

# RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

## A. INFORMATIONS SUR LE PROJET ET DATES CLÉS

### I. INFORMATIONS DE BASE

Référence du projet : P-LS-DB0-09 & 10	Titre du projet : Modernisation de la route Likalaneng –Thaba Tseka - Lot1 (Likalaneng -Cheche's Pass)	Pays : Royaume du Lesotho	Mois et année de réalisation de 98 % de décaissement : Fév. 2009	Date RAP été envoyé à pcr@afdb.org
Instrument(s) de prêt : Prêts principal et supplémentaire de la Banque africaine de développement (FAD)		Secteur : Transport	Catégorie environnementale : Catégorie II	
Engagement initial : 17,36 millions d'UC (Prêt principal =10,53+Prêt supp=6,83 pour le lot 1)	Montant annulé – Après juin 2010	Montant décaissé : 8,72 millions d'UC (principal) et 3,42 mil d'UC (prêt supp)	Pourcentage décaissé : 82,8 % Prêt principal et 50 % Prêt supp	
Emprunteur : Ministère des Finances du Gouvernement du Lesotho				
Organe(s) d'exécution [Citer les principaux ministères, cellules d'exécution du projet, agences et organisations de la société civile chargés de la mise en œuvre du projet.] : Le Roads Branch, sous l'autorité du Ministère des Travaux publics et des Transports, était l'organe d'exécution jusqu'en octobre 2008, lorsqu'une Direction des routes a été mise sur pied ; celle-ci a été placée sous l'autorité administrative du Secrétaire principal. Un coordinateur de projet, provenant du Roads Branch, a été désigné pour assurer le suivi des activités au cours de l'exécution.				
Cofinanciers et autres partenaires extérieurs [Citer toutes les autres sources de financement et les montants, l'assistance technique ou autres sources utilisées dans le cadre du projet] : Le coût total initial du projet à l'évaluation était de 29,45 millions d'UC, dont 10,53 millions provenant du FAD ; le KFAED (lot 2) devait apporter 7,37millions d'UC, la BADEA (lot 3), 7,37millions d'UC et les fonds de contrepartie attendus du GOL devaient s'élever à de 4,08 millions d'UC. Le coût total révisé du projet à la réévaluation était estimé à 55,19 millions d'UC en août 2006. Le FAD a augmenté sa contribution à 17,36 millions d'UC. Le gouvernement est en train de financer, avec ses propres fonds, son allocation de contrepartie, ainsi que le déficit financier enregistré au niveau du lot 1 et du lot 3 qui s'élève à 15,04 millions d'UC.				

### II. DATES CLÉS

Note de concept du projet approuvée par Com.Ops. (s/o)	Rapport d'évaluation approuvé par Com.Ops. : S/O	Approbation par le Conseil d'administration : 29 octobre 2003 (Prêt principal) et 1 <sup>er</sup> novembre 2006 (Prêt supplémentaire).	
Restructuration(s)			
	Date initiale	Date effective	Écart en termes de mois [date effective-date initiale]
ENTRÉE EN VIGUEUR	28-févr-05	29-mars-05	1
REVUE À MI-PARCOURS	S/O	S/O	S/O
CLÔTURE	31-déc-08	29-juin-10	18

### III. RÉSUMÉ DES NOTES

CRITÈRES	SOUS-CRITÈRES	NOTES
RENDEMENT DU PROJET	Réalisation des résultats	4
	Réalisation des rendements	4
	Respect du calendrier	2
	<b>RENDEMENT GÉNÉRAL DU PROJET</b>	<b>3</b>
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Conception et état de préparation	3
	Supervision	4
		4
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Conception et état de préparation	4
	Exécution	3
	<b>PERFORMANCE GÉNÉRALE DE L'EMPRUNTEUR</b>	<b>4</b>

### IV. RESPONSABLES DU PROJET AU SEIN DE LA BANQUE

FONCTIONS	À L'APPROBATION	À L'ACHÈVEMENT
Directeur régional	S/O	A.D. Beileh
Directeur sectoriel	K. Bedoumra	G. Mbesherubusa
Chef de projet	S. Turay	D. Gebremedhin
Chef de l'équipe du RAP		D. Gebremedhin
Membres de l'équipe du RAP		P. Opoku-Darkwa

# RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

## B. CONTEXTE DU PROJET

Faire un résumé du bien-fondé de l'assistance de la Banque. Texte :

- sur quel défi du développement porte le projet,
- stratégie générale de l'emprunteur pour relever ce défi,
- activités de la Banque dans ce(s) pays et dans ce secteur durant l'année dernière et performance, et
- activités en cours financées par la Banque et d'autres sources extérieures qui complètent, font doublon ou se rapportent à ce projet.

**Veillez citer les sources concernées. Exprimez-vous sur la force et la cohérence de cette justification.**

**[300 mots au plus. Tout autre propos pertinent sur les origines et l'historique du projet doit être, si besoin, présenté à l'annexe 5 intitulée : Description du projet]**

• Le Gouvernement du Lesotho (GOL), dans son Document de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP), reconnaît que le développement des routes rurales a un impact sur la croissance économique et la réduction de la pauvreté. C'est dans ce contexte qu'il s'est engagé en faveur de la mise en œuvre du Programme de réhabilitation et d'entretien routier (RRMP) avec l'objectif d'améliorer l'efficacité de l'exploitation du transport routier, de manière à ce qu'il soit possible d'avoir accès aux zones rurales isolées et renforcer la capacité institutionnelle du sous-secteur. Le Projet de la route Likalaneng - Thaba Tseka a été conçu dans ce contexte et intégré au RRMP.

• La stratégie d'intervention du Groupe de la Banque dans le secteur des transports, telle que présentée dans le Document de stratégie par pays (2002 - 2004) était conforme au PRSP du GOL. L'idée générale du programme de prêt à moyen terme de la Banque au Lesotho était d'appuyer le programme du GOL destiné à réduire la pauvreté dans les zones montagneuses, où la pauvreté est omniprésente, grâce à des projets et programmes visant la croissance durable, la création d'emplois et la valorisation des ressources humaines. Au titre du financement de la Banque pour la période 2002-2004, les projets présentant de bonnes perspectives de réalisation de ces objectifs devaient provenir du secteur des transports, avec le but de rapprocher les services de base et essentiels des gens. Cette orientation de la stratégie a contribué à ouvrir les zones rurales montagneuses à un commerce et à des échanges accrus avec le reste de l'économie, ce qui a stimulé le secteur agricole, soutenu les autres secteurs et facilité le processus de décentralisation du GOL.

• La Banque a aussi octroyé un prêt supplémentaire qui était conforme à la stratégie d'intervention du Groupe de la Banque dans le secteur des transports telle que présentée dans le Document de stratégie par pays (2005-2007). La principale raison de l'octroi dudit prêt est le dépassement des coûts du projet provoqué par l'inflation du prix du pétrole brut à l'échelle mondiale et les fluctuations en matière de change, phénomènes sur lesquels le GOL n'avait effectivement aucun contrôle. En outre, le projet était encore techniquement faisable, durable au plan environnemental, socialement justifié et économiquement viable ; et, son achèvement permettrait à la Banque et au gouvernement d'atteindre les objectifs de développement fixés à l'évaluation.

• Le Groupe de la Banque a commencé ses opérations de prêt au Lesotho en 1974, et, au 31 août 2009, il avait approuvé 49 opérations représentant 305,0 millions d'UC en prêts et dons. À la suite de l'annulation de cinq opérations représentant un total de 52,47 millions d'UC, l'engagement du Groupe de la Banque s'élève à 252,53 millions d'UC. En termes de distribution sectorielle, les secteurs du transport et social sont les plus grands bénéficiaires des financements du Groupe de la Banque, avec des parts de 36,0 % et 27,2 %, respectivement. Au 31 août, six opérations étaient en cours ; le transport y était le plus représenté, suivi par le secteur social, ainsi que par celui de l'agriculture et du développement rural. Le présent projet routier a enregistré des dépassements de coûts substantiels au niveau de tous les lots (1,2 et 3) qui sont financés par le FAD, le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (KFAED) et la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA). Les principales raisons de ces dépassements de coûts étaient surtout l'appréciation de la monnaie locale et l'augmentation du prix international du pétrole. La performance globale du portefeuille du Groupe de la Banque pour les cinq opérations actives au Lesotho est jugée satisfaisante, avec une note globale de 2,31 (sur une échelle allant de 0 à 3). (Source : Rapport sur la RPP

2009 pour le Lesotho, Sept 2009).

# RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

## C. OBJECTIFS DU PROJET ET CADRE LOGIQUE

### 1. Énoncer le(s) objectif(s) de développement du projet (ainsi qu'ils sont présentés dans le rapport d'évaluation)

i. réduire les coûts d'exploitation des véhicules et d'entretien routier et améliorer les niveaux de qualité des services de transport Likalaneng et Thaba Tseka. .

### 2. Décrire les principales composantes du projet en indiquant comment chacune contribuera à la réalisation des objectifs

Le projet comportait trois composantes (i) Les travaux de génie civil pour la modernisation des 85 km de la route non revêtue en Likalaneng et Thaba Tseka, pour la porter en classe A des routes bitumées, avec une chaussée de 7 mètres de large et des accotements pavés ; les travaux sont en train d'être exécutés par les donateurs concernés conformément aux dispositions qui suivent. Lot 1 (du Km 31 au Km 58)- Composante du Fonds africain de développement (FAD) ; Lot 2 (du Km 31 au Km 58)- Composante du Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (KFAED) ; et Lot 3 (du Km 58 au Km 85)- Composante de la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA).(ii) Les services de consultants pour la supervision des travaux de génie civil ci-dessus décrits, notamment de recruter un bureau d'études expérimenté qui, agissant pour le compte de l'organe d'exécution, a fourni les services contractuels et de supervision en rapport avec les travaux de génie civil. Le consultant devait aussi assurer les missions suivantes : l'organe d'exécution dans le processus de lancement et d'évaluation des appels d'offres, et dans l'attribution des contrats pour le génie civil, passer en revue les conditions et les critères d'acquisition des terres, gérer au plan administratif le contrat de construction, inspecter les travaux, superviser les essais de contrôle de qualité effectués par l'entrepreneur, suivre la progression et les coûts, soumettre les rapports mensuels, trimestriels et d'achèvement des travaux, rester en rapports étroits avec l'organe d'exécution et les ministères compétents ; iii) Les services d'audit du projet qui comprenaient la désignation, par la Cour des comptes, d'un cabinet de commissaires aux comptes qui a assuré les services d'audit de l'ensemble du projet. L'audit a pour objet de donner l'assurance que les fonds produits du prêt sont utilisés uniquement pour les fins auxquelles ils sont destinés.

<b>PERTINENTS</b>	a) Pertinent au regard des priorités de développement du pays	Le projet était pertinent au regard de l'objectif sectoriel qui est de promouvoir le développement économique et la réduction de la pauvreté en améliorant l'efficacité des infrastructures nationales de transport, en particulier dans les zones montagneuses rurales du pays.
<b>RÉALISABLES</b>	b) Objectifs jugés réalisables au regard des contributions au projet et des délais envisagés.	Les objectifs auraient pu être atteints si le projet avait été exécuté conformément à son plan d'exécution. Néanmoins, des retards importants ont été enregistrés à cause du prix élevé des soumissions faites par les soumissionnaires de ces trois lots. Le déficit de financement était principalement dû au prix élevé du baril de pétrole sur le marché mondial en 2006.
<b>COHÉRENTS</b>	c) Conforme à la stratégie nationale ou régionale de la Banque.	Le projet était conforme à la stratégie d'intervention du Groupe de la Banque dans le secteur du transport du Lesotho telle que présentée dans le Document de stratégie par pays (2005-2007) qui soutient le développement des infrastructures rurales et une valorisation plus poussée des ressources humaines.
	d) Conforme aux priorités générales de la Banque.	Le projet était conforme aux priorités générales de la Banque en matière de développement des transports et de développement économique durable.

**4.. Présenter le cadre logique. En l'absence de cadre logique, remplir le tableau ci-dessous, en indiquant l'objectif global du projet, les principales composantes du projet, les principales activités de chaque composante et les résultats et rendements attendus, ainsi que les indicateurs de mesure de la réalisation des rendements. Vous pouvez créer des rangées supplémentaires pour les composantes, activités, résultats ou rendements, si nécessaire.**

COMPOSANTES	ACTIVITÉS	RÉSULTATS	RENDEMENTS ATTENDUS	INDICATEURS À MESURER
<b>Travaux de génie civil du lot 1 (financé par le FAD)</b>	Activité 1. Acquisitions pour les travaux de génie civil (APAO, PQ, évaluation et attribution)	Liste d'entrepreneurs préqualifiés	Appel d'offres	Soumissions comparables aux taux courants
	Activité 2. modernisation d'une route bitumée à deux voies avec une chaussée de 7 mètres de large pour une longueur totale de 31 km.	Une route modernisée de 31 km à deux voies avec des accotements de 1 mètre de chaque côté de la route de Likalaneng à Che Che Pass (tronçon de 31-km) de la route du projet	Réduction des coûts d'exploitation des véhicules (CEV) par véhicule km de 1,026 \$ EU en 2006 à 0,522 \$ EU en 2009 ; réduction du coût moyen de la durée du voyage par véhicule-km de 0,043 \$ EU en 2006 à 0,016 \$ EU en 2009 et réduction de l'indice de rugosité de 19,0 en 2006 à 2.0 en 2009. AADT accru de 23 % de 601 en 2006 à 742 en 2010.	Économies sur les coûts d'exploitation des véhicules, la durée de voyage, la rugosité de la route et les comptages de la circulation.
<b>Services de consultants pour la supervision des travaux</b>	Fournir des services pré-contractuels pour la préqualification et le lancement des appels d'offres	Rapports de revue de conception, dossiers d'appel d'offres et rapport d'évaluation des soumissions	Processus d'appel d'offres sans anicroches	Qualité des documents.
	Supervision de la route entre Likalaneng et che Che pass (31 km)	Rapports mensuels et trimestriels	Bonne qualité des travaux en conformité avec les prescriptions techniques les délais envisagés. Projet rentable.	Les activités du projet sont exécutées dans les délais convenus en conformité avec la conception du projet.
<b>Assurer les services d'audit</b>	Assurer les services d'audit.	Rapports d'audit	Respect des dispositions de l'accord de prêt	Gestion financière

5. Pour chaque dimension du cadre logique, indiquer brièvement (deux phrases au plus) à quel point le cadre logique a contribué à la réalisation des objectifs mentionnés ci-après. Noter l'évaluation en utilisant l'échelle de notation fournie à l'appendice 1. En l'absence de cadre logique, attribuer à cette section la note 1.

CARACTÉRISTIQUES DU CADRE LOGIQUE		ÉVALUATION	NOTE
<b>LOGIQUE</b>	a) Prévoit un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet.	Les rapports d'évaluation des prêts principal et supplémentaire présentent une matrice de projet dans une approche comportant un cadre logique qui capte les objectifs de développement du projet.	3
<b>MESURABLE</b>	b) Énonce les objectifs et les rendements de manière mesurable et quantifiable.	La matrice du projet énonce les objectifs et les rendements de manière mesurable et quantifiable.	3
<b>DÉTAILLÉ</b>	c) Mentionne les risques et les hypothèses clés.	Partiellement. Certains risques du projet en rapport avec l'exécution (prix élevé des soumissions) n'ont pas été mentionnés.	2

# RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

## D. RÉSULTATS ET RENDEMENTS

### I. RÉSULTATS OBTENUS

Dans le tableau ci-dessous, évaluer pour chaque principale activité, les réalisations par rapport aux résultats prévisionnels, en se fondant sur le cadre logique présenté à la Section C. Noter le degré de réalisation des résultats attendus. Calculer les notes pondérées en proportion approximative du coût des activités du projet. La somme des notes pondérées s'affichera automatiquement et correspondra à la somme des notes pondérées. Ignorer la note automatiquement calculée, si vous le souhaitez, et justifier.

PRINCIPALES ACTIVITÉS		Note de l'évaluation	Proportion des coûts du projet en pourcentage (ainsi que mentionné dans le rapport d'évaluation)	Note pondérée
Résultats attendus	Résultats obtenus			
Une route modernisée de 31 km à deux voies avec des accotements de 1 mètre de chaque côté de la route de Likalaneng à Che Che Pass (tronçon de 31-km) de la route du projet.	Une route modernisée de 31 km à deux voies avec des accotements de 1 mètre de chaque côté de la route de Likalaneng à Che Che Pass (tronçon de 31-km) de la route du projet.	4	94,29	3,7716
2. Fournir des services de supervision de qualité pour la modernisation de la route de 31 Km entre Likalaneng et CheChe's Pass conformément à la conception.	Une supervision de qualité du projet de route.	4	5,34	0,2136
3. Produire et soumettre les rapports d'audit requis	Les rapports d'audit étaient en retard et les décaissements ont été suspendus.	2	0,36	0,0072
<b>NOTE GÉNÉRALE DES RÉSULTATS</b> [correspond à la somme des notes pondérées]				4

Cochez ici pour ignorer la note calculée

**Donner les raisons pour lesquelles la note autocalculée a été ignorée**

Inscrire la nouvelle note ou réinscrire la note autocalculée	4
--	---

## II. RENDEMENTS OBTENUS

1. En utilisant les données disponibles sur le suivi, évaluer la réalisation des rendements attendus. Importer les rendements attendus du cadre logique présenté dans la Section C. Attribuer une note pour le degré de réalisation des rendements attendus. La note générale des rendements sera automatiquement calculée et correspondra à la moyenne des notes de l'évaluation. Ignorer la note automatiquement calculée, si vous le souhaitez, et justifier.

RENDEMENTS		Note de l'évaluation
Prévisions	Réalisations	
1. Réduction des coûts d'exploitation des véhicules (CEV) par véhicule km de 1,026 \$ EU en 2006 à 0,522 \$ EU en 2009 ; réduction du coût moyen de la durée du voyage par véhicule-km de 0,043 \$ EU en 2006 à 0,016 \$ EU en 2009.	1. Réduction des coûts d'exploitation des véhicules (CEV) par véhicule km de 1,026 \$ EU en 2006 à 0,522 \$ EU en 2009 ; réduction du coût moyen de la durée du voyage par véhicule-km de 0,043 \$ EU en 2006 à 0,016 \$ EU en 2009.	4
2 Réduction de l'indice de rugosité de 19,0 en 2006 à 2.0 en 2009.	2 Réduction de l'indice de rugosité de 19,0 en 2006 à 2.0 en 2009.	4
3 AADT accru de 23 % de 601 en 2006 à 742 en 2010.	3 AADT accru de 15,5 % de 601 en 2006 et devrait être de 694 en 2010. (à cause, avant tout, du retard dans l'achèvement du lot 2 qui réduit la mobilité).	3
<b>NOTE GÉNÉRALE DES RENDEMENTS</b> [Correspond à la moyenne des notes de l'évaluation]		4

Cocher ici pour ignorer la note calculée

**Donner les raisons pour lesquelles la note autocalculée a été ignorée**

Inscrire la nouvelle note ou réinscrire la note autocalculée 4

**2. Autres rendements : Commenter les rendements additionnels non prévus dans le cadre logique, et qui portent notamment sur les questions transversales (genre, par exemple).**

Au cours de la période de construction, le projet a créé, en moyenne mensuelle, des possibilités d'emplois pour environ 130 personnes non qualifiées des districts de Maseru et de Thaba Tseka, y compris 9 % de femmes. En outre, le projet créera des possibilités d'emplois pour environ 15 personnes des environs dans le domaine de l'entretien de routine de la route du projet, après la fin de la période de garantie en février 2010.

3. Menaces qui pèsent sur la viabilité des rendements obtenus. Souligner les facteurs qui affectent, ou pourraient affecter les rendements du projet à long terme ou leur viabilité. Mentionner toute nouvelle activité ou changement institutionnel éventuellement recommandé pour assurer la viabilité des rendements. L'analyse devra s'inspirer de l'analyse de sensibilité de l'annexe 3, si pertinent.

**Menaces qui pèsent sur les objectifs du projet (réalisation/rendements).**

• La capacité des agences responsables de l'entretien (Fonds routier et Direction des routes) de satisfaire, sur le plan financier, aux besoins en entretien de la route étant donné que le réseau routier s'étend. Une revue des besoins budgétaires a révélé que l'enveloppe budgétaire prévue pour l'entretien périodique était, pour le moment, insuffisante. Le budget prévu pour l'entretien de routine requis pour la route du projet est suffisant pour le moment, mais il est impératif que le GOL planifie à l'avance ses engagements de manière à fournir des fonds suffisants pour l'entretien périodique, qui est prévu dans les 7 ans à venir, c.-à-d. en 2017. Pour assurer un financement durable de l'entretien routier, un Fonds routier a été mis en place en 1995. On affirme que 50 % des coûts de l'entretien périodique et de routine du réseau routier national en 2006/2007 ont été financés grâce à la taxation des usagers de la route qui est montée à 58 % en 2007/08. En avril 2008, le gouvernement a augmenté la taxation des usagers de la route en vue d'atteindre un objectif de 78 % pour 2008/09. L'affectation annuelle du Fonds routier aux agences routières montre un déficit de financement, entre le budget et les fonds alloués. Pour 2008/2009, le budget demandé s'est élevé à 216 millions de LSL contre des fonds alloués qui s'élèvent à 96 millions de LSL, soit un déficit de 55 % qui doit être comblé

grâce aux Fonds consolidés du gouvernement.

- Pour atténuer la menace ci-dessus, des changements institutionnels, ainsi qu'une révision de la stratégie ont été reconnus nécessaires et sont en train d'être mis en œuvre afin de parvenir à la satisfaction des aspirations à venir.

- Des conditions météorologiques inattendues et particulièrement mauvaises pourraient raccourcir la durée de vie théorique des infrastructures en particulier là où la qualité pourrait avoir été compromise, bien qu'on n'ait pas constaté une situation de ce genre à l'achèvement du projet.

- Pour atténuer la menace ci-dessus, il faudra être vigilant en matière de conformité de la conception qui doit être assurée par l'organe d'exécution, ainsi que les consultants désignés pour s'assurer que la qualité n'est pas compromise.

## RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

### E. CONCEPTION ET ÉTAT DE PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

**1. Indiquer dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur se sont assurés que le projet tienne compte de la capacité de l'emprunteur à le mettre en œuvre, en assurant sa bonne conception et en mettant en place le dispositif requis pour l'exécution. Analyser les deux aspects liés à la conception du projet (contributions) et rendements obtenus. Les questions liées à la conception sont les suivantes : dans quelle mesure la conception du projet a-t-elle tenu compte des leçons tirées de précédents RAP dans le secteur ou dans le pays (citer quelques RAP clés) ; le projet repose-t-il sur de sérieuses études analytiques (citer quelques documents clés) ; dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur ont-ils convenablement évalué la capacité des organes d'exécution et de la cellule d'exécution du projet ; et les dispositions prises en matière d'assistance technique. Les rendements du projet incluent le fait de savoir dans quelle mesure le projet a été achevé dans les délais et les activités exécutées conformément à la conception.**

**[250 mots au plus. Tout autre propos concernant la mise en œuvre devra être présenté à l'annexe 5 intitulée : Description du projet]**

- Le projet a été évalué et en grande partie exécuté sous l'autorité du Ministère des Travaux publics et des Transports (MOPWT), par l'entremise du Roads Branch (RB), à qui ont été confiées la conception, la construction, et l'entretien du réseau de toutes les routes bitumées et non asphaltées ayant des volumes élevés de trafic dans le pays. Le gouvernement a mis en place un Projet de transport intégré (ITP) de six ans (2004-2010) qui, entre autres, contribuera à la réduction de la pauvreté et à la stratégie de croissance économique. L'ITP inclut la restructuration des services de voirie pour en faire des Directions des routes en vue de commercialiser les opérations du sous-secteur pour des raisons d'efficacité et d'efficacités de manière à déboucher sur la mise en place d'une administration routière semi-autonome. La Direction des routes a été établie en novembre 2008 sous l'autorité du MOPWT et la restructuration n'a pas affecté l'exécution du projet. Le Consultant chargé de la supervision avait effectué la revue de la conception initiale de la route du projet et fourni des services pré-contractuels au projet. Un ingénieur ayant des qualifications et une expérience suffisantes, a été nommé coordinateur du projet pendant la durée de son exécution.

- La restructuration institutionnelle, associée à la modification du financement des routes, devrait améliorer la performance du sous-secteur dans la fourniture de services de transport routier durables pour le développement socio-économiques du pays. Mais le rythme du recrutement du personnel requis est très lent, et il manque des ingénieurs civils, des économistes, des sociologues, des statisticiens, etc. En outre, l'instrument légal de la mise en place de la Direction n'a pas été approuvé par le gouvernement. Le problème le plus important auquel doit faire face le sous-secteur routier est la perte du meilleur personnel technique et professionnel à cause du refus de payer des salaires en adéquation avec le marché, du manque d'un système de stimulation, et des contraintes sur le suivi de la performance. Même si le gouvernement a réalisé une étude sur le recrutement et la conservation des professionnels en décembre 2007, la proposition n'a pas encore été concrétisée.

- Enseignements tirés - L'exécution et la conception ont précédé le RAP du projet de la route Mpharane- Bela Bela (MBB) qui avait des caractéristiques de conception similaires. Les défis communs étaient manifestes au cours de l'exécution, mais étant donné que les deux projets étaient exécutés simultanément, le présent projet n'a pas bénéficié des enseignements tirés du MBB. Le résultat final est le même que celui de MBB en termes de dépassement de calendrier, bien que le coût soit resté relativement dans les limites de l'affectation de la Banque.

- Niveau du travail d'analyse - le projet a été soumis à des cycles d'analyse en vue de satisfaire les engagements en matière de conception et d'état de préparation à la mise en œuvre en rapport avec le financement. Le processus de la Banque a facilité le changement achevé effectivement avec l'engagement de l'emprunteur en faveur du projet. Les

processus solides, ainsi que la confiance de l'emprunteur dans le consultant en conception désigné ont assuré le succès du projet *en termes de qualité du rendement*.

- Capacité de l'organe d'exécution – Il avait été reconnu, lors de la phase d'évaluation, que l'organe d'exécution ne disposait pas de ressources suffisantes. Néanmoins, la Banque a soutenu le projet en tenant compte du fait qu'un autre programme en matière de changement institutionnel soutenu par les donateurs était en cours pour appuyer ses efforts. Un expert maison en assistance technique a été désigné au sein de l'organe d'exécution avant l'exécution du projet et ceci est reflété dans la gestion globale du projet par rapport à la conformité de la conception, la qualité et le contrôle des coûts bien qu'on ait connu un retard par rapport au calendrier.

- Les rendements et les résultats du projet sont satisfaisants et les activités ont été exécutées conformément à la conception. Cependant, le coût a baissé d'environ 24 % comparativement à l'estimation de la réévaluation et le retard par rapport au calendrier de plus de 83 % du fait du lent démarrage des travaux, de la mauvaise mobilisation du matériel, de la cessation des activités de l'entrepreneur et de la démobilisation, des conflits associés avec les mesures du devis quantitatif, des retards dans l'homologation du matériel et des conditions climatiques défavorables.

**2. Pour chaque dimension de la conception et de l'état de préparation à la mise en œuvre du projet, présenter une brève évaluation (deux phrases au plus). Attribuer une note d'évaluation en utilisant l'échelle de notation figurant à l'appendice 1.**

ASPECTS LIÉS A LA CONCEPTION ET A L'ÉTAT DE PRÉPARATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET		ÉVALUATION	NOTE DE L'ÉVALUATION	
<b>RÉALISME</b>	a) Du fait de sa complexité, le projet est sous-tendu par une analyse de la capacité du pays et de son engagement politique.	Le projet n'était pas du tout complexe. Mais un coordinateur de projet dépendant directement du Directeur chargé du développement a été désigné. La volonté politique a été démontrée par le financement du déficit des lots 2 et 3. La capacité du pays n'est pas à même d'assurer la durabilité mais un engagement a été pris pour l'améliorer	3,5	
<b>ÉVALUATION DU RISQUE ET ATTÉNUATION</b>	b) La conception du projet tient suffisamment compte des risques.	La conception du projet ne tient pas suffisamment compte des risques sur la base des enseignements tirés des projets antérieurs et n'inclut pas des mesures d'atténuation. La conception initiale a sous-estimé de manière significative aussi bien le coût que le programme des ingénieurs. Le prêt supplémentaire était nécessaire pour couvrir le déficit de financement.	2,5	
<b>UTILISATION DES SYSTÈMES DU PAYS</b>	c) Les systèmes de passation des marchés, de gestion financière, de suivi et/ou autres sont fondés sur des systèmes qu'utilisent déjà le gouvernement et/ou d'autres partenaires	Tous les systèmes de passation des marchés, de gestion financière, de suivi utilisés par le projet étaient conformes aux procédures du gouvernement, ainsi qu'aux règles et procédures de la Banque. Aucune CEP n'a été mise en place pour le présent projet.	4	
<b>Pour les dimensions ci-après, attribuer des notes d'évaluation distinctes pour la performance de la Banque et la performance de l'emprunteur :</b>			<b>NOTE DE L'ÉVALUATION</b>	
			<b>Banque</b>	<b>Emprunteur</b>
<b>CLARTÉ</b>	d) Les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du projet sont clairement définies.	Les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du projet étaient clairement définies à l'évaluation conformément aux règles et procédures de la Banque en matière de passation des marchés.	3,5	3,5
<b>PRÉPARATION À LA PASSATION DES MARCHÉS</b>	e) Les documents requis pour l'exécution (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation.	Les documents requis pour l'exécution en ce qui concerne les spécifications et la conception étaient prêts au moment de l'évaluation. Les règles et procédures en matière de passation des marchés étaient en place en temps utile.	4	4
<b>PRÉPARATION AU SUIVI</b>	f) Les indicateurs et le plan de suivi sont adoptés.	Les indicateurs et les plans de suivi ont été adoptés. Néanmoins, ils ont entravé le calendrier d'exécution du projet. Les indicateurs ont été définis à l'évaluation, ainsi que dans les TDR lors du lancement du projet. La collecte des données n'était cependant pas cohérente après le lancement	3	3

		du projet.		
<b>DONNÉES DE RÉFÉRENCE</b>	h) La collecte des données de référence est achevée ou en cours.	Le projet a été conçu par un consultant international et les données de référence requises pour l'exécuter étaient disponibles avant le démarrage du projet. Mais les données de référence nécessaires pour assurer le suivi de l'impact du projet ne sont pas disponibles.	4	3

# RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

## F. MISE EN ŒUVRE

**1. Donner les principales caractéristiques de l'exécution du projet quant aux aspects suivants : respect des calendriers, qualité des constructions et autres travaux, performance des consultants, efficacité de la supervision par la Banque et efficacité de la surveillance par l'emprunteur. Déterminer dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur ont veillé au respect des mesures de sauvegarde. Citer brièvement ce qui a été réalisé au moment de la clôture du prêt.**

**[300 mots au plus. [Tout autre propos concernant la mise en œuvre devra être présenté à l'annexe 6 intitulée : Description du projet]**

Une période de 18 mois avait été initialement prévue pour l'exécution et l'achèvement du projet, de juin 2006 à novembre 2007. La date effective d'achèvement du projet a été reportée à deux reprises, au 20 mars 2008 et au 30 juin 2008. Le projet a été en grande partie achevé avec un retard de 15 mois dû au démarrage lent des travaux par l'entrepreneur, à une mauvaise mobilisation du matériel, à la cessation des activités de l'entrepreneur et à sa démobilisation, aux conflits associés aux mesures du devis quantitatif, au retard dans l'homologation du matériel, et à des conditions climatiques défavorables. Le projet a été finalement achevé le 28 février 2009, avec un dérapage de 83 %. La qualité générale du travail terminé, la qualité de la surface du revêtement et de roulement, les dispositifs de sécurité et de drainage ont été jugés très bons et conformes à la conception. La performance du consultant et de l'entrepreneur a été satisfaisante.

La Banque a organisé six (6) missions de supervision du projet sur le terrain. Les équipes des missions de supervision, le gouvernement, le consultant et l'entrepreneur ont travaillé en coordination. Les missions sur le terrain étaient efficaces dans la résolution, en temps utile, des problèmes ayant trait au projet.

La conformité a été assurée grâce aux missions de supervision et aux audits du décaissement. Les conformités techniques ont été dûment assurées par le consultant par l'entremise de rapports d'activité trimestriels conformément aux exigences de la Banque. À la clôture du projet, l'infrastructure était dans la période de garantie. À l'exception de quelques travaux mineurs en souffrance, le travail du projet est considéré comme ayant satisfait aux exigences opérationnelles.

Voir l'Annexe pour la Description de l'exécution.

**2. Commenter le rôle des autres partenaires (bailleurs de fonds, ONG, entreprises, etc.). Évaluer l'efficacité des modalités de cofinancement et de la coordination des bailleurs de fonds, le cas échéant.**

Les travaux de l'ensemble du projet sont en train d'être exécutés par trois donateurs conformément au mécanisme de financement parallèle suivant : Lot 1 (du Km 0 au Km 31)- Composante du Fonds africain de développement (FAD) ; Lot 2 (du Km 31 au Km 58)- Composante du Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (KFAED) ; et Lot 3 (du Km 58 au Km 85)- Composante de la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA). Le coût total initial du projet à l'évaluation était de 29,45 millions d'UC dont 10,53 millions d'UC provenant du FAD. Le dispositif de financement parallèle était mis en place de manière à ce que le KFAED apporte 7,37 million d'UC, la BADEA fournisse 7,37 millions d'UC et que le fonds de contrepartie attendus du GOL s'élèvent à 4,08 millions d'UC. Le coût total révisé du projet à la réévaluation a été estimé à 55,19 millions d'UC en août 2006, à la suite de l'ouverture des soumissions pour les travaux de génie civil des trois lots. Le financement parallèle avec des dispositions indépendantes en matière de décaissement exigeait moins de coordination entre les cofinanciers. Il était efficace dans la mesure où il était bien géré par l'emprunteur et le projet n'a subi aucune conséquence du fait de l'utilisation de ce mécanisme de financement.

Le déficit de financement était dû principalement au prix élevé du baril de pétrole sur le marché mondial. À la lumière de ce qui précède, le FAD a approuvé un prêt supplémentaire (en vue du financement du déficit) pour le lot1, portant ainsi sa contribution totale à 17,36 millions d'UC.

Le gouvernement est en train de financer, avec ses propres fonds, son allocation de contrepartie, ainsi que le déficit de financement existant au niveau du lot 2 (composante KFAED) et du lot 3 (composante BADEA), équivalent à 15,04 millions d'UC avec le seul objectif d'atteindre les objectifs de développement fixés pour le projet.

Un programme de détermination de politique (Politique en matière de transport intégré) commandé par la Banque

mondiale est en train d'être mis en œuvre en parallèle en vue d'améliorer l'efficacité du secteur routier et améliorer le secteur du transport dans son ensemble. Il doit harmoniser des aspects tels que la sécurité routière, les modes de transport, les stratégies d'entretien, la production de recettes et un programme de changement institutionnel menant à la culture qui engage chacun à assurer le développement durable

Étant donné l'impact direct que ces exercices ont sur les activités et les futures interventions de la Banque, ils sont suivis pour s'assurer que les efforts sont coordonnés avec les opérations de la Banque mondiale.

**3. Harmonisation.** Indiquer si la Banque s'est explicitement employée à harmoniser les instruments, systèmes et/ou approches.

La conformité avec les règles de la Banque a été assurée.

**4. Pour chaque aspect de la mise en œuvre du projet, indiquer dans quelle mesure le projet a atteint les objectifs ci-après. Présenter une évaluation succincte (deux phrases au plus) et attribuer une note d'évaluation, en utilisant l'échelle de notation figurant à l'appendice 1.**

ASPECTS LIÉS A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET		ÉVALUATION		NOTE DE L'ÉVALUATION
RESPECT DU CALENDRIER	a) Le projet a été achevé à temps. Importer directement de la Section A sur les informations sur le projet et les dates clés. Calculer le ratio du temps prévu de l'approbation à la clôture. Si le ratio est de 1,0, notation 4 ; si le ratio est de 2,0, notation 1 ; si le ratio est supérieur à 2,0, notation 0 (c.-à-d. que l'achèvement du projet a pris plus du double du temps qui était prévu)].	Écart en mois entre la date prévue de clôture et la date effective de clôture ou la date de réalisation de 98 % de décaissement.	Il était prévu initialement que le projet soit exécuté sur une période de 18 mois, de juin 2006 à novembre 2007. L'exécution effective du projet a débouché sur un retard de 15 mois par rapport à la date d'achèvement prévue. Le projet a été finalement achevé le 28 février 2009, avec un dérapage de 83 %.	2
		15		
PERFORMANCE DE LA BANQUE	b) Conformité de la Banque aux :			
	Mesures de protection environnementale	<p>Étant donné que la route du projet a essentiellement suivi l'alignement existant, la perturbation de l'habitant environnant est minimale. À l'évaluation, la route du projet a été classée dans la catégorie 2 et un Plan de gestion environnementale et sociale a été préparé (PGES) et utilisé comme instrument de suivi de la conformité de l'entrepreneur avec les questions environnementales du projet. Le consultant a produit des rapports mensuels sur les questions environnementales et il avait désigné un expert en environnement qui assurait le suivi de la mise en œuvre du PGES conformément aux mesures d'atténuation et qui était lui-même suivi de près par l'équipe de gestion du projet pour s'assurer de sa conformité.</p> <p>Tous les emprunts et carrières, excepté un site d'une carrière au km 29+000, ont été convenablement et totalement rebouchés. La carrière en question est maintenant en train d'être utilisée pour la construction du lot 2, et le GOL a promis de la reboucher avant que l'entrepreneur du lot 2 n'achève en grande partie le travail de construction. Le système de drainage de la route a été, de façon générale, amélioré en canalisant les eaux d'orage vers des cours d'eau amélioré afin de minimiser les risques environnementaux. La route du projet ne traverse, ni passe près d'un espace naturel ou d'un site</p>		4

		archéologique connu.	
	Dispositions fiduciaires	La Banque a fait en sorte que ses règles et procédures fiduciaires soient respectées tout au long de l'exécution du projet en donnant ses avis de «non-objection» aux demandes du gouvernement.	4
	Accords conclus dans le cadre du projet	Tous les accords conclus dans le cadre du projet ont été respectés.	4
	c) La supervision de la Banque a été satisfaisante en termes de dosage des compétences et de praticabilité des solutions.	La Banque a organisé six (6) missions de supervision au cours de la période d'exécution du projet. Le dosage de compétence était approprié avec, notamment, un ingénieur et un économiste participant à chaque mission.	3
	d) La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisante	La Banque a procédé à des décaissements en phase avec les accords de prêt et les demandes du gouvernement. Le rôle de la Banque relativement à la gestion globale du projet est louable en tenant compte du fait que le projet de route a été convenablement exécuté. Le dosage de compétence était approprié avec, notamment, un ingénieur et un économiste participant à chaque la mission. .	4
<b>PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR</b>	e) L'emprunteur s'est conformé aux :		
	Mesures de protection environnementale	La route du projet ne traverse, ni ne passe près d'un espace naturel ou d'un site archéologique connu. Les mesures d'atténuations intégrées dans la conception du projet ont été appliquées pendant l'exécution par le consultant et l'entrepreneur. On a appris que l'équipe de gestion du projet n'a pas consulté le Secrétariat national à l'environnement du Lesotho sur les questions environnementales, bien qu'aucune préoccupation environnementale majeure n'ait été portée à l'attention de ce dernier. Il est nécessaire que la Direction des routes se conforme à la politique nationale en matière d'environnement et à la directive du Secrétariat au cours de la préparation et l'exécution des projets routiers et ce qui précède a été identifié comme une leçon qui ne doit pas être répétée.	3
	Dispositions fiduciaires	Le gouvernement a, le plus souvent, respecté les dispositions fiduciaires de la Banque, ainsi que ses propres règles et procédures tout au long de l'exécution du projet. Mais les Rapports d'audit pour 2008/09 n'ont pas encore été soumis.	3
	Accords conclus dans le cadre du projet	Tous les accords conclus dans le cadre du projet ont été respectés par le gouvernement.	4
	f) L'emprunteur a été attentif aux conclusions et recommandations formulées de la Banque dans le cadre de sa	D'une manière générale, le gouvernement a accepté les conclusions et recommandations des missions de supervision de la Banque, sans, néanmoins, les mettre toujours en œuvre.	3

	supervision du projet		
	g) L'emprunteur a collecté et utilisé, pour les prises de décisions, les informations tirées du processus de suivi	D'une manière générale, l'emprunteur a utilisé, pour les prises de décisions, les informations tirées du processus de suivi. Cependant, le roulement du personnel a entravé la mise en œuvre.	3

# RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

## G. ACHÈVEMENT

Décrire brièvement le processus RAP. Décrire la manière dont l'emprunteur et les cobailleurs ont participé à l'établissement du document. Souligner toute divergence dans les évaluations présentées dans le présent RAP. Donner la composition de l'équipe et confirmer si une visite approfondie a été effectuée. Mentionner toute collaboration substantielle avec d'autres partenaires au développement. Indiquer dans quelle mesure le bureau de la Banque dans le pays s'est impliqué dans l'établissement du présent rapport.

[150 mots au plus]

Le consultant a fourni un projet de RAP pour le compte de l'emprunteur. Il n'y a pas de divergences entre le projet de RAP du consultant et le présent rapport. D'autres informations ont été collectées et le contenu a été examiné comme il convient et il a été inclus dans ce rapport. Les agences gouvernementales compétentes (Ministère des Finances et de la Planification du développement, Ministère des Travaux publics et des Transports, Ministère du Tourisme, de l'Environnement et de la Culture, le Fonds routier et les représentants du consultant) ont été consultés. Le Fonds routier et le représentant du consultant ont été consultés. Les autres acteurs du financement parallèle n'ont pas participé/apporté leur contribution à la production du présent document. Cependant, le programme de la Banque mondiale en cours actuellement et qui a un impact important sur la durabilité du projet a été examiné. L'équipe de RAP de la Banque était composée de MM D. Gebremedhin, Économiste des transports et P. Opoku-Darkwa, Ingénieur des transports. Une visite conjointe sur le site a été effectuée par l'équipe du RAP, un employé de la Direction des routes et le consultant chargé de la supervision.

## H. LEÇONS TIRÉES DE L'ÉVALUATION

Résumer les principales leçons que la Banque et l'emprunteur peuvent éventuellement tirer des rendements du projet.

[300 mots au plus. Tout autre propos concernant les leçons tirées de l'évaluation devra, le cas échéant, être présenté à l'annexe 6 intitulée : Description du projet]

- (i) Pour des projets qui sont exécutés dans un environnement physique similaire c.-à-d. terrain et géographie similaires, il est crucial d'évaluer en détail les installations des entrepreneurs avant l'attribution des marchés étant donné que de telles caractéristiques physiques sont exigeantes.
- (ii) Le terrain et l'alignement de la route ont tendance à compromettre la sécurité lorsque des vitesses accrues et une réduction du temps de voyage sont envisagées. La sécurité routière doit faire partie intégrante de la conception et on doit aussi en tenir compte après l'ouverture de la route à la circulation afin de minimiser les risques pour les usagers de la route.
- (iii) Une bonne tenue des dossiers est nécessaire aux fins d'évaluation des projets.
- (iv) La soumission tardive des rapports d'audit (pas encore soumis jusqu'à présent) rend difficile pour la Banque la tâche d'identifier les irrégularités au niveau des décaissements. (v) la Banque devrait garantir la durabilité du sous-secteur routier et du projet notamment en renforçant le soutien en faveur des réformes du secteur des routes.
- (vi) Il est nécessaire que la Direction des routes se conforme à la Politique nationale en matière d'environnement, ainsi qu'à la directive du Secrétariat et qu'elle implique pleinement le Secrétariat national à l'environnement au cours de la préparation et de l'exécution des projets routiers. Le GOL devrait envisager la création d'une cellule dédiée au sein du MOPWT ou de la Direction des routes qui s'occuperait des questions environnementales. (vii) Trouver une solution appropriée ou/et prendre des mesures strictes pour arrêter le vandalisme en vue de protéger l'investissement.
- (viii) Résiliation de contrat –c'est une mesure à éviter dans la mesure du possible étant donné que le bouleversement du calendrier est important et onéreux. Une communication continue entre toutes les parties rendrait possible la détection de signes annonciateurs de troubles. Il est essentiel de recourir aux compétences en matière de gestion des conflits.

# RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

## I. RÉSUMÉ DES NOTES OBTENUES PAR LE PROJET

Toutes les notes de l'évaluation sont automatiquement calculées par l'ordinateur à partir de la section pertinente du RAP.

CRITÈRES	SOUS-CRITÈRES	NOTE DE L'ÉVALUATION
<b>RENDEMENT DU PROJET</b>	Réalisation des résultats	4
	Réalisation des rendements	4
	Respect du calendrier	2
	<b>NOTE GENERALE DES RENDEMENTS DU PROJET</b>	<b>3</b>
<b>PERFORMANCE DE LA BANQUE</b>	<b>Conception et état de préparation</b>	
	Les objectifs du projet sont pertinents pour les priorités de développement du pays.	4
	Les objectifs du projet sont réalisables au regard des contributions au projet et du calendrier prévisionnel	3
	Les objectifs du projet sont conformes à la stratégie nationale ou régionale de la Banque	4
	Les objectifs du projet sont conformes aux priorités générales de la Banque	4
	Le cadre logique prévoit un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet.	3
	Les objectifs et les rendements, ainsi qu'ils sont présentés dans le cadre logique, sont mesurables et quantifiables.	3
	Le cadre logique présente les risques et les hypothèses clés.	2
	La capacité et l'engagement politique du pays sont à la hauteur de la complexité du projet.	3,5
	La conception du projet contient une analyse satisfaisante des risques.	2,5
	Les systèmes de passation des marchés, de gestion financière, de suivi et/ou autres processus sont fondés sur les systèmes qu'utilisent déjà le gouvernement et/ou d'autres partenaires.	4
	Les responsabilités en ce qui concerne l'exécution du projet sont clairement définies.	3,5
	Les documents requis pour la mise en œuvre (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation.	4
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont adoptés.	3
	La collecte des données de référence est achevée ou en cours.	4
	<b>NOTE PARTIELLE DE LA CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE PRÉPARATION DU PROJET</b>	<b>3</b>
	<b>Supervision :</b>	
	Conformité de la Banque aux :	
	Mesures de protection environnementale	4
	Dispositions fiduciaires	4
	Accords conclus dans le cadre du projet	4
	La qualité de la supervision de la Banque a été satisfaisante en termes de dosage des compétences et de praticabilité des solutions.	3
	La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisante.	4
	<b>NOTE PARTIELLE DE LA SUPERVISION</b>	<b>4</b>
	<b>NOTE GÉNÉRALE DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE</b>	<b>4</b>

<b>PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR</b>	<b>Conception et état de préparation</b>	
	Les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du projet sont clairement définies.	3,5
	Les documents requis pour la mise en œuvre (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation.	4
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont approuvés ; la collecte des données de base est achevée ou en cours	3
	<b>NOTE DE LA CONCEPTION DU PROJET ET DE SON ÉTAT DE PRÉPARATION</b>	
	<b>Mise en œuvre</b>	
	L'emprunteur s'est conformé aux :	
	Mesures de protection environnementale	3
	Dispositions fiduciaires	3
	Accords conclus dans le cadre du projet	4
	L'emprunteur a été attentif aux conclusions et recommandations formulées par la Banque dans le cadre de sa supervision du projet.	3
	L'emprunteur fonde ses décisions sur les informations tirées du suivi.	3
	<b>NOTE PARTIELLE DE LA MISE EN ŒUVRE</b>	
<b>NOTE GÉNÉRALE DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR</b>		

## J. TRAITEMENT

ÉTAPE	SIGNATURE ET OBSERVATIONS	DATE
Vérifié par le Chef de division du secteur		
Vérifié par le Directeur régional		
Approuvé par le Directeur sectoriel		

## LISTE DES ANNEXES

	Page
<b>Annexe 1 – Coûts et financement du projet</b>	<b>1</b>
<b>Annexe 2 – Contributions de la Banque</b>	<b>4</b>
<b>Annexe 3 – Avantages et coûts économiques</b>	<b>6</b>
<b>Annexe 4 – Carte de localisation du projet</b>	<b>11</b>
<b>Annexe 5 – Description du projet</b>	<b>12</b>
<b>Annexe 6 – Documents justificatifs</b>	<b>14</b>
<b>Annexe 7 – Liste des personnes rencontrées</b>	<b>15</b>
<b>Annexe 8 – Contexte socioéconomique</b>	<b>16</b>

### Annexe 1 – Coûts et financement du projet

Le coût total du projet à l'évaluation était de 29,45 millions d'UC dont 10,53 millions d'UC ont été approuvés par le Conseil d'administration du FAD. Le mécanisme de financement parallèle a été mis en place de manière à ce que le KFAED fournisse 7,37 millions d'UC, la BADEA, 7,37 millions d'UC et que les fonds de contrepartie attendus du GOL s'élèvent à 4,08 millions d'UC. Lorsque les soumissions concernant les trois lots des travaux de génie civil ont été ouvertes en août 2006, il s'est dégagé un important déficit de financement découlant principalement du prix élevé du baril du pétrole brut sur le marché international. Le coût total révisé du projet à la réévaluation a été estimé à 55,19 millions d'UC. À la lumière de ce qui précède, le FAD a approuvé un prêt supplémentaire de 6,83 millions d'UC (pour financer le déficit de financement) en faveur du lot 1 en novembre 2006, ce qui a porté sa contribution totale à 17,36 millions d'UC. Le gouvernement finance son allocation de contrepartie, ainsi que le déficit financier au niveau du lot 2 (composante KFAED) et du lot 3 (composante BADEA), au total 15,04 millions d'UC, sur ses propres fonds avec l'unique but d'atteindre l'objectif de développement fixé pour le projet.

Sur le coût total révisé de 55,19 millions d'UC (562,90 millions de LSL) prévu pour le projet de modernisation des 85 km de la route non revêtue en gravier entre Likalaneng et Thaba Tseka et son reclassement aux normes des routes bitumées, la composante en devises était de 2,42 millions d'UC (24,79 millions de LSL) principalement pour les services de consultants et le solde de 52,77 millions d'UC (538,11 millions de LSL) constituait la composante en monnaie locale, étant donné que la plupart des intrants pour les travaux proviendraient de l'Afrique du Sud qui est membre de la même union monétaire que le Lesotho.

Le coût estimatif révisé total du projet pour le lot 1 financé par le FAD était de 19,29 millions d'UC (196,70 millions de LSL). Le coût estimatif des travaux de génie civil, y compris les provisions pour aléas d'exécution et pour hausse des prix, était de 18,19 millions d'UC, tandis que celui de la supervision et des services d'audit était de 1,10 millions d'UC comme le montre le Tableau ci-après.

Le marché des travaux de génie civil a été attribué pour 145.050.582,17 LSL et, à l'évaluation, le prix effectif du marché des travaux de génie civil est devenu 156. 639.973,73 LSL (13,66 millions d'UC), ce qui représente un dépassement de coûts de 8,0 % par rapport au prix initial. L'exécution des services pré-contractuels et des travaux de génie civil a été attribuée initialement pour la somme de 6.861.137,39 LSL (753.358,95 UC) mais celle-ci s'est finalement accrue pour passer à 9.933.922,71 LSL (1.032.177,53 UC) nets d'impôts, avec, comme résultat, 44,8 % de dépassement de coûts (en LSL), découlant du retard dans l'achèvement du projet. Le gouvernement n'a pas utilisé la somme de 0,07 million d'UC allouée à l'audit du projet.

Le coût effectif total d'achèvement du projet (net d'impôts) en ce qui concerne les travaux de génie civil et les services du lot 1 a été estimé, au 15 octobre 2009, à 14,69 millions d'UC (166,57 millions de LSL), en utilisant des taux de change historiques de la période allant de 2006 à 2009. Ce coût est inférieur de 23,8 % (4,6 millions d'UC) au coût estimatif à la réévaluation qui était de 19,29 millions d'UC. Les décaissements cumulés du FAD se sont élevés à 12,44 millions d'UC (138,53 millions de LSL), ce qui représente 85 % du coût total du projet qui constitue 71,7 % des prêts principal et supplémentaire de 17,36 millions d'UC. Le gouvernement a apporté en tandem 2,25 millions d'UC (28,04 millions de LSL) pour l'exécution du lot 1.

**Tableau 2.1 : Résumé des coûts du projet à la réévaluation et des coûts effectifs (Millions d'UC, nets d'impôts)**

Composante	Réévaluation			Effectifs			Différence		
	DEV.	M.L.	Total	DEV.	M.L.	Total	DEV.	M.L.	Total
<b>A. Travaux de génie civil</b>	0,00	18,19	18,19	0,00	13,66	13,66	0,00	4,53	4,53
<b>B. Services de consultants</b>									
Supervision	0,94	0,09	1,03	0,43	0,60	1,03	0,51	-0,51	0,00
Audit du projet	0,07	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,07
<b>TOTAL</b>	<b>1,01</b>	<b>18,28</b>	<b>19,29</b>	<b>0,43</b>	<b>14,26</b>	<b>14,69</b>	<b>0,58</b>	<b>4,02</b>	<b>4,60</b>

#### Plan de financement du projet

Le plan de financement initial à la réévaluation pour le lot 1 du projet a été estimé à 19,29 millions d'UC (y compris les provisions pour aléas d'exécution et hausse des prix), et il a été mis en place de manière à ce que le prêt FAD de 17,36 millions d'UC couvre 90 % du coût total et que le GOL fournisse les 10 % restants (soit 1,93 millions d'UC), sous forme de fonds de contrepartie. Néanmoins, à cause de retards dans l'exécution du projet, le ratio de financement a changé comme le montre le tableau ci-après. À l'achèvement du projet, la contribution effective du FAD s'élevait à 12,44 millions d'UC (85 %), tandis que le GOL avait fourni 2,25 millions d'UC, représentant 15 % sous la forme de contribution de contrepartie. La contribution du GOL s'est accrue de 1,93 à 2,25 millions d'UC.

**Plan de financement – Réévaluation c. effectif (millions d'UC)**

Source de financement	Réévaluation				Effectif				Différence		
	DEV.	M.L.	Total	%	DEV.	M.L.	Total	%	DEV	M.L.	Total
FAD	1,00	16,36	17,36	90	0,43	12,01	12,44	0,85	0,57	4,35	4,92
GOL	0,01	1,92	1,93	10	0,00	2,25	2,25	0,15	0,01	-0,33	-0,32
<b>Total</b>	<b>1,01</b>	<b>18,28</b>	<b>19,29</b>	<b>100</b>	<b>0,43</b>	<b>14,26</b>	<b>14,69</b>	<b>1,0</b>	<b>0,58</b>	<b>4,02</b>	<b>4,60</b>

Lot 2 – Après avoir reçu une offre élevée, le KFAED avait décidé de remettre en adjudication les travaux de génie civil du lot 2 en raison du fait qu'au cours de l'appel d'offres initial, le soumissionnaire le moins disant, qui a exécuté les travaux de génie civil du lot 3, ne disposait pas du personnel requis pour exécuter simultanément ceux du lot 2 et que le prix du second soumissionnaire le moins disant était très élevé. Le même entrepreneur avait encore gagné le marché portant sur les travaux de génie civil à un coût de 166.935.356,50 LSL (14,16 millions d'UC), net d'impôts, en plus du coût contractuel du consultant chargé de la supervision de 8.830.320,00 LSL (0,75 million d'UC). Le coût total des deux lots devrait être de 175.765.677,45 LSL (14,91 millions d'UC), dont 49,6 % à financer par le KFAED.

Lot 3 – Le coût de construction total du lot 3 était de 139.616.089,00 LSL (11,84 millions d'UC), dont 55,4 % ont été couverts par la BADEA. Le marché des travaux de génie civil s'élève à 134.829.415,80 LSL (11,44 millions d'UC) et le coût des services du consultant chargé de la supervision consultant était de 4.786.673,72 LSL (0,41 million d'UC).

Globalement, le coût total prévu du projet pour l'ensemble de la route (les trois lots) serait de 481.955.668,4 LSL (41,45 millions d'UC), ce qui est inférieur de 25 % au coût estimatif à la réévaluation qui était de 562,90 millions de LSL (55,19 millions d'UC).

## Annexe 2 – Contributions de la Banque

Type de mission	Date	Composition	Observations
Identification		Équipe de la BAD	
Évaluation du projet	Novembre 2002	S. Turay (Ingénieur des transports principal), H.Nyame-Mensah (Chef de division p.i.), I.Samba (Environnementaliste) et Mme S.Pitamber (Spécialiste, genre)	
Réévaluation (prêt principal)	Juillet 2003	S. Turay (Ingénieur des transports principal), H.Nyame-Mensah (Chef de division p.i.), I.Samba (Environnementaliste) et Mme S.Pitamber (Spécialiste, genre)	
Supervision technique	26/10-02/11/2005		
Réévaluation (prêt supplémentaire)	26/10-01/11/2006	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
Supervision technique	Du 13 au 14 et du 24 au 29/04/2006	J. Rwamabuga (Chef de division, OINI3) et A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
Supervision technique	21/01-28/01/2007	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
Supervision technique	14-23/07/2007	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
Supervision technique	1-19/3/2008	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet) et D. Gebremedhin (Économiste des transports)	Mission combinée avec le RAP du Projet de modernisation de la route Mpharane- Bela Bela
Supervision technique	8-17/11/2008	D. Gebremedhin, Économiste des transports (Chef de projet) et M. Wakyendo (Ingénieur des transports)	
Rapport d'achèvement de projet	8 - 20 10/2009	D. Gebremedhin, Économiste des transports (Chef de projet) et P.Opoku-Darkwa (Ingénieur des transports)	

## PERFORMANCE DU PROJET

INDICATEURS	NOTES				
	Rapports antérieurs				Le présent rapport
	24.04.2006	21.01.2007	14.07.2007	01.03.2008	08.11.2008
<b>A. EXÉCUTION DU PROJET</b>					
Respect des conditions du prêt préalable à l'entrée en vigueur	3	3	3	3	3
Respect des conditions générales	2	2	2	2	2
Respect des autres conditions					
<b>B. PERFORMANCE DE L'EXÉCUTION</b>					
Acquisition des services de consultants	3	3	3	3	3
Acquisition des biens et travaux	2	2	2	2	2
<b>C. PERFORMANCE FINANCIÈRE</b>					
Disponibilité des devises	1	3	3	3	3
Disponibilité de monnaie locale	1	3	3	3	3
Flux de décaissement		3	3	2	3
Gestion des coûts		2	2	2	1
Performance des cofinanciers					
<b>D. ACTIVITIES AND WORKS</b>					
Respect du calendrier d'exécution		2	2	2	2
Performance des consultants ou de l'assistance technique		2	3	1	2
Performance des entrepreneurs		2	2	1	2
Performance du bureau du projet		2	3	1	2
<b>E. IMPACT SUR LE DÉVELOPPEMENT</b>					
Probabilité de réalisation des objectifs de développement		2	2	2	2
Probabilité pour que les avantages soient réalisés et maintenus au-delà du stade des investissements du projet		2	2	2	2
Probable contribution du projet au renforcement des capacités institutionnelles		2	2	2	2
Taux de rentabilité actuel					
<b>F. ÉVALUATION GLOBALE DU PROJET</b>					
Moyenne actuelle de supervision	2	2,33	2,47	2,07	2,27
Tendance actuelle au fil du temps					2,23
<b>ÉTAT</b>					
État d'avancement de l'exécution (EA) = 2,33 Objectifs de développement (OD) = 2,00					
<b>ÉTAT GLOBAL : PROJET NON PROBLÉMATIQUE / PROJET NON POTENTIELLEMENT PROBLÉMATIQUE /</b>					
<b>JUSTIFICATION DES NOTES</b>					

## Annexe 3 – Avantages et coûts économiques

### Niveaux de trafic

Le Ministère des Travaux publics et des Transports (MOPWT) entreprend, deux fois par an et de façon systématique, sur des tronçons de routes choisies sous sa juridiction, des analyses manuelles de la circulation pendant sept jours, y compris pour le lot 3 (du Km 58 au Km 85) du projet. Lors de la réévaluation, le comptage de la circulation de 2006 pour le lot 3 de la route du projet (débit journalier moyen annuel de 736) a été considéré comme la circulation de l'année de référence et les circulations du lot 1 et du lot 2 ont été considérées comme inférieures respectivement de 42 % et 13 % à la circulation du lot 3. En conséquence, les chiffres 426, 641 et 736 ont été retenus comme ceux de la circulation respectivement pour les lots 1, 2 et 3. D'après les projections, la circulation de l'année de référence devrait augmenter annuellement de 5,4 pour cent grâce à la circulation générée représentant 25 % du trafic normal.

Le comptage de la circulation pour 2008 effectué par le MOPWT pour le lot 3 du projet donne un DJMA de 765. Lorsque ces données sur le trafic sont comparées aux prévisions faites à la réévaluation pour le lot 3, on constate qu'elles sont en retrait de 6,5 % par rapport à ces dernières. Cette situation est principalement due au retard enregistré dans l'achèvement du lot 2 qui réduit la mobilité. Pour l'analyse économique du RAP, la même hypothèse concernant le trafic à la réévaluation a été examinée, c.-à-d. le trafic des lots 1 et 2 sont inférieurs respectivement de 42 % et 13 % au trafic du lot 3, comme le montre le tableau ci-après. Le comptage de la circulation pour 2008 effectué par le MOPWT, ainsi que l'hypothèse de la croissance annuelle du trafic retenue à la réévaluation ont été jugés raisonnables.

### TRAFIC SUR LA ROUTE LIKALANENG - THABA TSEKA (DJMA 2008) PAR LOT ET MOYENNE PONDÉRÉE POUR L'ENSEMBLE DE LA ROUTE

Lots/ Tronçons	km	Léger	4x4	Minibus	Bus moyen	Grand bus	Véhicule à 2 essieux	Véhicule à 3 essieux	Véhicule à 4 essieux	Total
Lot 1	31	150	96	135	9	3	35	8	8	444
Lot 2	27	224	144	202	13	5	52	12	12	666
Lot 3	27	258	166	232	15	6	60	14	14	765
Moyenne pondérée	85	208	134	187	12	5	48	11	11	616

Source : Direction des routes et Mission du RAP du FAD  
d'octobre 2009

### Performance économique

La modernisation de la route du projet a été évaluée à la réévaluation sur la base des avantages additionnels nets en comparant les scénarios "avec" et "sans" le projet sur une période d'analyse de vingt ans et une valeur résiduelle de 20 % à la fin de la durée de vie utile du projet. Les coûts économiques du projet ont inclus les coûts de construction, les coûts de maintenance de routine et périodique, la supervision de la construction, les audits les coûts des imprévus. Les principaux avantages du projet ont été obtenus au niveau des coûts de l'exploitation des véhicules (CEV) et de l'économie de temps de voyage. Les coûts financiers ont été convertis en utilisant un facteur de conversion type (SCF) de 0,80, qui est appliqué au Lesotho. Le coût d'investissement total du projet a été estimé à 55,19 millions d'UC pour l'ensemble de la route et 19,29 millions d'UC pour le lot financé par le FAD. En conséquence, la viabilité du projet a été évaluée en utilisant le modèle HDM et le résultat de la comparaison des avantages quantifiables du projet et de ses coûts donne un taux de rentabilité économique (TRE) de 12,5 % pour le lot 1 ; 16,0 % pour le lot 2 ; et 16,6 % pour le lot 3. Pour l'ensemble de la route du projet le TRE était de 15,6 %.

Au cours du RAP, la cohérence des hypothèses de l'analyse économique de la route a été réévaluée. Les estimations du RAP des avantages du projet ont été basées sur les coûts de l'exploitation des véhicules (CEV) et la réduction des coûts d'entretien de la route. L'analyse a été faite en termes économiques calculés à partir des coûts financiers en utilisant un facteur de conversion type de 0,80 qui est d'application au Lesotho. Les coûts économiques effectifs de la construction et de la supervision, de même que les avantages provenant du trafic révisé, en utilisant les comptages de la circulation du MOPWT, ont constitué la base de la réévaluation du TRE. Les avantages ont inclus les économies en matière de CEV et de coûts d'entretien, ainsi qu'une valeur résiduelle de 20 %. Les coûts des accidents, les avantages découlant de l'amélioration de la route, n'ont pas été pris en compte étant donné que le profil et la fréquence des accidents n'étaient pas disponibles.

Le modèle Highway Development & Management (HDM – 4) a été utilisé pour recalculer les coûts d'entretien et les CEV. L'utilisation du modèle HDM-4 pour le lot 1 de la route du projet fait apparaître un TRE de 13,1 qui est supérieur aux 12,5 % de l'estimation faite à la réévaluation. La principale raison de cette augmentation est la baisse de 24 % des dépenses d'investissement du coût de construction de la route par rapport à l'estimation de la réévaluation. La baisse du trafic est compensée par la baisse du coût de construction, donnant ainsi un TRE plus élevé que les estimations faites à la réévaluation et qui est supérieur au coût d'opportunité du capital qui est de 12 % au Lesotho. L'analyse économique globale de l'ensemble de la route (incorporant le coût de construction du lot 2) donne un TRE de 17,1 % qui est supérieur à l'estimation de 15,6 % faite à la réévaluation. La raison principale de cette différence est la baisse de 25 % du coût total de construction par rapport à l'estimation de la réévaluation de 562,9 millions de LSL (55,19 millions d'UC) à 481,9 millions de LSL (41,45 millions d'UC) comme indiqué à l'Annexe 1 intitulée Coûts et financement du projet.

La comparaison du TRE pour les trois tronçons, ainsi que pour l'ensemble de la route à la réévaluation et lors du RAP est résumée dans le tableau suivant.

	TRE à la réévaluation (%)	TRE lors du RAP (%)
Ensemble de la route	15,6	17,1
Lot 1	12,5	13,1
Lot 2	16,0	15,0
Lot 3	16,6	19,0

Tous les tronçons (ou lots) donnent un rendement supérieur au coût d'opportunité du capital au Lesotho qui est de 12 et, par conséquent, l'investissement dans la route en valait la peine. Il s'en suit, donc, que les VAN sont positives, donnant des résultats positifs à un taux d'escompte de 12 % considéré comme le coût d'opportunité du capital. On en a conclu que l'investissement dans la route du projet et/ou tout autre tout tronçon du projet était viable et approprié.

On trouve, parmi les autres avantages qui ne sont pas quantifiés, un meilleur accès aux formations sanitaires et aux établissements scolaires, ce qui contribue à la réduction des taux de mortalité maternelle et infantile et à l'amélioration des taux d'inscription scolaire dans la zone d'influence du projet.

La disponibilité des services de transport (minibus) avant la modernisation de la route aurait été très faible. Après la modernisation (lot 1), les services entre Likalaneng et Che Che Pass se sont améliorés. Le temps de voyage qui était habituellement d'environ 90 minutes de Likalaneng à Che Che Pass a été maintenant réduit à environ 45 minutes (à cause du terrain montagneux) du fait de la réduction des CEV et de l'amélioration de l'état de la couche de roulement de la route qui pourrait être utilisée aux fins de production. Le tarif des transports, qui est fixé par le gouvernement, a été réduit de 15 % après que la route (lot 1) ait été modernisée passant de l'état de route non revêtue en gravier à celui de route bitumée.

#### Analyse de sensibilité

À la réévaluation, seules les analyses de sensibilité de deux scénarios pour l'ensemble de la route ont été calculées. La solidité de l'investissement apparaît dans les tests de sensibilité consistant à procéder à des changements des valeurs des variables importantes. En faisant varier à la hausse les coûts d'investissement de

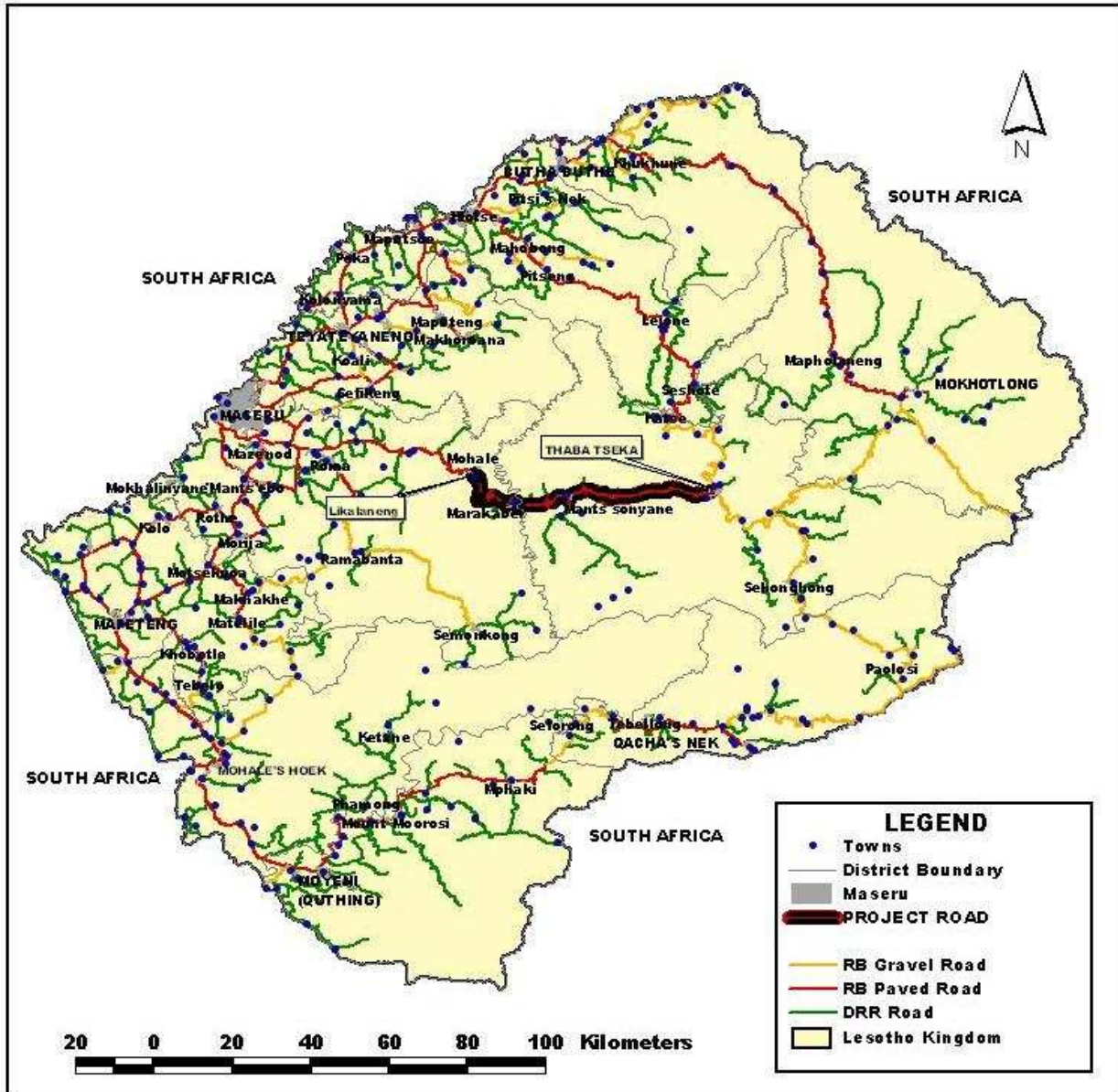
10 %, en réduisant les avantages de 10 %, et en accroissant le coût et réduisant les avantages de 10 %, de façon simultanée, l'investissement dans la route du projet est encore viable. Le tableau ci-après présente l'analyse de sensibilité pour l'ensemble du projet à la réévaluation et lors du RAP.

Analyse de sensibilité (% TRE)

<b>Variable</b>	<b>Ensemble du projet Réévaluation</b>	<b>Ensemble du projet RAP</b>
Scénario de base	15,6	17,1
Aug de coûts de 10 %	14,3	15,9
Réduction des avantages de 10 %	14,1	15,5
Aug des coûts de 10 % et réduction des avantages de 10 %	12,8	14,4

Annexe 4 – Carte de localisation du projet

**ROYAUME DU LESOTHO**  
**PROJET DE MODERNISATION DE LA TOUTE**  
**LIKALANENG-THABA TSEKA**  
**CARTE DE LOCALISATION DU PROJET**



Cette carte a été fournie par la Banque africaine de développement exclusivement aux lecteurs du rapport auquel elle est jointe. Les dénominations utilisées et les frontières figurant sur cette carte n'impliquent de la part de la Banque et de ses membres aucun jugement concernant le statut légal d'un territoire ni aucune approbation ni acceptation de ses frontières.

## **Annexe 5 – Description du projet**

### **Caractéristique de l'exécution**

#### **1. Calendrier**

Le projet a connu de graves retards. Le contrat initial de 18 mois a été achevé avec un retard de 15 mois, ce qui a repoussé la date initiale d'achèvement d'octobre 2007 à mars 2009. Un certain nombre de facteurs ont contribué à ce retard et ceux qui suivent ci-après ont été retenus comme les principales causes de cette situation :

Capacité insuffisante de l'outillage et de l'équipement de l'entrepreneur

Paiement tardif de l'entrepreneur par l'emprunteur, ce qui a conduit à une suspension «partielle» du projet. Toute implication juridique et contractuelle invoquée à la suite des defaults de paiement a été résolue entre l'emprunteur et l'entrepreneur. L'entrepreneur n'était pas totalement démobilisé, mais il a gardé sur le site des ressources réduites au strict minimum. La démobilisation partielle plutôt que totale a été cruciale pour la probabilité de voir le projet achevé.

Pluviosité imprévue.

Modification de conception.

À la suite de tout ce qui précède et des conflits associés, le programme a été soumis à un certain nombre de cycles de revue en vue de récupérer tout le temps perdu. La construction de la chaussée a connu un retard à cause d'une modification de conception. La construction du pont a néanmoins été achevée en avance sur le calendrier.

#### **2. Qualité**

La visite sur le site s'est déroulée dans des conditions extrêmement pluvieuses, ce qui a donné l'occasion d'évaluer des caractéristiques telles que l'état de la route et les conditions de conduite, en particulier en ce qui concerne la performance de la conception du drainage de l'infrastructure. La route était utilisée depuis six mois et l'évaluation de sa qualité est basée sur cette durée de vie relativement courte :

La qualité générale du travail terminé semble plus que satisfaisante.

La surface du revêtement et la qualité de roulement sont satisfaisants. Les dispositifs de sécurité tels que les barrières de sécurité et les panneaux de signalisation étaient bien placés et intacts. Il y a des signes de vandalisme avec l'enlèvement de certains réflecteurs. La conception du drainage a fait face de façon exceptionnellement satisfaisante aux écoulements d'eau très abondants qui, autrement, auraient rendu la route dangereuse. La structure du pont est bien construite sans signes apparents de défauts ou de mauvaise qualité de l'exécution. Ses dispositifs de drainage ont fait face de manière satisfaisante à des écoulements d'eau très abondants. Du côté des observations négatives, il convient de signaler la survenue d'un glissement de terrain localisé caractéristique de la topographie, ainsi que de la composition du sol, dans une situation exacerbée par les conditions pluvieuses. Cet élément est considéré comme préjudiciable à la qualité de l'infrastructure et il a été, en conséquence, retenu par les autorités locales comme point se rapportant à l'entretien.

#### **3. Performance des consultants**

Le consultant a fait preuve de vigilance, de compétence et de saine gestion dans l'accomplissement de ses fonctions. Sa compétence technique était exceptionnelle et cela se voit dans la qualité des travaux. Étant donné le retard de 15 mois qui a été enregistré dans le projet, la performance du point de vue des aspects non techniques (commerciaux et en termes de gestion des marchés) des travaux est difficile à évaluer. Néanmoins, les discussions qui ont eu lieu avec toutes les parties semblent mettre en évidence des insuffisances dans l'appréciation par l'entrepreneur des défis matériels des travaux, bien que ceci ne puisse pas être prouvé.

#### **4. Efficacité de la supervision de la Banque**

La Banque a effectué les supervisions requises de manière organisée. Le professionnalisme de l'équipe de supervision de la Banque et le respect strict des directives de la Banque ont contribué à gérer et assurer la continuité du projet.

#### **5. Efficacité de la supervision de l'emprunteur**

Le fait que l'emprunteur manquait de ressources pouvant lui permettre de participer directement à la supervision l'a rendu complètement dépendant du consultant recruté. En conséquence, l'efficacité de la supervision de l'emprunteur est le reflet direct de la performance du consultant (voir point 3 ci-haut). Avec un consultant compétent travaillant pour le compte de l'emprunteur et, tenant compte du manque de ressources, l'efficacité de la supervision de l'emprunteur est jugée satisfaisante. Celle-ci serait meilleure si les fonctions du consultant sont complétées par les ressources de l'emprunteur.

#### **6. Respect de la stratégie d'assurance adoptée par la banque.**

Ceci a été accompli par l'entremise des missions de supervision et des audits du décaissement. Les conformités techniques ont été dûment vérifiées par le consultant par le biais des rapports d'activité trimestriels conformément aux exigences de la Banque.

#### **7. Réalisation dans les délais de la clôture du projet**

À la clôture du projet, l'infrastructure avait été mise en service et elle était dans la période de garantie. Il n'y avait pas de travaux non exécutés, exception faite de l'application de marques réfléchissantes sur la chaussée. Il avait été prévu que cette activité soit réalisée plus tard pour des raisons techniques, tel que recommandé dans la conception. En tenant compte de la non-exécution de ces travaux mineurs, le projet est considéré comme ayant accompli 98 % des travaux et respecté 98 % des exigences opérationnelles.

En dépit des quinze mois de retard enregistré par le projet - presque le double du programme initial – le coût final du projet pour ce qui est des travaux de génie civil est supérieur de 8 % à l'offre contractuelle initiale en ce qui concerne les travaux de génie civil.

## **Annexe 6 – Documents justificatifs**

1. Compte-rendu des dépenses du Programme annuel d'entretien des routes pour la période 2004 – 2009, Octobre 2009
2. Stratégie du Fonds routier, 2008-2013 (Projet 2), Fonds routier, Ministères des Finances, Maseru, Lesotho
3. Rapports d'audit sur les états financiers annuels (2005 – 2009), Fonds routier, Ministère des Finances, Lesotho
4. Rapport d'achèvement de projet (Projet), WSP International, Lesotho, Mai 2009
5. Rapport sur la revue à mi-parcours (25 mai -5 juin 2009), projet intégré de transport, Ministère des Travaux publics et des Transports, Maseru, Lesotho, Mai 09
6. Projet de rapport initial – Besoins projetés en matière d'entretien des routes et la production des recettes du Fonds routier, Fév. 2009 (Préparé par Africon Lesotho pour le Fonds routier)
7. Budget d'entretien de la Roads Branch pour la période 2008/09 – 2009/10, Ministère des Travaux publics et des Transports, Maseru, Lesotho, Octobre 2009
8. Divers rapports d'activité trimestriels du projet
9. Lesotho – Proposition visant l'octroi d'un prêt FAD de 10,53 millions d'UC destiné à financer le projet de modernisation de la route Likalaneng - Thaba Tseka
10. Lesotho - projet de modernisation de la route Likalaneng - Thaba Tseka – demande d'un prêt supplémentaire de 6.830.000 UC
11. Divers aide-mémoire des missions de supervision et correspondances du projet

## **Annexe 7 – Liste des personnes rencontrées**

1. Ministère des Finances et de la Planification du développement (MFDP)  
M. M. N. Khethisa, Secrétaire principal
2. Ministère des Travaux publics et des Transports (MOPWT)  
M. Isaac Morienyane, Directeur général, Direction des routes  
M. Sydney M. Matsepe, Directeur/ Coordinateur du projet, Direction des routes  
Mme MC Pama, Directrice, Projet intégré de transport  
Mme Senate T.M. Molapo, Directrice, Assurance de la qualité, Direction des routes  
M. Mohapi Sekalaka, Directeur financier, Direction des routes  
M. Tikoe K. Matsoso, Entretien du réseau routier, Direction des routes  
M. Ephraim Masimega, Gestion des marchés, Direction des routes  
M. Steve Molefe, Ingénieur en sécurité routière  
M. Motebang Koneshe, Directeur des ressources humaines, Direction des routes  
M. Sekoala Raseleman, Comptable supérieur, Direction des routes
3. Fonds routier  
M. Victor Tlelima Halele, Chargé des RH et agent administratif  
Mme Mphaphathi Rananyalare, Contrôleur financier p.i.
4. Ministère du Tourisme, de l'Environnement et de la Culture  
Mme B.M.Khoachele, Environnementaliste (EIAS et lutte contre la pollution)  
Mme Malikokonelo Matlaba
5. Messrs WSP International- Consultant en matière de supervision  
M. Steve Hunt, Ingénieur résident en chef  
M. David N Nkalai, Conseiller en écologie
6. Banque mondiale  
M. Edmund Motseki, chargé des opérations
7. Union européenne  
Mme Sarah Jurreit, Deuxième Secrétaire, Responsable adjoint de la coopération

## Annexe 8 – Contexte socioéconomique

### Contexte socioéconomique<sup>1 2</sup>

Le Royaume du Lesotho est un pays enclavé entouré par l'Afrique du Sud. Il a une superficie d'environ 30.400 km<sup>2</sup> et une population d'environ 2 millions d'habitants (chiffres de 2009). Le revenu national brut (RNB) par habitant du Lesotho est niveau de celui du reste du continent, avec un taux de croissance annuelle entre 5 % et 7 % sur une période de 4 ans s'achevant en 2007. La croissance devrait continuer grâce à la poursuite de l'expansion de l'industrie minière, du textile et à l'augmentation des dépenses publiques. L'économie du Lesotho est intégrée à celle de l'Afrique du Sud et elle est basée sur l'eau et l'électricité qui sont vendues à ce pays, sur les industries manufacturières, les recettes provenant de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU), de l'agriculture et de l'élevage. Le pays exporte aussi le diamant, la laine, et le mohair. Les plaines de l'Ouest constituent la principale région agricole. La majorité des ménages subsistent grâce à l'agriculture ou au travail migrant, et près de 50 % de la population gagnent quelques revenus grâce aux cultures ou à l'élevage. En 2007, l'agriculture a, d'après les estimations, représenté 7 % du PIB.

En dépit du fait que la croissance annuelle impressionnante du PIB du Lesotho (environ 5,1 %) est supérieure au taux de croissance démographique (0,7 %, 2007), la pauvreté reste généralisée, avec plus de la moitié de la population du pays vivant en-dessous du seuil de pauvreté, bien qu'il y ait eu une amélioration entre 1994/95 et 2002/2003, période au cours de laquelle le taux de pauvreté est passé de 62,1 % à 50,2 %.

L'incidence élevée du VIH/Sida demeure l'une des principales menaces à la réalisation du programme de développement du pays. Avec un taux de prévalence de 23,2 %, faisant du Lesotho le pays ayant le troisième taux de prévalence du Sida le plus élevé au monde, l'incidence élevée du VIH/Sida a des effets sur la productivité, les revenus réels et la société dans son ensemble.

L'impact du VIH/Sida constitue un facteur sous-jacent dans le développement socioéconomique contribuant aux taux de mortalité élevée et à la réduction de l'espérance de vie. Le taux de mortalité pour les enfants de moins de 5 ans est actuellement de 84 pour 1000, avec une espérance de vie réduite de 43 ans en 2007, alors qu'elle était de 60 ans en 1996.

Le niveau d'alphabétisation du pays est parmi les plus élevés du continent, avec un taux global d'alphabétisation de la population de 83 % en 2006. Néanmoins, le Lesotho est l'un de quelques pays africains ayant un écart entre les sexes favorable aux femmes en termes de taux d'alphabétisation. Inversement, alors que l'écart ci-haut est perçu comme relativement positif, le chômage élevé parmi les anciens mineurs revenus d'Afrique du Sud a réduit le statut et la suprématie de l'homme en tant que chef de ménage, ce qui a eu, comme conséquence, une incidence accrue de violences faites aux femmes.

Données pays pour le Royaume du Lesotho	2007
Population, total (millions)	2,01
Croissance démographique (% annuel)	0,5
Superficie (km <sup>2</sup> ) (milliers)	30,4
RNB, PPA (\$ international courant) (billions)	3,77
RNB par habitant, PPA (\$ international courant)	1880
Espérance de vie à la naissance, total (années)	43
Taux de fécondité, total (naissances par femme)	3,4
Taux de fécondité des adolescents (naissances par 1000 femmes âgées de 15 à 19 ans)	73
Taux de mortalité, enfants de moins de 5 ans (par 1000)	84
Prévalence du VIH, total (% de la population âgée de 15 à 49 ans)	23,2
Croissance du PIB (% annuel)	5,1
Agriculture, valeur ajoutée (% du PIB)	7

Source : Indicateurs du développement dans le monde - Banque mondiale, Données et statistiques des pays

<sup>1</sup> World Development Indicators- World Bank, Country Data & Statistics

<sup>2</sup> Document de stratégie par pays 2008-2012

La principale cause de la pauvreté est le taux de chômage élevé estimé à 23,2 % de la main-d'œuvre et certains des facteurs auxquels on impute ce taux de chômage si élevé sont les suivants : le déclin de l'industrie minière en Afrique du Sud au début des années 1990, une base de production et d'exportation réduite, la faiblesse de la capacité et la pénurie de main-d'œuvre qualifiée à cause de l'absence d'une éducation de qualité. Le chômage a créé une inégalité de revenus, bien que la tendance soit à la baisse, avec la réduction du coefficient de Gini de 1994/95 à 2002/03, de 0,57 à 0,52, respectivement. Cette tendance est confirmée par l'amélioration du classement du Lesotho à l'indice du développement humain (IDH) ; il est passé de la 149<sup>e</sup> place en 2005 à la 138<sup>e</sup> place en 2007.

Le gouvernement s'attaque à tous les scénarios socioéconomiques de pauvreté, de santé, de chômage ci-dessus par l'entremise d'initiatives déterminant la politique à suivre telles que la Stratégie de réduction de la pauvreté (SRP), le Document de stratégie pour la croissance (DSC) et les documents de présentation. Pour ce qui est de l'éducation, le gouvernement est en train de mettre en œuvre le Plan stratégique du secteur de l'éducation (2005-2015). En matière de santé, les efforts pour réduire le taux de mortalité infantile et des enfants de moins de cinq ans sont en train d'être mis à mal par la pandémie du VIH. Le gouvernement aborde néanmoins tous ces problèmes par l'entremise de la Politique nationale en matière de santé et d'assistance sociale (NHSWP) et du Plan stratégique en matière de santé et d'assistance sociale (HWSP). En ce qui concerne les violences faites aux femmes, l'adoption de la Legal Capacity of Married Persons Act (loi sur la capacité juridique des personnes mariées) de 2006 a été faite en vue d'abroger des lois en vigueur qui considéraient les femmes comme des personnes mineures.

Pour ce qui est des progrès enregistrés dans la réalisation des objectifs de développement du Millénaire (ODM), on croit que le Lesotho est sur la bonne voie pour atteindre certaines cibles dans des secteurs tels que l'éducation. Néanmoins, la prévalence du VIH/Sida et la mauvaise couverture des services de santé peuvent potentiellement entraver l'atteinte de cibles ayant trait à la réduction de moitié de la pauvreté et la réduction des taux de mortalité. En dépit de ces défis, le cadre de politique du pays sur les aspects sociaux et économiques se trouve dans une phase avancée de développement et il est en train d'être systématiquement déployé par le gouvernement en vue d'améliorer la qualité de la vie de sa population.