relatives à la gestion financière, aux décaissements et à l'audit	53
8.	Dispositions relatives à l'acquisition	54
9.	Évaluation de l'impact environnemental	56
10.	Analyse des parties prenantes/problématique homme-femme/sociale	60
11.	Analyse comparative des coûts unitaires de la route	66
12.	Plan d'atténuation des dépassements de coûts, fondé sur l'étude des coûts unitaires des travaux de construction de routes en Afrique	70

LISTE DES TABLEAUX

<u>N°</u>	<u>TITRE</u>	<u>Pages</u>
2.1	Composantes du projet	3
2.2	Solutions de rechange envisagées et raison de leur rejet	4
2.3	Coûts estimatifs du projet par composante (millions d'UC)	5
2.4	Coûts du projet par catégorie de dépenses (millions d'UC)	5
2.5	Calendrier de dépenses par composante (millions d'UC)	5
2.6	Sources de financement (millions d'UC)	6
2.7	Coûts du projet par catégorie de dépenses (millions d'UC)- FAD uniquement	6
2.8	Calendrier de dépenses par composante (millions d'UC) - FAD uniquement	6
3.1	Principales données économiques et financières	11

Équivalences monétaires

Août 2010

Unité monétaire	=	Nouveau cedi ghanéen (GHS)
1 UC	=	2,14126 GHS
1 UC	=	1.51852 \$EU
1 \$EU	=	1,41010 GHS

Année budgétaire

1^e janvier – 31 décembre

Poids et mesures

1 tonne (t)	=	2 205 livres
1 kilogramme (kg)	=	2,205 livres
1 mètre (m)	=	3,281 pieds
1 kilomètre (km)	=	0,621 mile
1 kilomètre carré (km ²)	=	0,386 mile carré
1 hectare (ha) = 0,01 km ²	=	2,471 acres

Sigles et abréviations

AFD	:	Agence française de développement
AOI	:	Appel d'offres international
AON	:	Appel d'offres national
APA	:	Passation anticipée de marchés
APD	:	Aide publique au développement
APE	:	Agence de protection environnementale - Ghana
BAD	:	Banque africaine de développement
CCP	:	Cellule de coordination du projet
CEDEAO	:	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEV	:	Coût d'exploitation des véhicules
CHPS	:	Planification et services sanitaires communautaires
CS	:	Comités sectoriels
CWSA	:	Agence communautaire de l'eau et de l'assainissement
DFR	:	Service des routes de desserte
DJMA	:	Débit journalier moyen d'une année
DSP	:	Document de stratégie-pays
DUR	:	Direction de la voirie urbaine
EIES	:	Etude d'impact environnemental et social
ESAL	:	Charge d'essieu référence
FAD	:	Fonds africain de développement
GAMA	:	Greater Accra Metropolitan Area (région métropolitaine d'Accra)
GHA	:	Office ghanéen des routes
GHFO	:	Bureau de la Banque au Ghana
GHS	:	Cedi ghanéen (nouveau)
G-JAS	:	Stratégie d'assistance commune au Ghana
GoG	:	Gouvernement du Ghana
GPRS	:	Stratégie de croissance et de réduction de la pauvreté
GRF	:	Fonds routier du Ghana
GWCL	:	Ghana Water Company Limited
HDM	:	Modèle de conception des routes

IST	:	Infections sexuellement transmissibles
MCC	:	Millennium Challenge Corporation
MDBS	:	Appui budgétaire multi-donateurs
MLGRD	:	Ministère des Administrations locales et du Développement rural
MoFEP	:	Ministère des Finances et de la Planification économique
MoWAC	:	Ministère de la Femme et de l'Enfant
MRH	:	Ministère des Routes et des Autoroutes
MTNDPF	:	Cadre de politique de développement à moyen terme
NEAP	:	Plan d'action national pour l'environnement
OMD	:	Objectif du millénaire pour le développement
PA	:	Zone d'implantation du projet
PAR	:	Plan d'action de réinstallation
PARS	:	Plan d'action de réinstallation sommaire
PD	:	Partenaires au développement
PGES	:	Plan de gestion environnementale et sociale
PMR	:	Pays membres régionaux
QCBS	:	Sélection fondée sur la qualité et le coût
RSDP	:	Programme de développement du secteur routier
S&E	:	Suivi et évaluation
SBD	:	Document-type d'appel d'offres
TRE	:	Taux de rentabilité économique
TSDP	:	Programme de développement du secteur des transports
UC	:	Unité de compte
UEMOA	:	Union économique et monétaire Ouest-africaine

Informations relatives au don

Informations relatives au client

EMPRUNTEUR	RÉPUBLIQUE DU GHANA
TITRE DU PROJET :	PROJET DE ROUTE FUFULSO-SAWLA
ZONE D'IMPLANTATION :	RÉGION NORD
ORGANE D'EXÉCUTION :	MINISTÈRE DES ROUTES

Plan de financement

Source	Montant (million d'UC)	Instrument
FAD	109,72	Don
GoG	0,86	Financement de contrepartie
COÛT TOTAL	110,58	

Principales informations relatives au financement du FAD

Monnaie du don	Unité de compte
VAN (scénario de référence)	42,05 millions de \$EU
TREI (scénario de référence)	17,62 %

Échéancier – Principaux jalons (prévus)

Approbation de la note conceptuelle	21 juillet 2010
Approbation du projet	24 novembre 2010
Entrée en vigueur	Mars 2011
Dernier décaissement	Décembre 2015
Achèvement (travaux)	Juin 2014

Résumé du projet

Aperçu du projet

1. Le présent projet vise à apporter des solutions aux problèmes de développement qui résultent du mauvais état de l'infrastructure routière dans le nord du Ghana, l'une des régions les plus pauvres et les plus isolées du pays. L'objectif est de construire une route de 147,5 km entre Ffulso et Sawla, ainsi que des infrastructures socioéconomiques. Les principaux bénéficiaires directs du projet sont les habitants vivant aux abords de la route. Diverses parties prenantes aux niveaux régional, national et international, bénéficieront également du projet. Le coût estimatif du projet, hors taxes et droits, est de 110,58 millions d'UC, dont 86,06 millions d'UC en devises et 24,52 millions d'UC en monnaie locale. Le projet sera financé par un don FAD (109,72 millions d'UC) et une contribution du gouvernement ghanéen (GoG) (0,86 million d'UC). Les fonds de contrepartie de l'État ghanéen (GoG) serviront, pour l'essentiel, à financer les coûts d'indemnisation et de réinstallation (0,05 million) et les coûts de coordination du projet, représentant 1 % du coût total.

Évaluation des besoins

2. Le GoG a décidé d'améliorer la route Ffulso-Sawla afin de renforcer l'intégration régionale et nationale, étant donné que cette route occupe une place prioritaire dans le réseau de routes à grande circulation du pays. Son importance au plan national tient au fait qu'elle est le plus court chemin, en termes de distance, pour aller de Tamale (plus grande ville du Nord Ghana et capitale de la région septentrionale) à Wa (capitale de la région du Haut-Ouest). Elle pourrait jouer un rôle capital dans le développement de la zone, mais son état actuel entrave la mobilité et l'accès aux infrastructures socioéconomiques. Compte tenu de l'urgence des besoins de la population de la zone du projet en termes d'accès et de qualité des infrastructures socioéconomiques, une composante travaux secondaires comprenant l'adduction d'eau, la réhabilitation des écoles et des centres de santé, la construction de marchés et d'aires de stationnement pour camions, l'installation de dispositifs de signalisation et l'aménagement de parkings pour les principaux sites touristiques, a également été prévue dans la conception.

Valeur ajoutée de la Banque

3. L'intervention de la Banque permettra au GoG d'atteindre son objectif qui est d'accroître l'accessibilité le long de la Ffulso-Sawla et d'améliorer les moyens de subsistance dans la zone d'influence du projet. La conception du projet s'est inspirée des leçons tirées de la vaste expérience de la Banque et d'autres partenaires au développement au Ghana, en particulier dans le secteur du transport routier.

Gestion du savoir

4. Le projet comprend quatre principales activités de nature à accroître le savoir : i) la construction de postes « pont-bascule » permanents devant permettre de collecter des données afin de déterminer les tendances en matière de surcharge ; ii) les études sur les routes urbaines réalisées en vue de la préparation du programme de prêt au Ghana au titre du FAD XII ; iii) les infrastructures d'appui au tourisme, comprenant essentiellement des dispositifs de signalisation aux abords de la route Ffulso-Sawla et la construction d'un petit musée de conservation au Parc de Mole; et iv) le suivi et l'évaluation des impacts du projet. Les informations relatives au niveau d'exécution des différentes composantes du projet seront gérées par le truchement d'une base de données relationnelle. L'utilisation de cette base de données facilitera, dans une large mesure, la gestion de l'information en ce qui concerne les produits, les réalisations et les enseignements tirés.

Cadre logique axé sur les résultats

HIÉRARCHIE DES OBJECTIFS	RESULTATS ESCOMPTES	CIBLE	INDICATEURS DE PERFORMANCE	BUTS INDICATIFS ET ÉCHÉANCIER	HYPOTHÈSES/RISQUES
<p><u>But sectoriel</u></p> <p>1.1 Créer une infrastructure de transport intégrée, viable et durable permettant d'atteindre les objectifs de réduction de la pauvreté et d'intégration régionale de la CEDEAO</p>	<p><u>Impact – Résultats à long terme</u></p> <p>1.1 Amélioration du réseau routier</p>	<p><u>Bénéficiaires/zone</u></p> <p>Le territoire national et l'espace CEDEAO</p>	<p><u>Indicateurs</u></p> <p>1.1 a. Pourcentage du réseau routier en bon ou assez bon état</p> <p>1.1 b. Augmentation des échanges commerciaux entre le Ghana et les autres pays de la CEDEAO</p> <p><u>Sources /Méthode :</u> Statistiques nationales et de la CEDEAO, ministère des Routes et Autoroutes, ministère du Commerce et de l'Industrie</p>	<p><u>Objectif</u></p> <p>1.1 a. Augmenter le nombre de routes du réseau national en bon et assez bon état, en portant la proportion de 67 % en 2008 à 75 % en 2014</p> <p>1.1b Accroître la valeur des exportations non traditionnelles entre le Ghana et les pays de la CEDEAO, en la portant de 365 millions de \$EU en 2007 à 417 millions de \$EU en 2014</p>	<p><u>Hypothèses</u></p> <p>1.1a. Exécution efficace du programme de développement du secteur des transports (TSDP) du GoG</p> <p>1.1.b Mise en œuvre efficace des mesures de facilitation du transport de la CEDEAO</p> <p><u>Mesures d'atténuation</u></p> <p>1.1.a Le Gouvernement maintient son engagement à mettre en œuvre le TSDP</p> <p>1.1.b Mise en œuvre de la politique d'intégration régionale et des mesures de facilitation du transport de la CEDEAO</p>
<p><u>But (objectif) du projet :</u></p> <p>Améliorer l'accessibilité pour les populations le long de la route Ffulso-Sawla et améliorer les moyens de subsistance dans la zone d'influence du projet</p> <p>2.1. Route Ffulso-Sawla</p>	<p><u>Réalisations – Résultats à moyen terme</u></p> <p>Amélioration de l'accessibilité</p> <p>Amélioration des moyens de subsistance</p> <p>2.1.1. Amélioration de l'accès au transport en toutes</p>	<p><u>Bénéficiaires</u></p> <p>Population des districts de Gonja Centre, Gonja Ouest et Sawla-Tuna-Kalba</p>	<p><u>Indicateurs</u></p> <p>2.1.1 Indice de mobilité en milieu rural dans la région</p>	<p><u>But</u></p> <p>2.1.1 Porter l'indice de mobilité en milieu rural de 32 % en 2010 à 35 % d'ici à 2014</p>	<p><u>Risques</u></p> <p>2.1 Insuffisance de fonds pour l'entretien courant et périodique de la route une fois achevée</p> <p><u>Mesures d'atténuation</u></p> <p>2.1.1. Le GoG parvient à accroître les recettes du Fonds routier (par le biais de la taxe sur le</p>

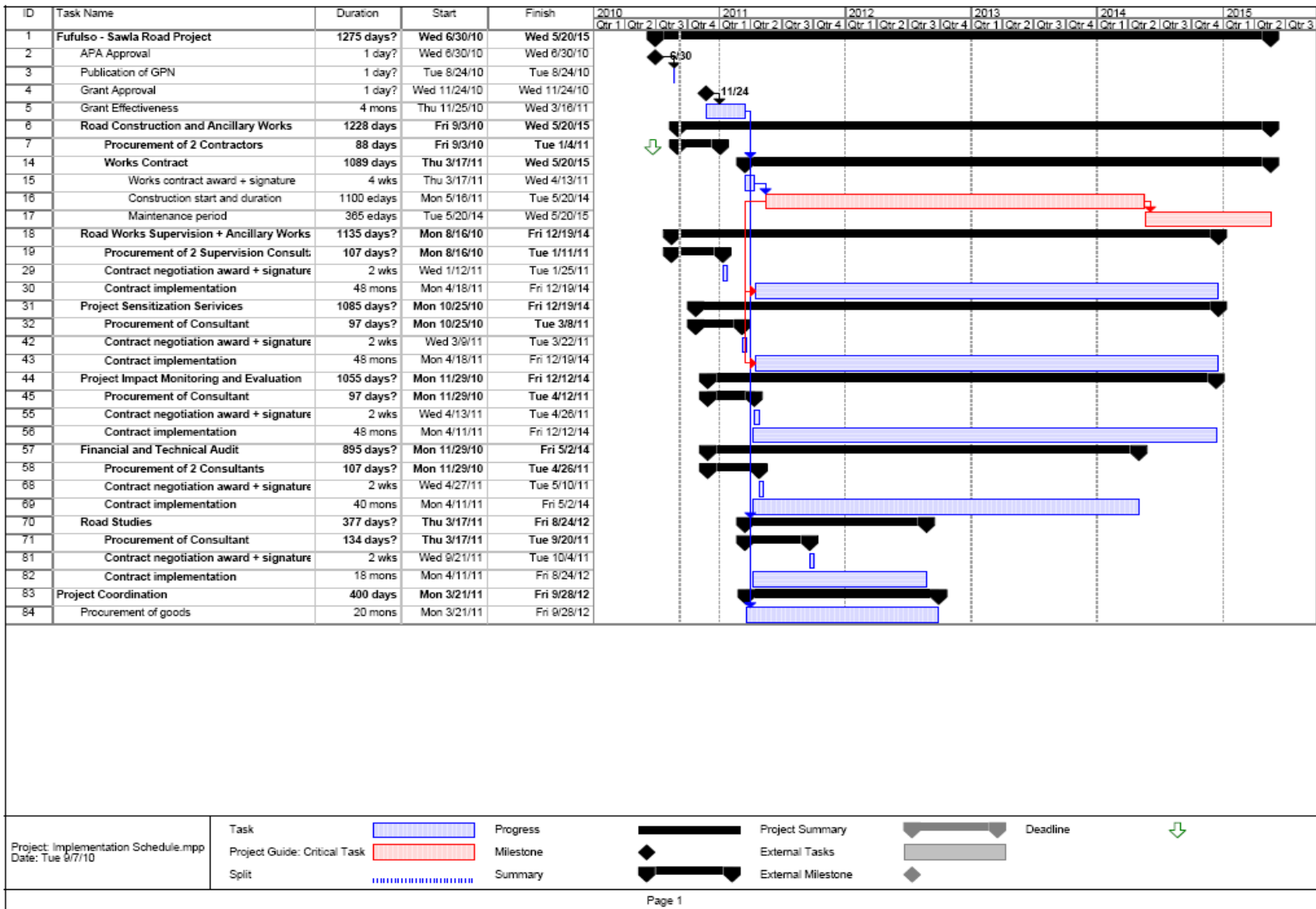
<p>2.2. Travaux annexes</p>	<p>saisons pour les populations qui vivent à 2 km à la ronde</p> <p>2.1.2. Baisse générale des coûts de transport entre Fufulso et Sawla</p> <p>2.1.3. Accroissement du nombre de touristes visitant la zone</p> <p>2.1.4. Baisse du nombre de décès liés aux accidents de la route sur ce tronçon</p> <p>2.1.5 Contrôle de la charge à l'essieu sur la route</p> <p>2.2.1 Accroissement de l'accès à l'eau potable</p>		<p>2.1.2a. Coûts d'exploitation des véhicules (CEV)</p> <p>2.1.2b. Temps de déplacement</p> <p>2.1.3a Nombre de touristes visitant le Parc de Mole</p> <p>2.1.3b Recettes générées par le Parc de Mole</p> <p>2.1.4 Pourcentage de camions en surcharge sur la route</p> <p>2.1.5 Nombre de piétons et de cyclistes blessés ou tués dans des accidents de la circulation sur la route</p> <p>2.2.1a. Nombre de personnes ayant accès à l'eau potable le long de la route</p>	<p>2.1.2a Réduire de 30 %, le CEV par véh.-km, le ramenant de 0,62/km en 2009 à 0,40 /km en 2014</p> <p>2.1.21b. Ramener le temps de déplacement de 5 heures en 2009 à 3 heures d'ici à 2014</p> <p>2.1.3a Le nombre de touristes visitant le Parc de Mole s'accroît, passant de 14 760 en 2009 à 16 000 en 2014</p> <p>2.1.3b Les recettes touristiques du Parc de Mole augmentent, passant de 126 762 GHS en 2009 à 139 438 GHS en 2014</p> <p>2.1.4 Le pourcentage de camions en surcharge descend en-dessous de 4 % en 2014</p> <p>2.1.5 Le nombre de piétons et de cyclistes blessés ou tués dans des accidents de la circulation sur la route baisse, passant de 33 en 2009 à 17 en 2014.</p> <p>2.2.1. Porter le nombre de personnes ayant accès à l'eau potable, de 17 400 en 2009 à 34 000 en 2014 (dont 51 % de femmes), et faire baisser le nombre de</p>	<p>carburant, les frais de péage, etc.)</p> <p>2.1.2 Le GoG n'utilise les ressources du Fonds routier que pour l'entretien courant et périodique</p> <p>Risques</p> <p>2.2. Le GoG ne dispose pas de ressources humaines et financières suffisantes pour soutenir l'infrastructure socioéconomique.</p> <p>Mesures d'atténuation</p> <p>2.2.1 Soutien continu du</p>
-----------------------------	---	--	--	--	--

	<p>2.2.2 Amélioration de l'accès au centre pour accidentés/de secours d'urgence</p> <p>2.2.3. Amélioration des marchés et/ou des aires de stationnement pour camions</p> <p>2.2.4. Amélioration de l'accès au matériel de transformation des produits agricoles et aux opportunités commerciales pour les groupements féminins le long de la route</p>		<p>2.2.2a. Durée du trajet jusqu'au centre pour accidentés le plus proche</p> <p>2.2.3. Redevances moyennes recouvrées par mois par les assemblées de district pour les marchés/aires de stationnement de camions le long de la route</p> <p>2.2.4. Revenu moyen par femme pour les activités de transformation des produits agricoles</p> <p><u>Source/Méthode :</u> Assemblées de district, statistiques nationales, MRH, GHA, CWSA, Conseil national du tourisme</p>	<p>personnes infectées au ver de Guinée.</p> <p>2.2.2. Ramener la durée du trajet jusqu'au centre pour accidentés/secours d'urgence le plus proche, de 6 heures en 2009 à 3 heures en 2014</p> <p>2.2.3. Porter les redevances moyennes mensuelles des assemblées de district pour les marchés/aires de stationnement de camions, de 500 GHS en 2009 à 625 GHS en 2014</p> <p>2.2.4. Porter le revenu moyen par femme, pour les activités de transformation des produits agricoles, de 23 GHS en 2009 à 50 GHS en 2014</p>	<p>GoG aux administrations locales et décentralisées</p> <p>2.2.2 Recouvrement de redevances d'usagers pour certaines installations socioéconomiques par les assemblées de district</p> <p>Participation systématique des communautés au S&E du projet</p>
<p>3. Activités:</p> <p>3.1 Construction de la route</p>	<p>Résultats à court terme :</p> <p>3.1.1 Construction d'une route à chaussée unique et en double sens entre Ffulso et Sawla</p> <p>3.1.2 Construction d'ouvrages revêtus, en terre et transversaux</p> <p>3.1.3 Construction de</p>		<p>Indicateurs</p> <p>3.1.1 Longueur du tronçon routier Ffulso-Sawla</p> <p>3.1.2 Longueur de drains et buses revêtus</p> <p>3.1.3 Longueur des</p>	<p>Objectif</p> <p>3.1.1 Construire 147,5 km de route revêtue de DBST entre Ffulso et Sawla d'ici à 2013</p> <p>3.1.2 Construire 19 300 m de drains et 2 895 m de buses revêtus</p>	<p>Risques</p> <p>3.1 Le GoG ne décaisse pas le financement de contrepartie à temps</p> <p>3.2 Hausse substantielle et volatilité soudaine des prix des intrants de construction à base de pétrole</p> <p>3.3 Retards</p>

<p>3.2 Travaux annexes</p>	<p>chaussées à voie unique et en double sens ainsi que d'allées pour voitures menant aux infrastructures socioéconomiques</p> <p>3.1.4. Sensibilisation au VIH/sida, au ver de Guinée, à la sécurité routière et à la protection environnementale</p> <p>3.1.5. Plantation d'arbres</p> <p>3.1.6. Restauration des emprunts</p> <p>3.1.7 Construction de postes « pont-bascule » permanents</p> <p>3.2.1 Forages et canalisations</p> <p>3.2.2. Centres de transformation agricole pour les groupements féminins</p> <p>3.2.3. Réhabilitation de bâtiments scolaires/logements d'enseignants/installations d'adduction d'eau et d'assainissement</p> <p>3.2.4. Centre pour accidentés doté d'ambulances</p>		<p>routes et voies d'accès</p> <p>3.1.4a Nombre d'ateliers de sensibilisation organisés</p> <p>3.1.4b Nombre de personnes sensibilisées</p> <p>3.1.5 Nombre d'arbres plantés</p> <p>3.1.6 Nombre d'emprunts restaurés</p> <p>3.1.7 Nombre de postes « pont-bascule » permanents d'ici à 2014</p> <p>3.2.1a. Nombre de forages munis de pompes manuelles construits</p> <p>3.2.1b. Nombre de forages motorisés et de systèmes de canalisation</p> <p>3.2.2. Nombre de centres de transformation des produits agricoles créés</p> <p>3.2.3. Nombre de bâtiments scolaires/logements d'enseignants/installations d'adduction d'eau et d'assainissement réhabilités</p>	<p>3.1.3 Achever 6 km de routes et voies d'accès d'ici à 2013</p> <p>3.1.4a. Organiser 10 ateliers d'ici à 2014</p> <p>3.1.4b. Sensibiliser 24 000 personnes (51 % de femmes)</p> <p>3.1.5 Planter 20 000 arbres d'ici à 2014</p> <p>3.1.6 Restaurer 20 emprunts</p> <p>3.1.7 Construire 2 postes « pont-bascule » permanents d'ici à 2014</p> <p>3.2.1a. Construire 20 forages munis de pompes manuelles d'ici à 2014</p> <p>3.2.1b. Construire/réparer 20 forages motorisés et systèmes de canalisation d'ici à 2014</p> <p>3.2.2. Construire 5 centres de transformation de produits agricoles pour 8 groupements féminins d'ici à 2014</p> <p>3.2.3. Réhabiliter 7 écoles primaires au total, d'ici à 2014</p>	<p>d'exécution</p> <p><u>Mesures d'atténuation</u></p> <p>3.1 Le montant de la contribution annuelle du GoG au titre du financement de contrepartie sera déposé sur le compte ouvert à cet effet, au plus tard en juin de chaque année</p> <p>3.2 La prise en compte de la hausse des prix dans les coûts estimatifs atténuera l'impact des prix des produits pétroliers sur les coûts des matériaux</p> <p>3.3 La Cellule de coordination assure un suivi efficace du projet</p>
----------------------------	---	--	---	--	---

<p style="text-align: center;"><u>Intrants :</u> <u>Intrants - millions d'UC :</u></p> <p>Travaux de construction de la route 76,95 Travaux annexes 6,68 Études 1,25 Gestion du projet 5,14 Indemnisation et réinstallation 0,04 Coût initial 90,06 Prov. pour aléas de construction 9,01 <u>Prov. hausse des prix 11,52</u> Coût total du projet 110,58</p> <hr/> <p>Source de financement (millions d'UC) Don FAD 109,72 <u>GoG 0,86</u> Total 110,58</p>	<p>[réhabilité/construit]</p> <p>3.2.5. Centres CHPS et postes sanitaires</p> <p>3.2.6. Marchés et aires de stationnement pour camions</p>		<p>3.2.4. Nombre de centres pour accidentés dotés d'une ambulance</p> <p>3.2.5. Nombre de centres CHPS et de postes sanitaires créés</p> <p>3.2.6. Nombre de marchés et d'aires de stationnement pour camions</p>	<p>3.2.4a Construire et équiper un centre pour accidentés d'ici à 2014</p> <p>3.2.4b Doter l'hôpital de Damongo de deux ambulances d'ici à 2014</p> <p>3.2.5. Construire 8 centres CHPS d'ici à 2014</p> <p>3.2.6. Construire 5 marchés au total, avec des aires de stationnement (Ffulso, Larabanga, Sawla, Busunu et Damongo) d'ici à 2014</p>	
--	--	--	---	--	--

Calendrier d'exécution du projet



RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BAD AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UNE PROPOSITION DE DON EN FAVEUR DU GHANA POUR LE FINANCEMENT DU PROJET DE ROUTE FUFULSO-SAWLA

La Direction soumet le présent rapport et la recommandation concernant une proposition de don d'un montant de 109,72 millions d'UC pour le financement du Projet de route Ffulso-Sawla au Ghana.

I. ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION

1.1. Liens du projet avec la stratégie et les objectifs nationaux

1.1.1 La Deuxième stratégie pour la croissance et la réduction de la pauvreté du Ghana (GPRS II), arrivée à terme en 2009, sera remplacée par un autre instrument, à savoir le Cadre de politique à moyen terme (MTNDPF) 2010-13, également connu sous l'appellation « Programme d'action pour la croissance et le développement partagés au Ghana » (GSGDA). Ce cadre est en cours de finalisation et sera officiellement approuvé au plus tard fin 2010. La vision stratégique du MTNDPF est de lutter contre la pauvreté tout en œuvrant à la réalisation des objectifs de développement du millénaire afin d'atteindre, en définitive, l'objectif de la politique à long terme qui consiste à faire du Ghana un pays à revenu intermédiaire d'ici à 2020 et, partant, un leader dans le domaine agro-industriel. Le MTNDPF, à l'instar du GPRS II, souligne l'importance de l'infrastructure de transport en tant que facteur qui favorise la croissance économique et la réduction de la pauvreté. Le secteur du transport est un domaine privilégié du MTNDPF dont l'objectif stratégique est de faire du Ghana une plaque tournante pour le transport en Afrique de l'Ouest.

1.1.2 La Stratégie à moyen terme de la Banque (SMT 2008-2012) accorde également une haute priorité au secteur du transport, en tant qu'appui aux économies de ses pays membres régionaux (PMR). L'accent mis par la Banque sur l'infrastructure s'inscrit dans le droit fil de l'orientation stratégique du Document de stratégie pays (DSP) 2005-09 du Groupe de la Banque qui repose sur deux piliers, à savoir : l'amélioration du climat d'investissement et la promotion de politiques d'équité favorables aux pauvres et susceptibles de promouvoir la parité homme-femme. Dans le DSP actualisé, il est proposé que la Banque maintienne l'orientation stratégique du DSP 2005-09, en apportant son soutien au projet routier Ffulso-Sawla. De 2010 à décembre 2011, la Banque continuera de promouvoir des objectifs énoncés dans les piliers du DSP 2005-09 actualisé, d'autant plus que ceux-ci demeurent pertinents pour les priorités de développement du Ghana en matière de productivité et de compétitivité. Le présent projet, censé bénéficier du financement de la Banque, et dont l'objectif est d'améliorer l'accessibilité le long de la route Ffulso-Sawla ainsi que les moyens de subsistance dans la zone d'influence, est incorporé tant dans le DSP 2005-09 que dans sa version actualisée de 2010. L'objectif général du projet consiste à améliorer le climat de l'investissement par le développement des infrastructures de transport. Il contribuera à la réalisation des objectifs du DSP en matière de transport dans la mesure où il améliorera les corridors commerciaux ainsi que l'accessibilité aux marchés.

1.1.3 La route Ffulso-Sawla occupe une place hautement prioritaire dans le réseau de routes à grande circulation du pays et le GoG a décidé de l'améliorer afin de renforcer l'intégration régionale et nationale, d'autant plus qu'en termes de distance, c'est le plus court chemin de Tamale (plus grande ville du Nord Ghana et capitale de la région septentrionale) à Wa (capitale de la région du Haut-Ouest). Elle occupe en outre une place importante au plan de l'intégration car elle tient lieu de trait d'union entre le point d'accès à la route de Ouagadougou, la capitale du Burkina Faso, et le corridor qui mène à Bobo Dioulasso, la capitale économique Burkinabè. Pour ces raisons, le présent projet a été inclus dans le Programme de développement du secteur des transports (TSDP) 2008-12 qui vise à promouvoir un système de transport intégré, efficace, rentable et durable favorisant la croissance, la lutte contre la pauvreté et l'intégration régionale. La route Ffulso-Sawla facilitera l'accès aux marchés transfrontaliers, créera un environnement propice et favorable au secteur privé, et attirera les investissements directs étrangers. Outre le fait qu'il va accroître les échanges commerciaux et renforcer l'intégration régionale, le projet participera à la lutte contre la pauvreté au Ghana en offrant aux personnes vivant le long de la route et dans ses environs, un meilleur accès aux marchés et aux services sociaux, et en assurant aux paysans

pauvres, aux femmes et autres groupes de personnes défavorisées, une autonomie financière grâce à la fourniture d'infrastructures et de services socioéconomiques adéquats le long de la route.

1.2. Justification de l'intervention de la Banque

1.2.1 Quatre faits confortent l'intervention de la Banque : a) l'étude de faisabilité et l'étude technique détaillée de la route Ffulso-Sawla, financées par la Banque, ont prouvé que le projet est très viable sur le plan économique ; b) le principal objectif du projet, qui consiste à trouver des solutions aux problèmes de développement liés au mauvais état de l'infrastructure routière, s'inscrit dans le droit fil des stratégies de la Banque et du Ghana qui accordent une haute priorité au secteur du transport ; c) le projet proposé, situé dans l'une des régions les plus pauvres et les plus isolées du Ghana, contribuera au développement de l'ensemble de la région du Nord Ghana, l'état actuel de la route ne permettant pas d'exploiter pleinement le potentiel économique de la zone ; d) l'amélioration de la route stimulera en particulier l'intégration et la coopération régionales entre le Ghana et ses voisins du Nord, en facilitant le trafic international transfrontalier en direction de la Côte d'Ivoire, du Burkina Faso, du Mali et du Niger, notamment. L'autre avantage est que cette route reliera le corridor Tema-Ouagadougou-Bamako (Premier programme routier Ghana/UEMOA financé par la Banque) au corridor de l'Ouest Ghana (route Elubo-Wa-Hamile) qui relie Bobo-Dioulasso, au Burkina Faso.

1.3. Coordination des interventions des bailleurs de fonds

1.3.1 Au Ghana, la coordination entre les bailleurs de fonds est assurée à travers trois principaux mécanismes, à savoir :

- a) *le Cadre de l'appui budgétaire multi-donateurs (MDBS)* adopté par le GoG et les partenaires au développement (PD) en mars 2003, qui présente le cadre commun pour la mise en œuvre des accords de don et de prêt en vue d'appuyer le GPRS II. Le cadre MDBS prévoit également des comités sectoriels (CS) et des groupes thématiques (GT) qui contribuent à la mise en œuvre de cadre triennal roulant d'évaluation des progrès.
- b) *la Stratégie commune d'assistance au Ghana (G-JAS) 2007-10*, qui regroupe la plupart des partenaires au développement du Ghana et représente près de 95 % des flux d'aide publique au développement (APD), constitue le cadre de la stratégie commune pour l'amélioration de l'harmonisation et de la coordination des interventions des bailleurs de fonds, ainsi que de leur aide au développement sur le GPRS II du Ghana.
- c) le processus de coopération tripartite mis en place par la BAD, la CE et la Banque mondiale en juin 2008 avec le Ghana, qui est l'un des pays retenus, afin de démontrer la valeur ajoutée pour leur client, d'une collaboration ciblée dans trois domaines, dont celui de l'infrastructure.

1.3.2 Dans le secteur du transport, la coordination des interventions des bailleurs de fonds est assez avancée et l'on dénombre près de 14 partenaires au développement qui soutiennent le sous-secteur des routes au Ghana. Il existe un groupe actif du secteur des transports, qui organise des réunions mensuelles afin de coordonner les différentes interventions des partenaires au développement. La Commission européenne a également été désignée comme chef de file du Groupe chargé du secteur des transports. Les interventions des partenaires au développement découlent des composantes du Programme de développement du secteur des transports (TSDP) (2008-12) dont le montant est estimé à 4,82 milliards de dollars EU, 3,1 milliards de dollars EU ayant été alloués au sous-secteur des routes. Les questions liées aux politiques du secteur des transports et au financement du TSDP font l'objet de discussions régulières au sein du Groupe chargé du secteur des transports et sont examinées de manière formelle au cours des conférences annuelles des partenaires au développement du secteur des transports. Le Groupe fait également en ce moment, dans le cadre du mécanisme d'évaluation de la performance des BMD, un certain nombre de propositions de réformes à mettre en œuvre dans le secteur des transports.

1.3.3 Certains partenaires au développement, notamment la CE, la Banque mondiale, le FAD, Millennium Challenge Corporation (MCC) et la Banque, figurent parmi les principaux bailleurs de fonds pour les projets de transport routier et leurs interventions se complètent mutuellement. Le présent projet complétera directement d'autres interventions des partenaires au développement, telles que la route Kumasi-Techiman financée par l'UE, la réhabilitation de la route Buipe-Tamale financée par la Banque mondiale, et la construction de ponts dans la région du Nord Ghana, financée par l'Agence danoise pour le développement international (DANIDA). Le présent projet de construction de la route Ffulso-Sawla a

également été incorporé, en tant que projet prioritaire, dans le Plan intégré de transport (PIT) financé par l'UE et soutenu par les partenaires au développement, dont l'objectif consiste à élaborer pour le secteur des transports du Ghana, des plans et stratégies d'investissement plus judicieux et plus intégrés, tirés par la demande.

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Composantes du projet

2.1.1 Le but du secteur du transport consiste à fournir une infrastructure de transport intégrée, viable et durable qui permettra d'aboutir à l'intégration régionale promue par la CEDEAO. L'objectif du projet est d'accroître l'accessibilité le long de la route Ffulso-Sawla et d'améliorer les moyens de subsistance dans la zone d'influence du projet.

2.1.2 Les composantes du projet sont indiquées ci-après :

Tableau 2.1-Composantes du projet

N ^o	Composante	Coût est. (mill. d'UC)	Description
1	Travaux de construction de la route	94,48	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construction d'une route d'une longueur de 147,5 km entre Ffulso et Sawla, avec des drains revêtus au niveau des principales agglomérations le long de la route ; ▪ Mesures d'atténuation des impacts environnementaux et sociaux ; ▪ Sensibilisation des habitants de la zone d'influence du projet au VIH/sida et aux IST ; au paludisme et aux maladies d'origine hydrique ; à la sécurité routière ; et à la protection environnementale ; ▪ Construction d'infrastructures d'appui au tourisme (parking, dispositifs de signalisation le long de la route et à l'intérieur du Parc national de Mole, construction d'un musée de conservation à l'entrée du Parc national de Mole) ; ▪ Construction de 6 km de routes et voies d'accès en voiture aux infrastructures socioéconomiques le long de la route ; ▪ Construction de deux postes « ponts-bascules » permanents ; ▪ Supervision des travaux de construction
2	Travaux annexes	8,21	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Infrastructures d'adduction d'eau au sein des communautés le long du corridor routier ; ▪ Soutien aux activités de transformation de produits agricoles des femmes le long du corridor ; ▪ Réhabilitation des écoles existantes (salles de classe, équipements/mobilier, toilettes, forages, clôtures) le long du corridor ; ▪ Réhabilitation des infrastructures sanitaires existantes : a) postes et services de santé communautaires (CHPS), bases de vie (travaux, équipements et panneaux solaires) ; b) construction d'un centre pour accidentés à mi-chemin sur la route (à l'Hôpital de district qui existe à Damongo) et dotation en ambulances ; ▪ Construction de marchés et d'aires de stationnement pour camions à Larabanga, Busunu, Ffulso, Sawla et Damongo ; ▪ Réhabilitation de l'aire de stockage des céréales à Damongo ; ▪ Conception et supervision des travaux annexes.
3	Études	1,54	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Études relatives aux routes
4	Gestion du projet	6,31	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordination du projet ▪ Assistance technique à la Cellule de coordination du projet ; ▪ Suivi et évaluation des impacts du projet ; ▪ Audit financier et technique.
5	Indemnisation et réinstallation	0,05	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coût d'indemnisation et de réinstallation pour toutes les personnes affectées par le projet.

2.2. *Solution technique retenue et autres alternatives explorées*

2.2.1 Les solutions techniques étudiées dans le cadre du projet ont pris en compte le trafic local généré et détourné qui résultera de l'amélioration du revêtement de la route, comme le présagent les recensements de provenance et de destination effectués. La route se trouve en milieu rural et aux fins de l'exécution, le projet a été subdivisé en deux lots : Lot 1 (Fufulso-Larabanga km 0+000 à 80+000) et Lot 2 (Larabanga-Sawla, km 80+000 to 147+500). La conception retenue comprend une chaussée à double-voie de 7,3 m de large, construite aux normes standard et avec un revêtement en traitement de surface à double bitume (DBST), et une chaussée à voie unique, avec des accotements de 2,5 m de chaque côté de la chaussée. Il n'existe pour l'heure aucun plan spécifique de développement de l'infrastructure TIC dans la zone du projet. La conception du projet a néanmoins prévu l'installation de gaines de protection/service (transverses) pour la voirie dans les agglomérations situées le long de la route. Le revêtement de la chaussée comprend 200 mm de sous-couche en gravier naturel, une base à stabilisation mécanique de 200 mm et une couche de roulement avec un revêtement en DBST. Le matériau devra comprendre, pour la couche de base, 60 % à 70 % de roche concassée et, pour la sous-couche, 30 % à 40 % de gravier latéritique environ. Les drains en terre, les drains revêtus et les ouvrages de drainage transversal (buses) qui seront construits permettront d'atténuer les problèmes d'inondation actuels qui résultent, pour l'essentiel, du mauvais état ou de l'inexistence d'ouvrages de drainage de la route. La durée de vie nominale de la route du projet est de 20 ans (voir l'Annexe technique 5 pour plus de détails). D'autres solutions de rechange ont été étudiées, mais n'ont pas été retenues pour les raisons indiquées dans le tableau ci-dessous :

*Table 2.2
Solutions de rechange du projet étudiées et raison de leur rejet*

Aspect lié à la conception	Nom/brève description de la solution de rechange	Causes du rejet
Conception géométrique	<ul style="list-style-type: none"> a) Deux voies à double chaussée sur toute la longueur de la route b) Vitesse de conception limitée à 100 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> a) Le projet est une route primaire en milieu rural, dont le facteur de fiabilité conceptuelle moyenne est de 85 %. Il ne devrait pas y avoir d'embouteillage sur cette route pendant sa durée de vie nominale. Retenir cette option serait donc un surdimensionnement ; TREI faible. b) En dépit de l'incidence positive d'une telle option sur le trajet/temps de déplacement, le surcoût de la construction et partant, la hausse des frais d'entretien qu'induirait l'élargissement du rayon de courbure et, par ricochet, le besoin d'acquiescer plus de terres et ses incidences sur l'environnement, principalement le parc national et d'autres sites historiques et/ou culturels, sont autant de facteurs qui l'emportent sur l'avantage attendu. Ainsi, accroître la vitesse théorique (et partant, la vitesse de circulation) pourrait compromettre la sécurité routière.
Revêtement et drainage	<ul style="list-style-type: none"> a) Utilisation d'un revêtement en BA (béton asphaltique) b) Drains revêtus sur toute la longueur de la route c) Autres matériaux pour la couche de base 	<ul style="list-style-type: none"> a) Pour ce type de route, ce serait du surdimensionnement. Le coût de cette option a également constitué un facteur prohibitif, compte tenu des niveaux du trafic actuel et prévisionnel. Vers la fin de la durée de vie nominale, l'on pourrait appliquer une couche de BA si le niveau de trafic et le coût de l'opération le justifient. b) Surdimensionnement de conception pour cette route et facteur coût. L'option retenue qui consiste à construire des drains revêtus dans les agglomérations et des drains de terre sur les autres tronçons est optimale, étant donné le site du projet et ses propriétés hydrogéologiques. c) Il a été envisagé l'utilisation de matériaux de base stabilisés à la chaux et au ciment, mais cette option a été rejetée pour des raisons économiques. La différence de coût entre la solution retenue (couche de base mécaniquement stabilisée) et ces options était de 31 % à 46 % du coût global du projet.
Piste cyclable	<ul style="list-style-type: none"> a) Piste dédiée aux 2 roues 	<ul style="list-style-type: none"> a) Option considérée comme un surdimensionnement d'autant plus que la conception retenue prévoit des accotements de 2,5 m pour les piétons et les cyclistes.

2.3. Type de projet

2.3.1 Le présent projet est une opération autonome devant être financée par la Banque et le GoG. Toutes les interventions des partenaires au développement dans le secteur du transport routier font l'objet de ce type d'opération (projets d'investissement) en adoptant l'approche-programme ou l'approche-projet.

2.4. Coût du projet et dispositions relatives au financement

2.4.1 Le coût estimatif du projet, net des taxes et droits, s'élève à 110,58 millions d'UC, dont 86,06 millions en devises et 24,52 millions en monnaie locale. Le coût unitaire des travaux a été calculé en tenant compte des facteurs ci-après : i) l'étude technique détaillée mise à jour par le GoG en 2010 ; ii) les résultats des appels d'offres récents pour les travaux financés par le FAD et d'autres partenaires au développement au Ghana ; et iii) les recommandations de l'étude exécutée par la Banque en 2008 sur les coûts unitaires des travaux routiers, qui sont présentées de manière détaillée à l'Annexe 11. Les coûts estimatifs détaillés du projet par composante et catégorie de dépenses sont présentés de manière détaillée à l'Annexe 3 et résumés aux tableaux 2.3-2.8 ci-dessous.

Tableau 2.3

Coûts estimatifs du projet par composante (en millions d'UC)

Composantes	Devises (mill. d'UC)	M.L. (mill. d'UC)	Total (mill. d'UC)	% en devise
Trav. de construction de la route	61,39	15,56	76,95	80 %
Travaux annexes	4,30	2,38	6,68	64 %
Études	1,00	0,25	1,25	80 %
Gestion du projet	3,39	1,74	5,14	66 %
Indemnisation et réinstallation	0,00	0,04	0,04	0 %
Total coût initial	70,09	19,97	90,06	78 %
Aléas de construction	7,01	2,00	9,01	
Hausse des prix	8,96	2,55	11,52	
Coût total du projet	86,06	24,52	110,58	78 %

Tableau 2.4

Coût du projet par catégorie de dépenses (millions d'UC)

Catégorie	Devises (mill. d'UC)	M.L. (mill. d'UC)	Total (mill. d'UC)	% en devise
Travaux	62,04	16,85	78,89	79 %
Services	7,54	2,74	10,28	73 %
Biens	0,17	0,01	0,18	95 %
Divers	0,33	0,37	0,70	47 %
Total coût initial	70,09	19,97	90,06	78 %
Aléas de construction	7,01	2,00	9,01	
Hausse des prix	8,96	2,55	11,52	
Coût total du projet	86,06	24,52	110,58	78 %

Tableau 2.5

Calendrier de dépenses par composante (millions d'UC)

Composante	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Travaux de construction de la route	18,90	33,04	33,04	9,50	0,00	94,48
Travaux annexes	0,51	3,07	3,15	1,47	0,00	8,21
Études	0,61	0,77	0,15	0,00	0,00	1,54
Gestion du projet	0,39	1,55	1,50	1,50	1,36	6,31
Indemnisation et réinstallation	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
Coût total du projet	20,46	38,43	37,85	12,47	1,36	110,58

2.4.2 Le présent projet sera financé par le FAD (109,72 millions d'UC) et le GoG (0,86 million d'UC). Étant donné que le Ghana qui a été reclassé afin de pouvoir bénéficier de prêts et de dons pendant les trois ans que durera le XI^e FAD, a épuisé sa tranche prêt durant la première partie du cycle, les 109,72 millions d'UC restants en 2010 sur l'allocation de ressources au Ghana au titre du XI^e FAD, seront octroyés sous forme de don uniquement. Il est en outre proposé, comme ce fut le cas en 2009 pour le projet de construction de la route Awoshie-Pokuase approuvé par le FAD en faveur du Ghana, que le financement de contrepartie du GoG soit réduit au minimum et ce, conformément aux dispositions de la section 4.2.2. de la version révisée de la Politique relative aux dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque, datée du 19 mars 2008 (voir détails à l'Annexe technique 3A). D'un point de vue purement sectoriel, il peut arriver que les besoins en fonds de contrepartie pour les projets d'investissement absorbent les fonds publics au détriment des activités d'entretien. C'est l'une des raisons pour lesquelles les principaux partenaires au développement ont convenu ces dernières années de financer à 100 % les projets de construction de route au Ghana, afin de soutenir les efforts que déploie le gouvernement pour rattraper les retards cumulés en matière d'entretien routier. Ceci a permis au GoG d'accroître ces dernières années, le montant des fonds alloués à l'entretien des routes. C'est ainsi qu'au début de 2010, il a débloqué un montant de 160 millions de GHS pour le paiement d'arriérés dus à des entreprises de construction routière locales et étrangères implantées dans le pays. Eu égard à ce qui précède et à la demande du GoG, il est proposé que le financement de contrepartie du Ghana soit limité à 1 % (0,86 million d'UC) du coût total du projet et qu'il serve à couvrir les dépenses non éligibles au financement du FAD, notamment les coûts d'indemnisation et de réinstallation des PAP et les coûts de coordination du projet.

Tableau 2.6

Sources de financement (en millions d'UC)

Source	Devises (mill. d'UC)	M.L. (mill. d'UC)	Total (mill. d'UC)	% coût total du projet
Don FAD	85,66	24,07	109,72	99 %
GoG	0,40	0,45	0,86	1 %
Coût total du projet	86,06	24,52	110,58	

Tableau 2.7

Coût du projet par catégorie de dépenses (FAD uniquement) (millions d'UC)

Catégorie	Devises (mill. d'UC)	M.L. (mill. d'UC)	Total (mill. d'UC)	% en devise
Travaux	62,04	16,85	78,89	79 %
Services	7,54	2,74	10,28	73 %
Biens	0,17	0,01	0,18	95 %
Total coût initial	69,76	19,60	89,36	78 %
Aléas de construction	6,98	1,96	8,94	
Hausse des prix	8,92	2,51	11,43	
Coût total du projet	85,66	24,07	109,72	78 %

Tableau 2.8

Calendrier de dépenses par composante (FAD uniquement) (mill. d'UC)

Composante	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Trav. de construction de la route	18,90	33,04	33,04	9,50	0,00	94,48
Travaux annexes	0,51	3,07	3,15	1,47	0,00	8,21
Études	0,61	0,77	0,15	0,00	0,00	1,54
Gestion du projet	0,27	1,35	1,30	1,30	1,28	5,50
Indemnisation et réinstallation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Coût total du projet	20,29	38,23	37,65	12,27	1,28	109,72

2.5. Zone d'implantation du projet et populations cibles

2.5.1 La route Ffulso-Sawla est longue de 147,5 km et traverse 3 districts situés dans la région du Nord Ghana, à savoir : le district de Gonja Centre, le district de Gonja Ouest et le district de Sawla-Tuna-Kalba. A l'exception du district de Gonja Centre dont seule la troisième plus grande ville est située le long de la route, les capitales des deux autres districts, à savoir Gonja Ouest et Sawla-Tuna-Kalba, sont traversées par la route. Dans le périmètre immédiat du corridor routier vit une population estimée à 30 000 habitants et comprenant 50,8 % de femmes, lesquelles figurent parmi les bénéficiaires directs du projet. Les autres bénéficiaires sont constitués de personnes originaires d'autres parties de la région Nord, de commerçants, transporteurs routiers et voyageurs en provenance des régions du Haut-Est et du Haut-Ouest, de même que du Burkina Faso, du Mali et du Niger.

2.5.2 La route Ffulso-Sawla pourrait jouer un rôle capital dans le développement de la zone mais son état actuel entrave sérieusement la mobilité et l'accès aux infrastructures socioéconomiques. Pour l'heure, elle n'a qu'un revêtement en gravier, très rugueux, et plusieurs de ses tronçons sont impraticables pour les véhicules, principalement en saison de pluie. Il existe très peu de services de transport public et privé et ceux-ci ne sont généralement pas opérationnels en raison du mauvais état de la route. En l'état actuel de la route, le trajet Ffulso-Sawla dure 5 à 8 heures alors qu'en temps normal, 2 heures suffiraient largement.

2.5.3 La route traverse une importante zone agricole, qui produit plus de 25 % de l'ensemble de la culture vivrière du Nord Ghana. Le long du corridor se trouvent quelques-uns des sites touristiques les plus importants du pays, comme par exemple le Parc national de Mole, la Mosquée historique et la Pierre mystique de Larabanga.

2.5.4 En dépit des immenses ressources et potentiels dont ils sont dotés, les trois districts concernés par le projet font partie des zones les plus pauvres du Ghana. Environ 30 % seulement des ménages de ces districts ont accès à l'eau potable, un taux nettement inférieur à la moyenne de la région Nord et à la moyenne nationale, respectivement de 57,97 % et 57,14 %. L'eau consommée par la majorité de ces ménages provient de sources insalubres (puits, par exemple) dont la plupart tarissent pendant la saison sèche. Ceci a favorisé l'incidence des maladies d'origine hydrique dans la zone du projet. En matière de prévalence du ver de Guinée, le Ghana vient en deuxième position, après le Soudan. Sur les 242 cas d'infestation par le ver de Guinée signalés dans le pays en 2009, 237 malades étaient originaires de la région Nord et parmi eux, le district de Gonja Centre comptait à lui seul 148 malades (dont 97 % étaient de Ffulso).

2.5.5 En raison du piteux état de cette route à grande circulation, il est également difficile de recruter et de retenir des professionnels de la santé, de l'éducation et autres secteurs, disposés à aller travailler dans ces districts. Les trois districts n'ont qu'un seul médecin, basé à Damango. Le ratio moyen médecin/patients dans ces districts est de 1 pour 29 394, ce qui est nettement inférieur au ratio national qui est, lui, de 1 pour 10 380. Le mauvais état de la route et le nombre extrêmement limité de centres de santé communautaires opérationnels sont une entrave à l'accessibilité physique des infrastructures socioéconomiques et une contrainte pour la prestation de services de santé de qualité.

2.5.6 Dans plusieurs des communautés vivant le long de la route, les infrastructures d'éducation sont soit insuffisantes, soit dans un piètre état, les cours se déroulant parfois sous des hangars et des arbres. Le taux net de scolarisation au primaire est faible, 65 % en moyenne. Ce taux est également inférieur à la moyenne régionale qui est d'environ 72%, à la moyenne nationale qui tourne autour de 84 %, et au but des OMD, à savoir 100 % d'ici à 2015.

2.5.7 Étant donné l'immense besoin des communautés vivant le long de la route Ffulso-Sawla, en termes d'accès et de qualité des infrastructures socioéconomiques, une composante travaux annexes a été incorporée dans le projet. C'est ainsi qu'il est également prévu la construction et la réhabilitation d'infrastructures socioéconomiques clés, notamment des forages, des écoles (réhabilitation), des postes de Planification et services de santé communautaires (CHPS), un centre pour accidentés, des marchés et un parking autos, ainsi que des routes d'accès aux centres de santé et aux sites touristiques. Ces

infrastructures socioéconomiques clés ont été retenues dans le cadre du présent projet, en tenant compte des priorités identifiées par les communautés concernées et leurs représentants.

2.6. *Processus participatif pour l'identification, la conception et l'exécution du projet*

2.6.1 Dans le cadre de la conception du projet, des consultations ont été organisées avec diverses parties prenantes, et plus particulièrement durant l'étude d'impact environnement et social initial effectué en 2003, et sa mise à jour en 2010. D'autres consultations publiques ont eu lieu durant les missions de préparation et d'évaluation du projet.

2.6.2 Le but de ces consultations était: i) de présenter le projet routier aux parties prenantes ; ii) de recueillir leurs points de vue et préoccupations sur les impacts du projet ; et iii) d'identifier les activités clés susceptibles de compléter la conception du projet. Des consultations publiques ont été organisées au sein de certaines communautés, notamment à Ffulso dans le district de Gonja Centre, à Damango et Larabanga dans le district de Gonja Ouest, et à Sawla dans le district de Sawla-Tuna-Kalba. L'on a dénombré à chacune de ces rencontres, une soixantaine de participants au moins (dont 40 % de femmes), issus des assemblées de district, d'autres organismes publics pertinents au niveau district, de groupes de femmes, de groupes de jeunes, de la société civile, ainsi que des chefs et anciens de la communauté. Les administrateurs des districts de Gonja Centre, Gonja Ouest et Sawla-Tuna-Kalba (responsables politiques et administratifs de ces districts) ont pris part aux réunions consultatives qui se sont tenues dans leurs districts respectifs.

2.6.3. Au niveau pays, les organismes publics compétents et les partenaires au développement ont participé aux consultations organisées notamment durant les missions de préparation et d'évaluation. Au niveau régional, l'équipe du projet a échangé avec les cadres du Conseil de coordination de la région Nord, les directeurs régionaux des organismes publics concernés (Département de la santé du Ghana, Département de l'éducation du Ghana, etc.), l'Union des transporteurs routiers privés du Ghana (GPRTU) et les représentants des organisations de la société civile.

2.6.4 En mai 2010, des consultations ont été organisées avec les personnes affectées par le projet (PAP). Les principales questions qui ont été abordées sont les suivantes : i) l'alignement proposé pour la route ; ii) l'impact du projet sur les propriétés situées dans l'emprise de la route (ROW) ; iii) les conflits entre piétons et automobilistes durant les phases de construction et d'exploitation ; iv) le processus de réinstallation et d'indemnisation. Les procès-verbaux de ces consultations sont joints à l'EIES et au PARS.

2.6.5. Toutes les parties prenantes ont apporté leur soutien au projet d'autant plus que l'état actuel de la route Ffulso-Sawla entrave sérieusement la mobilité et l'accès aux infrastructures socioéconomiques dans la zone du projet, qui est l'une des plus pauvres et des plus isolées du pays. Les principales préoccupations exprimées par les parties prenantes, principalement celles vivant dans la zone, avaient trait à la nécessité de: i) réduire au minimum les effets pervers de la construction sur la population locale, notamment la pollution par la poussière, la destruction de champs/maisons, les accidents de la route, la prévalence du VIH/sida, etc. ; ii) faire participer les communautés locales à la mise en œuvre du projet ; iii) prévoir dans le projet, la construction/réhabilitation d'infrastructures socioéconomiques.

2.6.6. Des éléments spécifiques ont été introduits dans la conception en réponse aux préoccupations exprimées par les parties prenantes, notamment : i) des mesures d'atténuation telles que des activités de sensibilisation à la sécurité routière et au VIH/sida, des dispositifs de limitation de la vitesse, la lutte contre la pollution atmosphérique, la plantation d'arbres et la restauration des emprunts ; ii) une composante travaux annexes, afin de soutenir le développement des infrastructures socioéconomiques le long de la route ; iii) l'introduction éventuelle dans les accords (de travaux) conclus avec les entrepreneurs, de clauses sur l'emploi de la main d'œuvre locale ; iv) l'association des communautés aux activités de S&E. Le consultant devra organiser des ateliers périodiques sur le suivi et l'évaluation des impacts du projet, afin de débattre des conclusions de l'exercice avec le groupe des parties prenantes. Les représentants des communautés locales participeront également aux réunions d'inspection du projet et aux réunions sur le terrain.

2.7. *Expérience du Groupe de la Banque et leçons prises en compte dans la conception du projet*

2.7.1 Les activités de prêt de la Banque dans le secteur des transports ont été relativement importantes. Depuis 1981, la Banque a financé huit projets routiers, un projet de chemin de fer, quatre études relatives aux routes et un projet multinational (1^e Programme routier UEMOA/Ghana), outre les prêts complémentaires accordés pour trois projets routiers en cours d'exécution. Le montant cumulé de ces prêts et dons s'élève à 258 millions d'UC.

2.7.2 Le portefeuille du transport routier de la Banque au Ghana a souffert ces dernières années d'une multitude de difficultés, à savoir : i) les retards substantiels dans le démarrage des projets (signature/entrée en vigueur des accords de prêts et satisfaction des conditions des prêts) ; ii) les dépassements de coûts dus à la révision de fond des conceptions et aux retards dans la passation des marchés ; iii) l'insuffisance de compétences de l'organe d'exécution (Office des routes du Ghana – GHA) ; iv) les retards dans le traitement des paiements aux entrepreneurs.

2.7.3 Afin d'améliorer la performance du portefeuille, les projets routiers en cours font l'objet d'une supervision plus étroite. La Banque organise des missions de supervision trimestrielles et elle a recruté un consultant en suivi et évaluation chargé d'effectuer des revues d'état d'avancement/visites sur le terrain et de rendre compte mensuellement de l'évolution du projet. Les RAP de trois projets clos récemment ont été achevés en 2009. Étant donné que les problèmes qui ont entravé la mise en œuvre des projets routiers financés actuellement par la Banque au Ghana ont été passés au crible et que les travaux de construction en cours progressent de manière relativement satisfaisante (les travaux de terrassement et de revêtement ont commencé sur l'ensemble des 4 sites avec un taux d'avancement moyen de 50 %), une nouvelle opération de construction routière peut être envisagée. Le taux de décaissement pour les marchés de travaux, est actuellement de 45 % environ, contre 33 % (7,17 % en mai 2009), pour ce qui concerne les ressources des prêts. Les leçons tirées de l'expérience de la Banque et d'autres partenaires au développement au Ghana ont été prises en compte dans la conception du projet de route Ffulso-Sawla. Les sources dont ont été tirées ces leçons sont multiples : expériences acquises par la Banque, consultations avec les partenaires au développement, avec le GoG, etc. Les questions problématiques spécifiques et les mécanismes prévus dans la conception du présent projet en vue de les atténuer et/ou de les supprimer, sont indiqués ci-après :

i) *Réduire au minimum les retards dans le démarrage des projets* : il est prévu que le GoG démarre son processus interne de signature et d'entrée en vigueur de l'accord de don dès la fin des négociations. L'accord de don pourra ainsi être signé et prendre effet conformément aux procédures internes du GoG, immédiatement après son approbation par le Conseil d'administration. En outre, OITC s'est manifestement employé à réduire au minimum les conditions du prêt en réglant autant que possible, avant les négociations, toutes les questions susceptibles de constituer des préalables. Durant l'évaluation, les actions à mettre en œuvre pour faciliter la présentation du projet au Conseil d'administration ont été soulignées et convenues avec le GoG. De ce fait, il ne reste qu'une seule question non résolue (elle a trait au paiement d'indemnités aux personnes affectées par le projet) et sa résolution a été érigée en condition préalable au premier décaissement. On s'attend par conséquent à ce que le don soit décaissé au début de 2011 ;

ii) *Éviter les dépassements de coûts dus à des révisions de fond des conceptions et à des retards dans la passation des marchés* : Les études sur la route Ffulso-Sawla (financées par la Banque en 2003) ont été achevées en 2007 et mises à jour en 2010. Étant donné que pour le présent projet, la Banque a donné son accord pour une passation anticipée de marché, les acquisitions ont déjà démarré. Le marché des travaux pour la route Ffulso-Sawla sera conclu en janvier 2011 (pendant la saison sèche). En outre, aucune révision de conception n'est prévue d'autant plus que le GoG a déjà validé, de manière formelle, la conception de la route Ffulso-Sawla ;

iii) *Atténuer l'impact lié à l'insuffisance de capacités du GHA en matière de gestion de projets* : Les expériences passées et récentes de la Banque en matière de financement de projets routiers au Ghana, ont montré qu'il est nécessaire de disposer qu'une structure institutionnelle de type cellule de coordination de projet (CCP) dédiée. Une CCP dédiée a donc été mise sur pied au sein du dispositif gouvernemental existant, afin d'assurer l'exécution sans heurt du projet et de réduire au minimum les retards liés à la passation des marchés et aux décaissements. Le GoG en a déjà nommé les membres.

La CCP bénéficiera également, dans le cadre du projet, d'une assistance technique en matière de passation des marchés et de suivi de projet. Il est en outre prévu de proposer à chaque membre du personnel de la CCP ainsi qu'aux assistants techniques, des contrats assortis de mesures d'encouragement basés sur les indicateurs de performance clés (IPC). Les indicateurs qui seront utilisés sont : le temps de traitement des certificats de paiement, le temps de traitement des marchés et l'efficacité du suivi du projet et/ou de l'exécution des contrats ;

iv) *Réduire au minimum les retards dans les paiements en faveur des entrepreneurs* : Au sein du GHA, le traitement des certificats de paiement provisoires (CPP) dure en moyenne 2 à 3 mois environ. Cette lenteur affecte la situation de trésorerie des entrepreneurs et partant, leur performance, et pénalise le GoG qui se trouve contraint de verser des intérêts supplémentaires du fait des retards dans ses paiements. Il a donc été convenu de confier la responsabilité première du traitement des CVP à la Cellule de coordination du projet, qui a été créée pour gérer tous les projets de route à grande circulation financés par la BAD. Suite à des discussions qui ont eu lieu avec le GoG et sur instruction du Vice-président ghanéen, un mémorandum a été présenté au Cabinet sur la question, au cours de sa réunion du 14 octobre 2010. Le MRH a également publié récemment une nouvelle directive qui devrait alléger le traitement des CVP sur toute l'étendue du territoire ghanéen et au sein de ce ministère.

2.8. Indicateurs de performance clés

2.8.1 Les réalisations du projet concernent essentiellement les indicateurs sectoriels clés (ISC) pour le secteur des transports, à savoir : l'amélioration de l'accès au transport public en toutes saisons dans un rayon de 2 km des résidences des bénéficiaires, la baisse générale des coûts de transport entre Fufulso et Sawla et la baisse des taux d'accidents mortels le long de la route. Les autres réalisations concernent les ISC d'autres secteurs tels que l'accès à l'eau, aux infrastructures de santé et d'éducation, et à la protection sociale. Au nombre des indicateurs, l'on peut citer : l'augmentation du nombre de touristes visitant la zone du projet, le contrôle de la charge à l'essieu sur la route, l'accroissement de l'accès à l'eau potable ainsi qu'aux établissements d'enseignement primaire, l'amélioration de l'accès au centre pour accidentés/aux urgences, l'amélioration des marchés/infrastructures de stationnement des camions, l'accroissement de l'accès aux matériels de transformation des produits agricoles, et la possibilité pour les femmes de faire du commerce le long de la route. Les données de base pour ces indicateurs seront examinées et affinées au démarrage du projet. Le cas échéant, ces indicateurs seront désagrégés par sexe. Les progrès accomplis en vue de la réalisation de ces résultats feront l'objet d'un suivi par le biais des rapports du consultant chargé de la supervision, ainsi que de la collecte de données de base au démarrage, à mi-parcours et à la fin du projet par le consultant chargé du suivi et de l'évaluation de l'impact du projet, dont le coût est à la charge du présent projet. Les progrès seront également mesurés au moyen des évaluations qualitatives des différents processus permanents de consultation des parties prenantes qui sont intégrées dans le projet. En outre, une évaluation finale des impacts du projet devrait être effectuée une ou deux années après l'achèvement de celui-ci.

III. FAISIBILITE DU PROJET

3.1. Performance économique et financière

3.1.1 L'analyse économique a été effectuée selon la méthodologie standard d'analyse des coûts-avantages, en comparant les scénarios « avec » et « sans » le projet sur une période de 20 ans. La viabilité du projet de construction de la route Fufulso-Sawla a été évaluée selon le modèle HDM IV, au moyen du taux de rentabilité économique (TRE), calculé sur la base des estimations de volume de trafic ainsi que des coûts et avantages économiques du projet. Ont été pris en compte dans l'évaluation des coûts économiques du projet, le coût de l'investissement ainsi que les coûts de construction et d'entretien courant et périodique. Les avantages réels du projet, notamment les économies en termes de coûts d'exploitation des véhicules (CEV), de durée des déplacements, et de valeur résiduelle, ont également été intégrés dans le HDM.

3.1.2 Le projet est viable sur le plan économique, dans la mesure où le TRE global s'élève à 17,62 %, un taux qui, pour la totalité des analyses de sensibilité, demeure égal ou supérieur au coût d'opportunité du capital qui est de 12 % pour le Ghana. Le Tableau 3.1 ci-dessous présente un résumé de l'analyse économique dont les détails figurent à l'annexe A4.

*Tableau 3.1
Principales données économiques et financières*

TREI (scénario de référence)	17,62 %
VAN (scénario de référence)	42,05 millions \$EU
TREI (baisse des avantages de 10%)	14,52 %
TREI (augmentation des coûts de 10%)	14,8 %
TREI (baisse des avantages de 10 % et augmentation des coûts de 10 %)	12,06 %
Taux d'actualisation	12 %

3.2. Impacts environnementaux et sociaux

Impacts environnementaux

3.2.1 Conformément aux règles et procédures de la Banque, le projet est classé à la catégorie 1. Un rapport d'évaluation de l'impact environnemental et social (EIES) complet, un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) et un plan d'action de réinstallation sommaire (PARS) ont été élaborés en mai 2010, conformément aux politiques pertinentes de la Banque. Les résumés de l'EIES et du PARS ont été placés sur le site Web de la Banque le 9 juin 2010. L'autorisation environnementale a été délivrée par l'Agence de protection environnementale (APE) du Ghana le 19 août 2010. Au nombre des principaux impacts environnementaux négatifs directs du projet figurent : i) le bruit et poussière dus aux travaux de terrassement ; ii) la perte de flore et de faune ; iii) l'érosion du sol et l'envasement des cours d'eau ; iv) les expropriations ; v) l'augmentation du nombre d'accidents de la circulation. La construction de la route pourrait affecter la Pierre mystique de Larabanga et la Fosse commune de Jentilpe, sites culturels situés à proximité de l'emprise de la route. Les conducteurs de tracteurs sur pneumatiques et autres engins de construction routière, peu familiers de la région, pourraient rouler sur ces sites. De plus, l'afflux de travailleurs migrants pendant la construction, le transit des conducteurs interurbains une fois la route achevée et ouverte à la circulation, et l'arrivée éventuelle dans la zone de travailleurs du sexe, sont autant de facteurs susceptibles d'accroître le risque d'exploitation sexuelle, la vulnérabilité au VIH/sida et à d'autres IST le long du corridor.

3.2.2 Les mesures d'atténuation sont les suivantes : i) l'élimination de la poussière par l'arrosage et l'exécution des travaux de construction uniquement dans la journée ; ii) un défrichage minimum accompagné de reboisement ; iii) la construction de dos d'âne ; iv) l'organisation de campagnes de sensibilisation à la protection environnementale dans les écoles et au sein des communautés vivant aux abords du Parc national de Mole (MNP) ; v) l'installation de dispositifs de signalisation appropriés à l'intérieur du MNP et aux alentours ; vi) la construction de systèmes de drainage appropriés ; vii) la création d'un îlot autour de la Pierre mystique de Larabanga afin de la sécuriser et l'aménagement d'une haie vive autour de la Fosse commune de Jentilpe ; viii) l'organisation de campagnes de sensibilisation au VIH/sida, à la sécurité routière et aux maladies d'origine hydrique, à l'intention des communautés le long de la route ; ix) l'indemnisation des personnes affectées par le projet (PAP). Le coût des mesures d'atténuation des impacts environnementaux et sociaux mentionnés ci-dessus, y compris le suivi, est estimé à 900 000 GHS.

3.2.3 Au nombre des principaux impacts environnementaux positifs, figurent : i) la sensibilisation aux questions environnementales ; ii) l'amélioration de la qualité de l'air (poussière) ; iii) la lutte contre l'érosion et l'envasement ; iv) la baisse de l'incidence des maladies d'origine hydrique et des troubles respiratoires ; v) un meilleur piégeage du carbone dans les écosystèmes agricoles. Les communautés vivant le long du corridor routier et dans les environs du Parc national de Mole seront les principaux bénéficiaires de ces impacts positifs. Les impacts environnementaux et les mesures d'atténuation sont présentés plus en détail à l'Annexe 9.

Changement climatique

3.2.4 La conception proposée pour la route prend en compte différentes considérations de nature à faciliter l'adaptation au changement climatique dans la zone du projet, et plus particulièrement aux conditions extrêmes telles que la sécheresse, les inondations. Ce sont : i) le type de revêtement; ii) la

conception et la réhabilitation appropriées des installations de drainage ; iii) le niveau de remblai de la route ; iv) la réalisation de puits et de forages, le cas échéant.

3.2.5 Bien qu'il n'existe pas de données de référence sur l'émission de CO₂ dans la zone du projet, l'on s'attend à ce que les quantités de CO₂ libérées dans l'atmosphère s'accroissent avec le temps et ce, du fait de l'augmentation du trafic sur la route. Pour atténuer les impacts du changement climatique, il est prévu: i) la plantation de 20 000 arbres comprenant différentes espèces indigènes ; ii) la restauration appropriée des emprunts ; iii) le moins de défrichage possible pendant les travaux de construction ; iv) la sensibilisation des communautés et de la jeunesse aux questions liées au changement climatique telles que les feux de brousse et l'agriculture écologique.

Problématique homme-femme

3.2.6 L'agriculture est la principale source de revenus des populations vivant le long du corridor routier. Dans le secteur, les finances sont essentiellement aux mains des hommes bien que les femmes constituent l'essentiel de la main-d'œuvre agricole et qu'elles soient chargées du transport en charrette des produits jusqu'aux marchés pour la vente. La route désenclavera la zone et améliorera l'accès aux intrants agricoles et aux marchés. Ceci stimulera la production et les revenus agricoles, ceux des hommes principalement. Du fait du mauvais état de la route, le transport sur ce tronçon se fait essentiellement sur la tête ou à vélo. Avec l'achèvement de la route, le trafic automobile augmentera, ce qui allégera la charge des femmes.

3.2.7 Les femmes qui vivent le long du corridor routier tirent leurs revenus du petit commerce et de la transformation des produits agricoles. Le présent projet comprend la reconstruction de quatre marchés existants afin de promouvoir les activités commerciales. Il est prévu dans la conception de ces marchés, des toilettes séparées pour les hommes et les femmes, ainsi que des aires d'entreposage. Avec la construction des nouveaux marchés, les recettes municipales des assemblées de district des zones situées le long de la route pourraient enregistrer une hausse de l'ordre de 25 %. Ce surplus de recettes pourra servir à promouvoir d'autres projets de développement favorables aux femmes dans les districts concernés. Le projet fournira également des matériels de transformation agroalimentaire à des groupes de femmes travaillant dans ce domaine. Ceci allégera la corvée de la transformation du manioc, des noix de karité et de l'arachide, en gari, beurre de karité et huile d'arachide, respectivement. L'utilisation de procédés de transformation fera gagner du temps, de l'énergie et donnera une valeur ajoutée aux produits. À Tamale (la capitale régionale) et dans d'autres principales villes du pays, il existe une demande pour les produits transformés. Le recours aux procédés de transformation devrait également permettre d'accroître les rendements, d'économiser du temps et d'améliorer la qualité des produits finis, ce qui augmentera les marges bénéficiaires et les revenus des femmes affectées par le projet.

3.2.8 Le projet comprend également la réhabilitation de certains établissements scolaires le long du corridor routier. L'installation dans les écoles de systèmes d'adduction d'eau et d'assainissement améliorera l'hygiène personnelle et le confort, principalement pour les adolescentes. Le projet a également prévu des forages dans certaines communautés le long de la route. L'amélioration de l'accès à l'eau potable réduira à la fois l'incidence des maladies d'origine hydrique et le temps que les femmes et les filles mettent à aller chercher de l'eau. La construction d'établissements de santé communautaires améliorera la santé primaire, réduira le taux de morbidité et le temps que consacrent les femmes au soin des personnes malades. La construction de la route créera des opportunités d'emploi temporaire pour les femmes et les filles qui pourront vendre de la nourriture et faire du commerce, ou encore travailler comme ouvrière sur les sites. Les jeunes au chômage bénéficieront particulièrement de ces emplois. L'intensification générale de l'activité économique qui est attendue, améliorera les revenus, tant des hommes que des femmes, et contribuera à l'autonomie financière des uns et des autres. Ceci pourrait améliorer les relations hommes-femmes ainsi que la contribution des femmes, et donner à ces dernières l'opportunité de s'exprimer.

Impacts sociaux

3.2.9 L'état actuel de la route Ffulso-Sawla entrave tant l'accessibilité à la zone que la mobilité à l'intérieur, ce qui y accroît le niveau de pauvreté. La construction de la route Ffulso-Damongo-Salwa facilitera le transport des produits agricoles et stimulera ainsi les activités socioéconomiques. La

réhabilitation du principal entrepôt céréalier permettra également de réduire les pertes post-récolte. En outre, la construction de la route et la réhabilitation des établissements sanitaires et scolaires améliorera l'accessibilité et augmentera les chances de drainer vers cette zone, des ressources humaines qualifiées. Ceci améliorera la prestation des services et les réalisations en matière de développement social, notamment dans les domaines de la santé et de l'éducation. Les infrastructures sanitaires et scolaires le long de la route seront réhabilitées afin d'en améliorer la qualité. De plus, la construction des infrastructures de soutien au tourisme (dispositif de signalisation, voies de contournement, aires de stationnement) accroîtra les recettes touristiques. Le projet va également accroître l'accès à l'eau potable grâce à la construction de 40 forages munis de pompes à main/motorisées pour certaines des communautés concernées.

3.2.10 Le projet a prévu des mesures de sécurité routière essentielles, d'autant plus que l'amélioration de l'état de la route Fufulso-Sawla peut induire une augmentation du nombre d'accidents de la route (blessures et décès). Au Ghana, 4 personnes en moyenne décèdent par jour des suites d'accidents de la route. Près de 70 % de ces accidents surviennent sur des routes plates et droites et l'excès de vitesse en est la cause principale. Il est à l'origine de plus de 50 % des cas d'accidents signalés. Les piétons sont le groupe d'utilisateurs le plus vulnérable, étant concernés par plus de 40 % des accidents qu'on déplore chaque année sur cette route. Rien qu'en 2009, l'on a dénombré 33 piétons et cyclistes blessés ou tués par des véhicules sur la route Fufulso-Sawla, plate certes, mais non carrossable. À moins d'appliquer des mesures d'atténuation, le nombre de blessés et de décès devrait croître sensiblement avec l'augmentation du trafic et de la vitesse devant résulter de l'amélioration de l'état de la route. Le projet a donc conçu les mesures d'atténuation suivantes, à titre à la fois préventif et curatif : i) prévenir les accidents : la conception de la route Fufulso-Sawla prévoit des dispositifs de limitation de vitesse et de signalisation à l'approche de toutes les agglomérations et aux abords du Parc de Mole (pour éviter les collisions entre les usagers de la route et les animaux). Durant la mise en œuvre du projet, plusieurs campagnes de sensibilisation à la sécurité routière seront organisées en partenariat avec la Commission Sécurité routière du Ghana ; ii) prise en charge des traumatismes : la construction d'un centre pour accidentés, équipé, attaché à l'Hôpital du district de Damongo, ainsi que la fourniture de deux ambulances pour permettre la prise en charge médicale urgente des victimes d'accidents. Les aires de stationnement prévues dans la conception du présent projet serviront également de halte-repos pour les conducteurs de camions en transit. Ceci représentera un avantage supplémentaire en termes de sécurité routière car on s'est aperçu que la lassitude/fatigue est l'un des principaux facteurs qui favorisent les accidents de la circulation.

3.2.11 Le projet a pris des mesures afin d'optimiser les avantages et de réduire au minimum les impacts négatifs potentiels. Accroître le pouvoir économique des femmes, principalement dans des sociétés dominées par les hommes, comme c'en est le cas dans la zone du projet, pourrait les exposer à des actes de violence de la part de leurs époux. Cependant, le projet devrait également améliorer les revenus des hommes, ce qui réduira ce risque. Il a été recommandé d'inclure dans les contrats de travaux, des dispositions relatives au recrutement de la main-d'œuvre locale, ce qui pourrait créer plus de 200 emplois tant pour les hommes que pour les femmes, principalement les jeunes. La question de l'atténuation d'impacts négatifs potentiels tels que la pollution par la poussière, a été traitée dans le PGES. Une composante sensibilisation au VIH/sida est également prévue dans le projet afin d'atténuer la hausse potentielle de l'exploitation des jeunes filles tant par les travailleurs de la construction que par la population locale, et la vulnérabilité à l'infection du VIH. Les marchés de travaux comprendront en outre des clauses imposant aux entreprises de sensibiliser régulièrement leurs travailleurs au VIH/sida. La construction affectera certaines propriétés et affaires mais les mesures relatives à la réinstallation et à l'indemnisation qui sont examinées ci-après, permettront de compenser les personnes affectées pour les pertes subies.

Réinstallation involontaire

3.2.12 La route Fufulso-Sawla proposée suivra l'alignement de la route en gravier existante. Ainsi, en dépit de la longueur de la route, le projet affectera 43 propriétaires possédant des structures permanentes (bâtiments chics et kiosques), 15 hangars en bois, 3 kiosques, 1 structure en bois et 2 arbres de valeur économique. Les propriétés censées être affectées se trouvent à Fufulso, Busunu, Tailoipe et Larabanga. Des efforts ont été faits pour s'assurer qu'aucune infrastructure sociale et historique importante ne soit

affectée, et que le défrichage de l'emprise de la route, principalement au niveau des agglomérations le long de la route, ne dépasse pas les limites mentionnés dans la conception approuvée. Le PARS a été préparé et publié sur le site Web de la Banque le 9 juin 2010 et ce, conformément à la politique de réinstallation involontaire de la Banque. Le GoG doit régler le coût d'indemnisation et de réinstallation pour toutes les personnes affectées par le projet, lequel est estimé à 100 350 GHS.

IV. EXÉCUTION

4.1. Modalités d'exécution

4.1.1 L'exécution du projet incombera à l'Office ghanéen des routes (GHA), l'organisme responsable du réseau des routes principales au Ghana. Le siège du GHA se trouve à Accra et l'organisme dispose dans les 10 régions administratives du pays, de bureaux régionaux dirigés chacun par un directeur régional. Le GHA est l'organe d'exécution des 4 projets de la Banque en cours dans le pays. Il possède en outre une vaste expérience dans la mise en œuvre de projets de route à grande circulation financés par des bailleurs de fonds, notamment ceux bénéficiant du soutien financier de la Banque mondiale, du FAD et du FODI, pour ne citer que ceux-là. La GHA sera directement responsable de la gestion du projet (passation des marchés, gestion des garanties, gestion financière, suivi et évaluation, etc.). Afin d'assurer l'exécution sans heurt du projet et de réduire au minimum les retards dans la passation des marchés et les décaissements, une CCP dédiée a été créée au sein du GHA pour les quatre projets de route à grande circulation de la Banque, en cours dans le pays, ainsi que pour le présent projet. La CCP dont les membres sont déjà nommés par le GoG, comprendra un coordonnateur de projet (GHA), un comptable (GHA), deux experts-mètres (GHA), un chargé de l'environnement et de la sécurité (GHA), et un représentant du ministère des Routes et des Autoroutes (MRH), ainsi que du ministère des Finances et de la Planification économique (MOFEP). La CCP bénéficiera également d'une assistance technique/bureau d'ingénieurs-conseils, pour lui permettre d'assurer la bonne gestion quotidienne de tous les projets routiers financés par la Banque. Le coût de l'assistance technique, qui comprendra un directeur de projet à plein temps et des experts de la gestion financière, de la passation des marchés et de la technique routière, dont les services seront utilisés en fonction des besoins, sera à la charge du FAD. En outre, afin de réduire le temps de traitement des certificats de paiement provisoires (CPP), le GoG a confié à la CCP, par un mémoire du Cabinet et une directive du MRH, l'entière responsabilité d'assurer le traitement de ces certificats. La durée du processus de paiement sera ainsi ramenée à 20 jours ouvrables maximum (contre 3 mois par le passé).

4.1.2 Le personnel clé de la CCP et l'assistant technique également, signeront avec le GoG un accord d'exécution de contrat. Les termes de référence et les indicateurs de performance clés du contrat seront soumis à la Banque pour avis de non-objection. L'accord d'exécution de contrat comprendra, entre autres, des indicateurs tels que le pourcentage d'exécution des constructions, les taux de décaissement, la durée et/ou le temps de traitement des CVP, la ponctualité dans la soumission des rapports d'étape et d'audit, ainsi que la mise en œuvre des recommandations des missions de supervision et de celles contenues dans les rapports d'audit. La performance du personnel de la CCP fera l'objet d'un suivi régulier. Le GHA évaluera une fois par an la performance de la CCP et en soumettra le résultat à la Banque, pour examen et avis de non-objection.

4.1.3 Pour faciliter l'exécution/la mise en œuvre harmonieuse du projet, le GHA veillera à ce que les organismes concernés et leurs représentants décentralisés participent, si nécessaire, aux réunions sur le terrain.

4.1.4 La supervision de la route et des travaux annexes sera renforcée grâce au recrutement d'un cabinet technique externe de consultants. Le GHA désignera en outre, deux ingénieurs résidents homologues (IRH) (un pour chacun des deux lots) qui seront basés sur le site.

Dispositions relatives à l'acquisition

4.1.5 L'acquisition de biens et travaux ainsi que celle des services de consultants financés par la Banque se feront conformément aux « Règles et procédures relatives à l'acquisition des biens et travaux » de la Banque ou, le cas échéant, aux « Règles et procédures relatives à l'utilisation des services de consultants », à l'aide des documents-types d'appel d'offres pertinents de la Banque.

4.1.6 Les marchés de travaux pour la route Fufulso–Salwa seront subdivisés en 2 lots, à savoir : i) Fufulso-Larabanga (80 km) et ii) Larabanga-Sawla (67,5 km). Afin d'accélérer la mise en œuvre du présent projet et de réduire au minimum les retards dans la passation des marchés, la Banque a donné son accord pour une passation anticipée de marché, comme l'a demandé le GoG. Le processus d'appel d'offres est déjà lancé et les acquisitions de services d'entreprises de construction devraient s'achever début 2011.

Gestion financière

4.1.7 La Division des finances (qui relève de la Direction de l'administration) de l'Office ghanéen des routes (GHA) sera chargée de la gestion financière du projet ainsi que des procédures d'établissement de rapports. Un comptable de la Direction financière a été affecté à la Cellule de coordination exécution du projet (CCP) dont les membres seront chargés du traitement des certificats des entreprises/consultants pour le paiement. Le GHA possède un manuel de procédures de gestion financière qui décrit le système comptable, les procédures de contrôle interne, la base et les normes comptables à appliquer. Ce manuel sert de guide pour la mise en œuvre des activités du projet et pour promouvoir une gestion responsable.

4.1.8 Une évaluation du dispositif de gestion financière du GHA conclut que ce dispositif comporte des systèmes qui satisfont aux exigences minimales de la Banque stipulées dans *Directives relatives à la gestion et à l'analyse financières des projets (novembre 2000)*, et le dispositif global de gestion financière est noté **modéré**.

Décaissement et audit

4.1.9 La méthode de paiement direct sera adoptée pour les travaux, biens et services de consultants financés sur les ressources du don FAD. Le GoG ouvrira un compte sur lequel seront déposés les fonds de contrepartie, comprenant le coût de l'opération de réinstallation, les indemnités et les coûts de fonctionnement. Il a été convenu que le GoG ouvre le compte et y dépose les fonds nécessaires (400 000 GHS) pour couvrir le coût de fonctionnement de la CCP pendant la première année ainsi que les coûts d'indemnisation et de réinstallation pour toutes les personnes affectées par le projet (PAP). Le projet dans son ensemble, fera l'objet d'audits techniques et financiers annuels.

4.2. Suivi

4.2.1 Le suivi-évaluation (S&E) comprendra tant les systèmes et processus internes que ceux externes. Pour le suivi des indicateurs du cadre logique, un mécanisme de S&E sera mis en place du début à la fin du projet. Ce mécanisme permettra : i) d'affiner les indicateurs du projet et déterminer la situation initiale aux fins de suivi de l'impact du projet ; ii) de compiler et de gérer les informations sur le niveau d'exécution des différentes composantes du projet par le truchement d'une base de données relationnelle ; et iii) de procéder à des évaluations à moyen terme et finale de l'impact, en utilisant la même méthodologie que celle retenue pour la détermination de la situation initiale.

4.2.2 L'Office ghanéen des routes (GHA) soumettra régulièrement à la Banque des rapports d'activité trimestriels de projet, portant notamment sur le suivi des impacts environnementaux et sociaux et contenant les dernières informations sur l'état de mise en œuvre du PGES et du PARS. Le consultant chargé de la supervision veillera au respect scrupuleux des mesures d'atténuation prévues dans le PGES et le PARS et fournira conjointement avec le GHA, dans le cadre des rapports d'activité trimestriels, des informations actualisées sur l'exécution du projet, notamment sur l'état d'avancement des travaux et la progression des questions financières.

4.2.3 Le projet prévoit également des audits techniques trimestriels. Ceux-ci ont pour but de fournir un rapport factuel sur la qualité des travaux et services offerts par l'entrepreneur et le consultant chargé de la supervision, concernant les aspects organisationnel, technique, contractuel et financier de la route et des travaux annexes. Le vérificateur technique soumettra par conséquent des informations en retour régulières qui permettront soit de corriger les erreurs éventuelles du passé, soit d'améliorer la mise en œuvre et les résultats du projet.

4.2.4 D'autres activités de suivi seront organisées aux niveaux national, régional, de district et communautaire, et les autorités respectives y seront associées. Le projet comprend également un processus consultatif permanent qui prévoit des consultations systématiques avec les parties prenantes, à

travers des réunions sur le terrain, les assemblées de district et des ateliers sur les impacts réels du projet. Les autorités locales, les ONG, les OBC et d'autres organisations représentant les intérêts des groupes marginalisés seront appelés à jouer un rôle important dans ce processus. Au plan interne, le suivi du projet sera assuré par le truchement de missions de supervision semestrielles, conformément au Manuel opérationnel du Groupe de la Banque. Une revue à mi-parcours sera effectuée au cours de la deuxième année d'exécution du projet, soit en 2013, afin d'identifier toutes les difficultés majeures auxquelles le projet pourrait être confronté et de proposer les mesures correctives nécessaires qui s'imposent.

4.3. Gouvernance

4.3.1 Le Ghana a réalisé ces dernières années de grands progrès en matière de bonne gouvernance, de transparence et de responsabilité. L'un des trois piliers stratégiques du GPRS II (2006-09) consiste à promouvoir la bonne gouvernance et la responsabilité civique grâce à l'autonomisation des entités étatiques et non étatiques de manière à ce que celles-ci participent au processus de développement et contribuent à la promotion de la paix et de la stabilité politique, ainsi que de l'obligation de rendre compte, de la transparence et de l'État de droit.

4.3.2 La Banque a continué d'appuyer le programme de bonne gouvernance du Ghana, approuvant en 2008 l'octroi d'un prêt de 90 millions d'UC (décaissable en trois tranches de 30 millions d'UC chacune, en 2008, 2009 et 2010 respectivement) en guise de contribution au Troisième programme d'appui budgétaire à la réduction de la pauvreté (PRSL III) et ce, dans le cadre de l'allocation du Ghana au titre du XI^e FAD. Ce programme devrait contribuer à améliorer la gouvernance en matière de gestion des finances publiques, de réforme du secteur de l'énergie et de développement du secteur privé, ainsi qu'à assurer la prise en compte de la problématique homme-femme.

4.3.3 Les réformes mises en œuvre ces dernières années concernant la gestion des finances publiques ont abouti à la création de l'Office du fisc (GRA) et à l'introduction mi-2009, du Système intégré d'information sur la gestion financière du Ghana (GIFMIS). Le GRA est financé par le GTZ et le GFMIS, par la Banque mondiale, l'UE et le DFID. Les partenaires au développement se concertent également en ce moment sur la création éventuelle d'un fonds commun de soutien à d'autres réformes clés dans le domaine de la gestion des finances publiques, devant être mises en œuvre parallèlement au GRA et au GFMIS.

4.3.4 Dans le sous-secteur des routes, le gouvernement a diligenté un certain nombre d'études dont les recommandations, s'agissant de la gouvernance, sont les suivantes : a) la création de l'Office national des routes (NRA), qui serait responsable de la gestion et du financement des actifs routiers par le biais d'organismes décentralisés, y compris le Fonds routier ; b) l'adoption, dans les meilleurs délais, d'une approche plus transparente et plus structurée d'approbation du budget, afin d'aider essentiellement le Fonds routier existant à jouer son rôle au titre de la loi, à savoir veiller à ce que les programmes d'entretien routier des organismes (Office des routes du Ghana, DUR, et Service des routes de desserte) soient approuvés dans les limites du budget et conformément aux priorités stipulées dans la loi relative au Fonds routier (notamment le financement de l'entretien courant et périodique). Cependant, des difficultés persistent, au nombre desquelles : le développement débridé du réseau routier, l'insuffisance des recettes pour couvrir les coûts d'entretien, les engagements excessifs au titre des projets routiers, au-delà du budget approuvé, et la hiérarchisation incohérente des investissements d'entretien. Des mesures sont néanmoins prises en vue d'y remédier, notamment grâce au dialogue avec le GoG dans le cadre du Groupe du secteur des transports. De plus, les buts de la politique de réforme du secteur des transports, énoncés dans le Cadre d'évaluation de la performance de la MDDBS, devraient permettre d'améliorer la gouvernance dans le secteur routier.

4.4. Durabilité

4.4.1 La durabilité des projets routiers dépend des trois principaux facteurs ci-après : i) la qualité des travaux exécutés ; ii) l'utilisation des routes ; et iii) le niveau/la qualité de l'entretien. Afin de veiller au respect des normes de qualité pendant la phase de construction, la supervision et le suivi des travaux seront assurés par des bureaux d'ingénieurs-conseils de renom, familiers des projets du genre. La solution technique retenue a pris en compte le volume et la composition du trafic actuel et futur.

4.4.2 En ce qui concerne l'utilisation des routes, les charges qu'elle occasionne, leur impact sur la chaussée et leur contrôle, le Ghana dispose déjà d'une législation relative au contrôle de la charge à l'essieu. Neuf (9) des 14 ponts-bascules construits sont déjà opérationnels et 9 postes supplémentaires sont prévus, dont l'un sera installé à Wa, à 95 km environ au Nord de Sawla. L'un des ponts-bascules déjà opérationnels se trouve à Yapei, situé à 28 km au Nord de Ffulso sur la route Kintampo-Tamale et perpendiculaire à la route proposée, dans le sens nord-sud. Compte tenu des prévisions en termes de niveau de trafic détourné et/ou généré, et des activités de transport de marchandises, il est prévu dans le cadre du présent projet, 2 nouveaux postes « pont-bascule » pour permettre le contrôle de la charge à l'essieu et empêcher ainsi les surcharges pouvant entraîner une dégradation prématurée de la chaussée.

4.4.3 Le GHA est responsable de l'entretien de toutes les routes à grande circulation du Ghana. Il assumera cette même responsabilité dans le cadre du projet de route Ffulso-Sawla, en recourant aux ressources du Fonds routier. Ce Fonds est habilité par la loi à financer toutes les activités d'entretien courant et périodique sur l'ensemble des routes du pays. Bien que les recettes du Fonds routier aient considérablement crû, passant de 84,5 millions de dollars EU par an en 2004 à 115 millions de dollars EU en 2008, elles devraient atteindre 120 millions de dollars EU en 2010 avec la hausse des taux de péage sur les routes et les ponts, des redevances d'usagers de la route et des frais d'enregistrement des véhicules. Ces dernières années, les recettes du Fonds routier n'ont pas suffi à couvrir la totalité des besoins d'entretien routier annuels, essentiellement du fait du non-ajustement à la hausse de la taxe sur le carburant (qui représente 85 % environ des recettes du Fonds) et des autres redevances d'usagers et frais de péage, ainsi que de l'utilisation/engagement excessif des ressources du Fonds pour les projets, c'est-à-dire pour l'exécution de grands travaux de réhabilitation qui transcendent le champ d'intervention du Fonds. Les montants alloués au GHA par le Fonds routier pour l'entretien courant et périodique des routes à grande circulation, lesquels ont considérablement crû, passant de 37 millions de dollars EU en 2006 à 56 millions de dollars EU en 2008, devraient augmenter dans le temps et au fur et à mesure que le réseau s'étendra. Avec l'accroissement de ses sources de revenu, le Fonds routier devrait disposer de ressources financières suffisantes pour couvrir les besoins d'entretien routier futurs du projet proposé et de ceux des routes à grande circulation du pays. Le GHA possède l'expertise et l'expérience requises pour assurer la gestion des actifs routiers, notamment leur entretien, et il est doté à cet effet d'un service chargé de cette responsabilité.

4.4.4 Plusieurs facteurs contribueront à assurer la durabilité de la proposition d'investissement dans l'infrastructure socioéconomique (construction et/ou réhabilitation). Par le biais d'un modèle/système de collecte de frais d'usagers, dont une partie est conservée/utilisée pour couvrir les coûts de fonctionnement et d'installation, les assemblées métropolitaines, municipales et de district (MMDA) qui, au Ghana, sont chargées de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures socioéconomiques, telles que les aires de stationnement pour camions, les terminaux, les marchés et les latrines publiques, assureront la durabilité des interventions proposées dans le cadre du projet. Pour ce qui concerne les infrastructures scolaires et sanitaires proposées, les assemblées de district en seront responsables et en assureront l'entretien à l'aide d'une partie de l'enveloppe commune des assemblées de district et de leur budgets/recettes. Souvent, les redevances d'usagers sont incluses dans les tarifs des installations, une partie de celles-ci étant utilisée directement par les responsables de l'infrastructure pour exécuter certains travaux d'entretien. La durabilité de l'infrastructure socioéconomique est déjà assurée en ce qui concerne le personnel requis pour en assurer le service/l'exploitation, dans la mesure où celui-ci est déjà en place mais qu'en l'absence d'infrastructure, il ne peut offrir de services. Le personnel disponible jouera un rôle clé dans l'entretien de l'équipement de base fourni par le projet dans le cadre du volet santé (CHPS et Centre pour accidentés). L'engagement du gouvernement en faveur de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure socioéconomique fournie sera renforcé par les stratégies de développement, les politiques sectorielles et la législation du pays.

4.4.5 D'une manière générale, la participation active des membres des communautés de la zone du projet contribuera également à assurer la durabilité des interventions du projet. Celui-ci prévoit un processus consultatif permanent qui ciblera les principales parties prenantes pendant toutes les phases du projet. Ce processus contribuera à promouvoir et consolider l'appropriation du projet par les communautés concernées, ainsi qu'à créer des mécanismes permettant de prendre en compte les points de

vue et les intérêts des parties prenantes au-delà de la phase de conception. Les autorités locales, les ONG, les OBC et les autres organisations représentant les intérêts des groupes marginalisés joueront un rôle primordial dans la mobilisation de la participation communautaire, contribuant ainsi à renforcer l'appropriation et la responsabilisation, qui sont essentiels pour la durabilité. Ces parties prenantes spécifiques prendront une part active au processus permanent de consultation du projet et y seront étroitement associées.

4.5. Gestion des risques

4.5.1 Le succès de l'exécution du projet et la réalisation de ses objectifs de développement sont tributaires de plusieurs hypothèses, dont chacune constitue un risque potentiel. Ces risques et les mesures d'atténuation prévues dans la conception du projet sont présentés ci-après :

i) *Financement de contrepartie du Gouvernement ghanéen* : La contribution du gouvernement a été réduite au minimum et ne comprend donc plus que les frais d'indemnisation et de réinstallation, ainsi que les coûts de fonctionnement de la Cellule de coordination du projet (CCP). Le financement de contrepartie du GoG demeure néanmoins essentiel et s'il n'était pas régulier, l'exécution du projet pourrait enregistrer des retards. Afin de garantir la disponibilité de la contribution financière du gouvernement au projet, il a été demandé au GoG d'ouvrir, avant le démarrage des négociations, un compte sur lequel seront déposés les fonds de contrepartie requis pour couvrir les frais de réinstallation et d'indemnisation et les frais de fonctionnement de la CCP pendant un an (au moment des négociations, cela avait été fait). Les reconstitutions annuelles des fonds de contrepartie ont été incluses dans les « autres conditions » du don.

ii) *Allocation par le GoG de ressources suffisantes pour l'entretien courant et périodique de la route une fois achevée* : Les montants dépensés par le GoG pour l'entretien des routes à grande circulation ont considérablement crû ces dernières années, les allocations du Fonds routier au GHA étant passées de 37 millions de dollars EU en 2006 à 56 millions de dollars EU en 2008. Avec la révision à la hausse, en février 2010, des frais de péage sur les routes et les ponts, ainsi que des redevances d'usagers de la route et d'utilisateurs de véhicules, les recettes du Fonds routier devraient augmenter, passant de 117 millions de dollars EU en 2009 à 120 millions de dollars en 2010. Ces rentrées de fonds ont permis au GoG d'éponger au début de 2010, des arriérés dus aux entreprises (160 millions de GHS) concernant la route. Cet accroissement des recettes permettra également d'effectuer les travaux d'entretien en retard et de stabiliser ainsi l'état du réseau. D'une manière générale, les ressources financières additionnelles permettront de faire face aux besoins en entretien routier du Ghana.

iii) *Allocation par le GoG de ressources humaines et financières suffisantes pour soutenir l'infrastructure socioéconomique* : Plusieurs facteurs contribueront à assurer la durabilité de l'infrastructure socioéconomique construite et/ou réhabilitée. Au Ghana, les aires de stationnement pour camions, les marchés et les forages sont exploités et entretenus avec succès par les assemblées de district par le biais de la collecte de frais d'usagers. En se fondant sur le modèle de frais d'usagers, une partie des redevances sert à couvrir les coûts de fonctionnement et d'entretien des installations. Bien que les infrastructures scolaires et sanitaires ne soient pas gérées par ces assemblées, elles sont entretenues par celles-ci à l'aide d'une partie de leurs budgets/recettes. Souvent, les redevances d'usagers sont incluses dans les tarifs des installations, une partie de celles-ci étant utilisée directement par les responsables de l'infrastructure pour exécuter certains travaux d'entretien. La durabilité de l'infrastructure socioéconomique est déjà assurée en ce qui concerne le personnel, dans la mesure où celui-ci est en place et jouera un rôle clé dans l'entretien de l'équipement de base du projet. L'engagement du gouvernement en faveur de l'exploitation et du maintien de l'infrastructure socioéconomique créée sera renforcé par les stratégies de développement, les politiques sectorielles et la législation du pays.

iv) *Pas de retard lié au démarrage et à l'avancement des travaux* : Des retards dans le démarrage des travaux, pouvant entraîner des dépassements de coûts, sont un autre risque. Le présent projet ne risque pas d'enregistrer des retards, car les conditions de prêt sont peu nombreuses et le GoG a validé formellement la conception de la route. En outre, avec la création d'une CCP dédiée, les retards pendant la phase d'exécution seront très limités. Par ailleurs, la Banque a donné un avis de « non objection » à la récente demande du GoG d'utiliser dans le cadre du projet, la procédure de passation anticipée de marché. Ceci devrait réduire sensiblement les retards dans la passation des marchés, une fois le prêt approuvé, dans la mesure où les acquisitions se feront parallèlement aux processus de revue interne de

la Banque et ce, jusqu'au stade de présentation du projet au Conseil d'administration. Le processus de passation des marchés a déjà débuté et le démarrage de la construction de la route et des travaux annexes est envisagé pour début 2011. La CCP dédiée veillera à la bonne gestion et exécution du projet.

v) *Achèvement de l'acquisition des terres et de l'indemnisation* : Il a été procédé à l'identification des PAP et à l'évaluation du type de biens concernés. Le coût d'indemnisation et de réinstallation pour l'ensemble des PAP est actuellement estimé à 100 350 GHS. Le GoG doit régler ces frais avant le démarrage des travaux, et, si la preuve de ce règlement n'est apportée au moment des négociations, il en sera fait une condition préalable au premier décaissement du don. Si toutefois des preuves de ce règlement ne sont pas fournies d'ici les négociations, ceci pourrait constituer une des conditions préalables au premier décaissement du don. En outre, le transfert de la propriété des sites des marchés de Larabanga, Busunu, Fufulso, Sawla et Damongo, ainsi que des aires de stationnement pour camions au GoG avant le démarrage de la construction de ces installations sera une condition préalable aux interventions de la Banque sur ces sites. La fourniture de preuves documentaires du transfert de la propriété de ces sites au GoG fait partie des « autres » conditions du don.

vi) *Hausse des prix* : Un autre risque possible pourrait concerner la hausse des prix pendant l'exécution, les nouveaux prix pouvant être plus élevés qu'au moment de l'évaluation. Ce risque a été pris en compte, car les coûts estimatifs ont été calculés en tenant compte de l'inflation et des conditions du marché de construction au Ghana, et en ajoutant aux coûts du projet une marge appropriée pour les aléas de construction et les hausses de prix.

vii) *Contrôle de la charge à l'essieu* : Étant donné que la route Fufulso-Sawla relie les deux points d'accès au Burkina Faso, son amélioration facilitera les échanges entre le Ghana et ses voisins enclavés du Nord, à savoir le Burkina Faso, le Mali, voire le Niger. On s'attend donc à un mouvement intense de fret sur la route. Afin de réduire les surcharges qui accéléreront la dégradation de la route, le projet prévoit la construction de deux postes « pont-bascule » permanents le long du corridor routier Fufulso-Sawla pour permettre de contrôler la charge à l'essieu et obliger au respect des limitations en la matière.

4.6. Accumulation du savoir

4.6.1 Le projet comprend quatre principales activités susceptibles de contribuer à l'accumulation du savoir. Tout d'abord, il prévoit des études de routes urbaines en préparation aux prêts sur l'allocation des ressources au Ghana au titre du XII^e FAD. Deuxièmement, la construction de ponts-bascules permanents permettra de collecter des données afin de dégager les tendances en matière de surcharge. L'on saura, grâce aux données recueillies, si les ponts-bascules contribuent ou non à une meilleure prise de conscience des dangers liés aux surcharges. Troisièmement, avec l'infrastructure de soutien au tourisme, qui comprendra principalement l'installation de signalisations aux abords de la route Fufulso-Sawla, les populations seront orientées et renseignées sur les principales attractions touristiques de la région. Ces dispositifs serviront également d'outil de communication clé pour informer les populations des interventions de la Banque dans le développement du Ghana. La construction d'un petit musée de conservation au Parc de Mole, dans le cadre des mesures d'atténuation des impacts environnementaux du projet, contribuera à la promotion du savoir, essentiel pour la sauvegarde de la faune dans ce parc animalier, le plus grand d'Afrique de l'Ouest. Le musée de conservation sera une vitrine d'exposition en salle, permanente, pour la promotion du savoir et la prise de conscience des questions environnementales essentielles. Enfin, la composante suivi et évaluation des impacts du projet comprendra une évaluation du niveau de réalisation des objectifs du projet aux différents stades de l'exécution. Le S&E commencera par une étude de base qui permettra d'affiner les indicateurs avant le démarrage du projet et d'en assurer le suivi tout au long de son exécution. Les informations relatives au niveau d'exécution des différentes composantes seront gérées par le truchement d'une base de données relationnelle. L'utilisation de cette base de données facilitera, dans une large mesure, la gestion de l'information en ce qui concerne les produits, les réalisations et les leçons apprises.

V. INSTRUMENTS ET AUTORITÉ JURIDIQUES

5.1. Instrument juridique

Pour financer le présent projet, la Banque utilisera un don prélevé sur l'allocation des ressources au Ghana au titre du FAD XI.

5.2. Conditions de l'intervention de la Banque

A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur du don

L'entrée en vigueur du présent Protocole d'accord de don sera subordonnée à la réalisation, par l'emprunteur, des dispositions de la Section 12.01 des Conditions générales.

B. Conditions préalables au premier décaissement des ressources du don

Le décaissement de la première tranche des ressources du don FAD sera subordonné à l'entrée en vigueur du Protocole d'accord de don et à la réalisation, par l'emprunteur, des conditions ci-après :

- (i) soumettre une preuve documentaire, acceptable pour le FAD, attestant que les terres et autres biens acquis par le GoG aux fins de l'exécution du projet ont fait l'objet d'un règlement intégral et que toute personne déplacée en raison du projet a été entièrement indemnisée, conformément au Plan d'action abrégé de réinstallation (par. 4.5.1v).

C. Autres conditions du don

Le bénéficiaire doit :

- (i) soumettre une preuve documentaire, acceptable pour le FAD, de l'appartenance au gouvernement, des sites prévus pour la construction des marchés et aires de stationnement de camions à Ffulso, Busunu, Damongo, Larabanga et Sawla, avant le démarrage de ces travaux (par. 4.5.1v) ;
- (ii) Déposer la contribution annuelle du GoG au projet sur le compte du financement de contrepartie, au plus tard en juin de chaque exercice budgétaire (par. 4.5.1i).

5.3. Conformité aux politiques de la Banque

- (X) Le présent projet est conforme à toutes les politiques en vigueur de la Banque.

VI. RECOMMANDATION

La Direction recommande au Conseil d'administration d'approuver le don FAD proposé d'un montant de 109,72 millions d'UC en faveur du Gouvernement ghanéen, sous réserve des conditions énoncées dans le présent rapport, en vue de financer le projet de route Ffulso-Sawla.

Indicateurs socioéconomiques comparatifs du Ghana

Indicateur	Année	Ghana	Afrique	Pays en développ.	Pays développés	Graphiques
Indicateurs de base						
Superficie ('000 Km²)	2007	238.53	30,322.57	80,975.97	54,658.39	
Population totale (millions)	2009	23.84	1,008.35	5,628.53	1,068.73	
Population urbaine (% du total)	2009	50.74	0.00	44.76	77.66	
Densité démographique par km²)	2009	99.93		66.60	23.10	
RNB par habitant (\$EU)	2008	670.00	1,427.92	2,780.29	39,688.06	
Participation de la population active - Total (%)	2009	10.82	396.20	0.00	0.00	
Participation de la population active - Femmes (%) (%)	2009	49.03	41.24	39.80	43.32	
Valeur de l'indice sexospécifique du développement humain	2005	0.55	0.49		0.91	
Indice de développement humain (rang sur 182 pays)	2007	152.00				
Population vivant en dessous de \$ 1 par jour (% de la population)	2006	29.99		25.00		
Indicateurs démographiques						
Taux d'accroissement de la population - Total (%)	2009		2.29	1.37	0.71	
Taux d'accroissement de la population - Urbaine (%)						
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2009	38.42		29.23	17.67	
Population âgée de plus de 65 ans (%)	2009	3.63	3.42	5.99	15.30	
Ratio de dépendance (%)	2009	72.54	82.30	52.80		
Rapport de masculinité (hommes pour 100 femmes)	2009	102.76		934.93	948.33	
Population féminine 15-49 ans (% population totale)	2006		0.00	53.30	47.20	
Espérance de vie à la naissance - Total (ans)	2009	56.83	55.67	65.68	79.81	
Espérance de vie à la naissance - Femmes (ans)	2009	57.74	54.43	68.87	82.68	
Taux brut de natalité (pour 1 000)	2009	32.07	35.41	21.48	12.03	
Taux brut de mortalité (pour 1 000)	2009	11.01	12.20	8.21	8.30	
Taux brut de mortalité infantile (pour 1 000)	2009	71.96	79.36	53.09	5.75	
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1 000)	2009	115.17	129.81	51.38	6.30	
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2009	4.22	4.51	2.67	1.77	
Taux de mortalité maternelle (pour 100 000)	2005	560.00	691.15	440.00	10.00	
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2003	25.00		61.00	75.00	
Indicateurs de santé et de nutrition						
Nombre de médecins (pour 100 000 personnes)	2004	14.69	42.95	77.00	287.00	
Nombre d'infirmières (pour 100 000 personnes)*	2004	89.35	116.59	98.00	782.00	
Naissances assistées par un personnel de santé (%)	2008	58.70		39.00	99.32	
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2006	80.00	63.92	83.99	99.58	
Accès aux services de santé (% de la population)	2000	76.00	65.32	80.00	100.00	
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2006	10.00	38.44	54.60	99.85	
Pourcent. d'adultes (de 15-49) vivant avec le VIH/sida	2007	1.90	4.56	161.86	14.14	
Incidence de la tuberculose (pour 100 000)	2007	203.00	313.75			
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2007	99.00	83.08	89.00	99.00	
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2007	95.00	83.08	76.00	92.62	
Insuffisance pondérale des moins de 5ans	2006	18.00	31.08	27.00	0.10	
Apport journalier en calories par habitant	2005	2,758.93	2,413.39	2,675.20	3,284.70	
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2006	1.74		4.00	6.87	
Indicateurs d'éducation						
Taux brut de scolarisation (%)						
Primaire - Total	2008	101.85	96.86	106.00	101.50	
Primaire - Filles	2008	101.33	92.22	104.58	101.21	
Secondaire - Total	2008	54.10	38.14	62.32	100.28	
Secondaire - Filles	2008	50.86	33.38	60.71	100.00	
Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)	2008	33.03				
Analphabétisme des adultes - Total (%)	2007	34.97		19.03		
Analphabétisme des adultes - Hommes (%)	2007	28.31	14.69	13.39		
Analphabétisme des adultes - Femmes (%)	2007	41.74		24.45		
Dépenses d'éducation en % du PIB	2005	5.44			5.42	
Indicateurs d'environnement						
Terres arables (en % de superficie totale)	2007	18.02	7.46	9.86	11.60	
Taux annuel de déforestation (%)	2000	1.72	0.60	0.40	-0.20	
Taux annuel de reboisement (%)						
Emissions de CO2 par habitant (tonnes métriques)	2008	0.32		1.90	12.30	

Sources : Compilé par la Division statistique à partir des bases de données de la BAD; Indicateurs de développement mondial de la Banque mondiale
 ONUSIDA ; Dépôt de l'ONU ; OMS, UNICEF, WRI, PNUD ; Rapport sur les pays.

Dernière mise à jour : août 2010

Note : s.o. : sans objet ; ... : Donnée non disponible

Appendice II

Tableau du portefeuille de la BAD dans le pays

Liste des projets actifs (prêts et dons) par secteur :

Secteur	Projet	Situation	Réf. du prêt	Date d'approbation	Date de Signature	Date d'entrée en vigueur	Premier décaissement	Dernier décaissement	Montant net prêt	Ratio décaissement	Date prév. achèvement
Agriculture	PROJET DEV. RIZICULTURE DANS LES BAS-FONDS	En cours	2100150000344	05/18/2001	05/23/2001	06/06/2002	03/10/2004	07/27/2010	15 000 000,00	42,60	12/30/2011
Agriculture	PROJET DEV. RIZICULTURE DANS LES BAS-FONDS	En cours	2150150000858	05/18/2001	05/23/2001			12/31/2004	197 576,92	100,00	12/30/2011
Agriculture	PROJET DE DEVELOPPEMENT DE L'ELEVAGE	En cours	2100150006676	10/10/2001	08/02/2002	12/05/2002	06/03/2003	08/16/2010	19580000,00	62,08	12/31/2010
Agriculture	PROJET DE DEVELOPPEMENT DE L'ELEVAGE	En cours	2150150000884	10/10/2001	08/02/2002			12/31/2004	1062896,70	100,00	12/31/2010
Agriculture	PROJET DE GESTION DES FORETS COMMUNAUTAIRES	En cours	2100150006926	07/03/2002	04/16/2003	10/13/2003	12/04/2003	05/11/2010	7000000,00	98,05	12/30/2009
Agriculture	PROJET DE GESTION DES FORETS COMMUNAUTAIRES	En cours	2150150000886	07/03/2002	04/16/2003			12/31/2004	735671,38	100,00	12/30/2009
Agriculture	PROJET RELATIF AUX ENTREPRISES RURALES	En cours	2100150007015	12/12/2002	04/16/2003	09/30/2003	01/28/2004	08/03/2010	7 500 000,00	48,88	12/21/2010
Agriculture	PROJET RELATIF AUX ENTREPRISES RURALES	En cours	2150150000888	12/12/2002	04/16/2003			12/31/2004	91 615,86	100,00	12/21/2010
Agriculture	GHANA – PROJET DE DIFFUSION DU NERICA	En cours	2100150007161	09/26/2003	10/07/2003	02/05/2005	03/30/2005	08/03/2010	2 650 000,00	83,32	06/30/2011
Agriculture	GHANA – Création zone durablement débarassée tsé-tsé	En cours	2100150009194	12/08/2004	04/15/2005	12/28/2005	01/23/2006	08/20/2010	6 640 000,00	85,62	12/31/2011
Agriculture	PROG. SENSIBILISATION MARCHES EXPORT. ET QUALITE	En cours	2100150010245	07/13/2005	07/29/2005	03/24/2006	05/31/2006	08/20/2010	17 000 000,00	25,65	12/31/2010
Agriculture	PROJ. D'AMENAGEMENT DES PLAINES D'AFRAM	En cours	2100150012345	05/31/2006	06/29/2006	02/02/2007	02/02/2007	08/03/2010	19 970 000,00	44,90	12/31/2012
Agriculture	PROG. CROISSANCE ZONES RURALES DU NORD	En cours	2100150015795	12/17/2007	03/04/2008	09/08/2008	04/30/2009	03/01/2010	40 000 000,00	2,09	12/30/2013
Agriculture	COCOBOD	En cours	2000120002520	09/16/2009	09/25/2009	10/06/2009	10/06/2009	11/23/2009	23 209 702,98	100,00	12/30/2011
Finance	LIGNE DE CREDIT EN FAVEUR DE CAL BANK	En cours	2000120001772	07/24/2008	11/17/2008	12/03/2008	12/03/2008	02/13/2009	9 947 015,56	100,00	12/31/2015
Ind/mines/carrières	Projet Hôtel Kempinski	Approuvé	2000120001519	01/23/2008					0,00	0,00	12/31/2011
Multisecteur	PRET APPUI REDUCTION PAUVRETE PRSL III	En cours	2100150017393	09/17/2008	10/28/2008	12/11/2008	12/11/2008	01/29/2010	90 000 000,00	88,89	12/31/2011
Energie	Projet de renforcement du réseau électrique	En cours	2100150015548	11/28/2007	03/04/2008	11/20/2008	06/10/2010	08/03/2010	27 600 000,00	5,57	12/31/2011
Energie	CENTRALE ELECTRIQUE DE TEMA OSONOR	Approuvé	2000120001919	10/15/2008					0,00	0,00	10/01/2022
Energie	CENTRALE ELECTRIQUE DETEMA OSONOR SARL	Approuvé	2000120002319	10/15/2008					0,00	0,00	10/01/2022
Social	REHABILITATION DES SERVICES DE SANTE III	En cours	2100150006975	10/30/2002	06/04/2003	03/30/2004	03/30/2004	08/06/2010	17 640 000,00	29,34	06/30/2011
Social	REHABILITATION DES SERVICES DE SANTE III	En cours	2100155001868	10/30/2002	06/04/2003	09/09/2003	03/30/2004	12/28/2007	1 000 000,00	60,39	06/30/2011
Social	PROJ. D'APPUI AU SECOND CYCLE SECONDAIRE - III	En cours	2100150007215	09/24/2003	04/01/2004	09/03/2004	11/12/2004	08/03/2010	20 000 000,00	51,70	09/30/2011
Social	PROJ. D'APPUI AU SECOND CYCLE SECONDAIRE - III	En cours	2100155002033	09/24/2003	04/01/2004	09/03/2004	11/12/2004	05/06/2010	5 000 000,00	31,43	09/30/2011
Social	PROJ. D'APPUI AU SECOND CYCLE SECONDAIRE - III	En cours	2150150000892	09/24/2003	04/01/2004			12/31/2004	62 914,65	100,00	09/30/2011
Social	Projet de réduction de la pauvreté en milieu urbain	En cours	2100150010893	10/12/2005	11/23/2005	03/21/2006	04/27/2006	07/15/2010	25 000 000,00	45,91	12/31/2011
Social	PROJ. DEV. APTITUDES ADAPT. & COMM. DES FEMMES	En cours	2100150015898	12/19/2007	05/14/2008	01/15/2009	01/15/2009	04/09/2010	5 950 000,00	4,57	06/30/2013
Social	PROJ. DEV. APTITUDES ADAPT. & COMM. DES FEMMES	En cours	2100155010919	12/19/2007	05/14/2008	01/15/2009	01/15/2009		2 360 000,00	0,00	06/30/2013
Transport	PROJET REHABILITATION ROUTE TEMA-AFLAO	En cours	2100150006848	04/17/2002	08/02/2002	12/05/2002	09/14/2005	07/30/2010	14 700 000,00	36,42	12/31/2012
Transport	ROUTE AKATSI-DZODZE-NOEPE (AKATSI-AKANU)	En cours	2100150007013	12/20/2002	07/18/2003	07/23/2004	09/14/2005	08/23/2010	12 720 000,00	38,10	12/31/2012
Transport	PROJET D'INFRASTRUCTURE ROUTIERE 2003	En cours	2100150007118	09/17/2003	04/01/2004	09/24/2004	12/22/2004	07/27/2010	18 000 000,00	35,14	12/31/2012
Transport	PROJET D'INFRASTRUCTURE ROUTIERE 2003	En cours	2100155001967	09/17/2003	04/01/2004	04/01/2004	12/22/2004	09/24/2009	573 519,97	100,00	12/31/2012
Transport	PROJET D'INFRASTRUCTURE ROUTIERE 2003	En cours	2200160000136	09/17/2003	04/01/2004	09/24/2004	12/22/2004	07/27/2010	3 000 000,00	31,32	12/31/2012
Transport	1er Programme routier conjoint UEMOA/Ghana	En cours	2100150007165	11/19/2003	12/18/2003	10/12/2004	11/14/2005	08/23/2010	64 500 000,00	29,54	12/31/2012
Transport	Prêt compl. 2e lot Proj. réhabilitation route Tema-Aflao	En cours	2100150019194	12/16/2008	06/10/2009	11/10/2009	11/10/2009	05/06/2010	25 400 000,00	6,74	12/31/2012
Transport	Prêt compl. 2e lot Projet relatif route Akatsi-Akanu	En cours	2100150018994	12/16/2008	06/10/2009	11/10/2009	11/10/2009	08/03/2010	13 400 000,00	10,57	12/30/2010
Transport	Prêt compl. 2e lot Projet relatif route Apaaso-Kint	En cours	2100150019043	12/16/2008	06/10/2009	11/10/2009	11/10/2009		4 300 000,00	0,00	03/30/2010
Transport	ROUTE AWOSHIE POKUASE & DEV. COMMUNAUTAIRE	Approuvé	2100150020893	10/14/2009	04/01/2010	07/01/2010			53 590 000,00	0,00	12/31/2015
Aliment. eau/assain.	Prog. eau et assainissement en milieu rural	En cours	2100155003119	09/08/2004	10/13/2004	05/12/2005	09/23/2005	08/20/2010	12 800 000,00	45,46	06/20/2011
Aliment. eau/assain.	PROJ. AMELIORATION SYSTEMES EGOUTS ACCRA	En cours	2100150011894	04/26/2006	05/19/2006	06/23/2007	09/06/2007	05/25/2010	46 000 000,00	4,51	11/01/2011
Aliment. eau/assain.	AMELIORATION SERVICES ALIMENT. EAU & ASSAINISSE	En cours	5600155001651	09/18/2009	01/15/2010	01/15/2010	05/06/2010	07/27/2010	1 668 113,66	30,00	03/31/2012
Aliment. eau/assain.	CONCEPTION POUR REUTILISATION	Approuvé	5600155002451	07/28/2010					0,00	0,00	06/30/2013
Aliment. eau/assain.	REOPTIMISATION ETUDE & KP BARR. AKOSOMBO	Approuvé	5600155002501	08/02/2010					0,00	0,00	09/30/2013

Principaux projets connexes financés par la Banque et d'autres partenaires au développement dans le pays

BAD	Millions d'UC	Date d'approbation
Projet de réhabilitation de la route Tema-Aflao	14,70	2002
Route Akatsi-Dzodze-Noepe (Akatsi-Akanu)	12,72	2002
1 ^e Programme routier conjoint UEMOA/Ghana	24,49	2003
Projet d'infrastructure routière	18,80	2003
Projet de construction de la route Awoshie-Pokuase et de développement urbain	53,59	2009
Prêts complémentaires pour : le Projet de réhabilitation de la route Tema-Aflao, le Projet de route à grande circulation Akatsi-Dzodze-Noepe, et le 1 ^e Programme routier conjoint UEMOA/Ghana	25,40 13,40 4,30	2008
CE	Millions de \$EU	
Projet de route du corridor de l'Est	22,81	2008
Programme de planification et d'intégration du secteur des transports	5,00	2006
Réhabilitation de la route Kumasi-Techiman – Lot 2 (75 Km)	35,90	2004
Projet d'amélioration des routes de desserte (Frip)	27,00	2004
Projet routier du FED 10	76,00	2009
BM	Millions de \$EU	
Transport urbain	45,00	2007
Transport urbain (GEF)	7,00	2007
Facilitation du transit et des échanges en Afrique de l'Ouest	85,00	2008
Approche sectorielle du transport	115,00	2009
Corridor régional Lagos-Abidjan (AO)	75,00	2009
Sécurité aérienne en Afrique de l'Ouest	15,00	2009
Facilitation du transit et des échanges en Afrique de l'Ouest (phase 2)	105,00	2010
FAD	Millions d'euros	
Voie de contournement (rocade) de Kumasi	23	2005
Transport urbain	20	2008
Réhabilitation des routes de desserte et construction de ponts ruraux dans le Nord, Programme de développement du secteur des routes	10,9	2001
Projet de construction de la route Awoshie-Pokuase et de développement urbain	30	2009
Projet de protection de l'environnement et d'assainissement en milieu urbain (UESP 2)	25	2006
KfW	Millions d'euros	
Route Sogakope-Akatsi	20	2001
Programme de construction de routes de desserte	7,2	2006

DANIDA	Millions de \$EU	
Programme du secteur des transports – Phase II	180	2003
Route Takoradi-Agona	26	2009
JICA	Millions de \$EU	
Route nationale n° 8	8	2008
Millennium Development Authority	Millions de \$EU	
Développement de l'infrastructure de transport	121,84	2006

Coordination des interventions des bailleurs de fonds dans le secteur des transports

Le Ghana dispose dans le secteur des transports d'un mécanisme de coordination assez efficace des bailleurs de fonds, à trois niveaux, tel que décrit ci-dessous.

A. Contexte national plus large

Un cadre d'appui budgétaire multi-donateurs (MDBS) a été adopté d'un commun accord par le GoG et les partenaires au développement en mars 2003. En outre, la Stratégie d'assistance commune au Ghana (G-JAS) 2007-10, qui regroupe la majorité des partenaires au développement du Ghana, représentant environ 95 % des flux d'APD, constitue le cadre stratégique commun pour l'amélioration de l'harmonisation et de la coordination des interventions de leur aide au développement avec le GPRS II du Ghana.

B. Groupe chargé du secteur des transports

S'agissant du secteur des transports, le dialogue avec le gouvernement se fait essentiellement dans le cadre de réunions mensuelles du Groupe chargé du secteur des transports, présidé par le MRH, la Commission européenne agissant en qualité de chef de file des partenaires au développement et le Danemark, en qualité de co-chef de file. Au nombre des principaux partenaires au développement dans le secteur figurent : la BAD, DFID, DANIDA, AFD, KfW, MCC, JICA et la BM.

Le dialogue qui, par le passé, portait essentiellement sur les routes et reposait sur le Programme de développement du secteur des routes, a été étendu récemment aux services de transport et à tous les modes de transport, notamment le transport routier, le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport par voie d'eau (intérieur et maritime). A présent, les interventions des partenaires au développement découlent des composantes du « Programme de développement des transports (TSDP) » (2008- 13). Son coût est estimé à 3.9 milliards de dollars EU, dont 2,9 milliards sont alloués au sous-secteur des routes. Le gouvernement a obtenu un financement de 1.6 milliard de dollars EU pour le TSDP et est en train d'étudier les solutions possibles pour combler le déficit de financement (1.2 milliard de dollars EU). Une « approche-programme » pour la réalisation systématique des objectifs du TSDP a été adoptée et des négociations ont commencé avec les partenaires au développement afin de mobiliser un financement pour les composantes du programme. Bien que le TSDP ait été élaboré, il est encore nécessaire d'élaborer une gamme d'outils de prise de décision afin d'éclairer les planificateurs de l'économie et du transport au Ghana en vue

d'élaborer des plans et stratégies d'investissement plus efficaces pour le secteur. Cet objectif est en train d'être atteint grâce à l'étude relative au Plan de transport intégré (ITP), qui est en cours de financement par l'UE. L'ITP vise à renforcer les capacités de prise de décision du GoG et des partenaires au développement par le truchement des prévisions de la demande de transport. L'ITP devrait remplacer le TSDP.

Les questions liées aux politiques du secteur des transports et au financement du TSDP sont examinées régulièrement au sein du Groupe chargé du secteur des transports puis passées en revue de manière formelle au cours des conférences annuelles des partenaires au développement qui interviennent dans le secteur des transports. Un nouveau format des réunions du Groupe du secteur des transports consistant à organiser des discussions thématiques ciblées pour les principales questions de transport, notamment le contrôle de la charge à l'essieu et le financement des routes, est à l'étude

C. Partenariats tripartites BAD/CE/MB

La BAD, la CE et la BM ont lancé un processus de coopération tripartite en juin 2008, le Ghana étant l'un des pays identifiés pour démontrer la valeur ajoutée d'une coopération ciblée entre les trois institutions pour les pays bénéficiaires dans trois domaines, dont l'infrastructure. Dans le secteur de l'infrastructure, les trois institutions ont retenu les trois interventions prioritaires ci-après dans le secteur des transports :

- i) l'amélioration de la coordination entre le gouvernement et les bailleurs de fonds au niveau national en vue d'élaborer et de renforcer la mise en œuvre de l'approche sectorielle. Tel que décrit ci-dessus, il existe un groupe sectoriel opérationnel qui tire parti de la participation active des trois institutions ;
- ii) le soutien à l'intégration régionale – des chaînons manquants ont été identifiés sur le corridor routier Abidjan-Lagos et sur les corridors de l'Ouest, du Centre et de l'Est reliant le Ghana à ses voisins du Nord. D'autres chaînons manquants ont été identifiés également sur les corridors ferroviaires Ouest et Est ;
- iii) l'accroissement des ressources pour le financement de l'infrastructure – une cellule d'analyse financière du projet a été mise sur pied au sein du ministère des Finances et de la Planification économique, et est en train d'être renforcée grâce au soutien de la BM. Des ateliers nationaux sur les PPP ont été organisés en novembre 2008. La CE envisage d'appuyer les PPP pour les chemins de fer.

Appendice IV

Carte de la zone d'implantation du projet

GHANA HIGHWAY AUTHORITY
LOCATION MAP OF LINK NODE MARKERS

