

FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT



GHANA

**CONSTRUCTION DE LA ROUTE AWOSHIE-POKUASE ET DEVELOPPEMENT
COMMUNAUTAIRE**

**RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET
(RAP)**

PICU/COGH

Juillet 2018

Document traduit

RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET POUR LES OPÉRATIONS DU SECTEUR PUBLIC (PCR/RAP)



GRUPE
DE LA BANQUE AFRICAINE
DE DÉVELOPPEMENT

I DONNÉES DE BASE

A Données du rapport

Dates	Date du rapport :	Décembre 2015	
	Date de la mission (<i>en cas de mission de terrain</i>)	Du: 16 novembre 2015	Au : 23 novembre 2015

B Personnes en charge à la banque

Postes	À l'autorisation	À l'achèvement
Directeur régional	M. E.G. Taylor-Lewis/ M. J. Litse	M. Frank Joseph Marie Perrault
Directeur pays	Sans objet M. A. Jeng	Mme Marie-Laure Akin-Olugbade
Directeur sectoriel	M. R. Rakotobe / MR G. Mbesherebusa	M. Amadou Oumarou
Responsable de secteur	M. H. Kamoun / M. A. Kies	M. Jean Kizito Kabanguka
Chef de projet	M. J.K. Nyasulu/ Mme Lydie Ehouman	Mme Mam Tut Wadda
Chef de projet adjoint	M. R. Sherman / M. M. Kane	Mme Sheila Enyonam Akyea
Chef de l'équipe RAP		Mme Sheila Enyonam Akyea
Membres de l'équipe RAP		M. Peter Ofori-Asumadu (Consultant)
		Mme Mam Tut Wadda

C Données du projet

Nom du projet : Construction de la route Awoshie-Pokuase et développement communautaire		
Code projet : P-GH-DB0-012	Numéro de l'instrument : 2100150020893	
Type de projet : Investissement	Secteur : Transport	
Pays : Ghana	Classification environnementale (1-3) : Catégorie 1	
Étapes – Uniquement financement approuvé par la Banque (ajouter/supprimer des lignes en fonction du nombre de sources de financement)	Évènements clés (Uniquement financement approuvé par la Banque)	Dates de décaissement et de clôture (Uniquement financement approuvé par la Banque)
Source/instrument de financement1 : Prêt FAD	Source/instrument de financement 1 : Prêt FAD	Source/instrument de financement 1 : Prêt FAD
Date d'approbation : 14 octobre 2009	Montants annulés : (à déterminer)	Date limite initiale du décaissement : 31 décembre 2015
Date de signature : 1 ^{er} avril 2010	Financement additionnel : S/O	Date initiale de clôture : 31 décembre 2015

Date d'entrée en vigueur : 1 ^{er} juillet 2010	Réaménagement (<i>préciser date & montant concernés</i>) : S/O		Nouvelle date limite de décaissement (<i>le cas échéant</i>) :	
Date d'entrée en vigueur du 1 ^{er} décaissement : 26 octobre 2011	Prorogations (<i>préciser les dates</i>) : du 31 décembre 2015 au 30 décembre 2016		Nouvelle date de clôture (<i>le cas échéant</i>) : 30 décembre 2016	
Date effective du 1 ^{er} décaissement : 26 octobre 2011				
Source/instrument de financement (ajouter/supprimer des lignes en fonction du nombre de sources de financement) :	Montant décaissé (montant, UC) :	Taux de décaissement (%) :	Montant non décaissé (UC) :	Taux de non décaissement (%) :
Source/instrument de financement 1 : Prêt AFD	33 880 000,00	63,2	19 710 000,00	36,8
Source/instrument de financement 2 :	-	-	-	-
Gouvernement :	9 470 829,04	180,7	(4 230 829,04)	-80,7
Autre (ex. co-financiers) <i>Insérer d'autres lignes au besoin</i>	22 301 346,93	86,3	19 710 000,00	13,7
TOTAL	65 652 175,97	77,5	19 028 304,84	22,5
Source/instrument de financement (ajouter/supprimer des lignes en fonction du nombre de sources de financement) :	Montant décaissé (montant, UC) :	Taux de décaissement (%) :	Montant non décaissé (UC) :	Taux de non décaissement (%) :
Source/instrument de financement 1 :	53 590 000,00	100	0	0
Source/instrument de financement 2 :	-	-	-	-
Gouvernement :	9 470 829,04	180,7	0	0
Autre (ex. co-financiers) <i>Insérer d'autres lignes au besoin</i>	25 690 000,00	100	0	0
TOTAL	88 911 309,00	105	0	0
Co-financements et autres partenaires extérieurs : AFD				
Agence(s) d'exécution et de mise en œuvre : DUR et MRH				

D Examen et commentaires de la Direction

Rapport examiné par	Nom	Date d'examen	Commentaires
Directeur Pays	Mme Marie-Laure Akin-Olugbade		
Responsable de secteur	M. Jean Kizito Kabanguka		
Directeur régional (responsable de l'équipe pays)	M. Frank Perrault		
Directeur sectoriel	M. Amadou Oumarou		

II Évaluation de la performance du projet

A Pertinence

1. Pertinence de l'objectif de développement du projet

Notation	Compte-rendu descriptif (max. 250 mots)
4	<p>Le Ghana a élaboré une stratégie de croissance et de réduction de la pauvreté (SCRP II, 2006-2009), qui s'articule autour de trois piliers : i) compétitivité du secteur privé ; ii) développement des ressources humaines ; et iii) bonne gouvernance. La SCRP II a pris fin en 2009 et a été remplacée par le Programme de croissance et de développement partagé (GSGDA). Le GSGDA avait pour vision stratégique de réduire la pauvreté dans le cadre de la politique à long terme du pays qui consiste à en faire d'ici 2020 un pays à revenu intermédiaire. Comme dans le SCRP II, l'accent a été mis sur l'importance des infrastructures de transport, en tant que vecteur de croissance économique et de réduction de la pauvreté.</p> <p>La stratégie à moyen terme de la Banque pour 2008-2012 a mis l'accent sur les infrastructures, la gouvernance, le secteur privé et l'enseignement supérieur. L'accent mis par le programme de la Banque sur les transports au Ghana est entièrement conforme à l'orientation stratégique du DSP 2005-2009 du Groupe de la Banque, qui s'articule autour de deux piliers : l'amélioration de l'environnement d'investissement et la promotion de politiques en faveur des pauvres et de l'équité entre hommes et femmes. Le projet de construction de la route Awoshie-Pokuase et de développement communautaire est conforme aux piliers I et II du DSP du Ghana. Outre l'appui au financement de l'AFD, l'intervention de la Banque a consisté à aider le GdG à atteindre son objectif de renforcement de la mobilité urbaine et d'amélioration des moyens de subsistance dans la zone d'intervention du projet (PA).</p> <p>Le projet de construction de la route Awoshie-Pokuase et de développement communautaire visait à proposer des solutions intégrées au développement urbain, l'un des principaux défis de développement du Ghana. Le projet visait à renforcer l'intégration régionale et la coopération entre le Ghana et ses voisins en facilitant le commerce international transfrontalier. La route Awoshie-Pokuase relie le corridor Tema-Ouagadougou-Bamako (programme routier UEMOA / Ghana, financé par la Banque) avec la route côtière trans-ouest africaine (corridor Abidjan-Lagos).</p>

* Pour toutes les notations du rapport d'achèvement du projet, prière utiliser le barème suivant : 4 (très satisfaisant), 3 (satisfaisant), 2 (insatisfaisant), 1 (très insatisfaisant)

2. Pertinence de la conception du projet

Notation	Évaluation narrative (max 250 mots)
4	<p>La région d'Awoshie-Pokuase s'est rapidement développée en raison de l'urbanisation de la zone métropolitaine du grand Accra. Du fait de cette expansion, la demande des habitants de la zone du projet en termes de services (transport, eau, santé, éducation, assainissement, etc.) est difficile à satisfaire, ce qui entraîne congestion du trafic, surpeuplement, logements non conformes, établissements scolaires et sanitaires inadaptés, et environnement généralement dégradé. Le projet visait donc à promouvoir une croissance économique durable et à réduire la pauvreté par une augmentation des opportunités d'emplois et d'activités génératrices de revenus, des activités économiques, de l'accessibilité vers et dans la zone du projet, et de l'accès aux infrastructures socio-économiques (établissements de santé, écoles, marchés locaux, approvisionnement en eau, infrastructures d'assainissement et de drainage).</p> <p>Le projet a pris en compte non seulement le trafic de transit mais également le trafic local, la sécurité, l'infrastructure sociale, les développements de façades et les activités commerciales le long de la route, les évolutions en cours dans le corridor ainsi que les prévisions d'urbanisation rapide dans la partie rurale de la zone du projet. La route a été divisée en deux parties : une partie urbaine (km 0 + 00 à 10 + 00) et partie rurale (km 10 + 00 à 15 + 00). Il est prévu une chaussée centrale à transport, de part et d'autre de la chaussée à deux voies, sur toute la longueur de la route.</p> <p>Un terre-plein central, de 10 m pour le tronçon urbain et de 27 m pour le tronçon rural, garantit la disponibilité de l'espace requis pour un élargissement futur de la route et l'ajout de couloirs dédiés, de sorte que le projet complète parfaitement les projets de transport urbain financés par l'IDA, qui comprennent la construction de voies dédiées dans une zone à proximité. La fourniture de services publics est également prise en compte de chaque côté. La chaussée est composée d'une sous-couche de gravier naturel de 330 mm, d'une couche de pierre concassée de 100 mm, d'une couche d'agrégats traités au bitume de 200 mm et d'une couche de roulement en béton bitumineux de 50 mm. Des zones de demi-tours et de carrefours offrent des points d'arrêt et de virages pour les véhicules et des passages piétons équipés de feux de signalisation.</p>

3. Leçons tirées en matière de pertinence (à prendre en compte à l'avenir)

Questions clés (Max. 5, insérer des lignes au besoin)	Leçons tirées	Groupe cible
1. Retards dans le démarrage	1. Le processus d'approbation des projets aux niveaux du Cabinet et du Parlement est long (parfois 1 an). Le processus d'approbation interne au GdG pour la signature du prêt et son entrée en vigueur devrait être lancé juste après les négociations. Cela permettra d'obtenir la signature du GdG et l'entrée en vigueur tout de suite après l'approbation du Conseil.	GdG
2. Conditions de prêt et entrée en vigueur du prêt	2. La satisfaction des conditionnalités et l'entrée en vigueur du prêt sont une étape difficile, surtout lorsque les conditions sont liées à la politique sectorielle. Ce type de conditions devrait être exclu des conditions du prêt et figurer plutôt dans la politique de développement ou les prêts à l'appui de réformes sectorielles. Les conditions devraient également être discutées avec le GdG dès l'étape de l'évaluation.	GdG, BAD
4. Collecte de données, conception et documentation de l'appel d'offres	3. Il y a lieu de faire les vérifications de manière approfondie pour s'assurer que toutes les solutions d'ingénierie proposées dans les rapports de conception sont contenues dans le devis quantitatif pour éviter les dépassements de coûts et de temps. Les estimations de coûts devraient refléter les prix actuels afin que les prix contenus dans l'appel d'offres ne dépassent pas le coût estimé du projet.	GdG, agences d'exécution, Consultant en conception, UCP
4. Emprise du projet	4. Le dégagement des structures autorisées et non autorisées de l'emprise de la route tend à être compliqué et prend du temps. Le GdG devrait appliquer les règles de construction qui sont les siennes, évaluer et payer sans délai toutes les compensations nécessaires afin de sécuriser/acquérir légalement l'emprise avant la mise en œuvre du projet.	GdG
5. Financement de la contrepartie	5. Le financement de la contrepartie par le GdG, en proportion du coût global du projet, a été réduit au minimum. La contribution du GdG au projet était limitée aux coûts de compensation et de réinstallation et aux coûts liés à l'unité de coordination du projet (UCP). Cette disposition a permis que les retards de paiements des fonds de contrepartie n'aient pas d'effets négatifs importants sur la mise en œuvre du projet.	GdG

B Efficacité

1. Progrès en termes de réalisation de l'objectif de développement du projet (but du projet)

Commentaires
<p><i>Faire une brève description du projet (composantes) et du contexte dans lequel il a été conçu et mis en œuvre. Indiquer l'objectif de développement du projet (généralement le but du projet tel que défini dans le RLF) et évaluer les progrès. Les résultats imprévus devraient également être pris en compte, ainsi que la référence spécifique de l'égalité genre dans le projet. La cohérence des hypothèses qui relient les différents niveaux de la chaîne de résultats dans le RLF devrait également être examinée. Longueur indicative max : 400 mots.</i></p> <p>La stratégie de croissance et de réduction de la pauvreté du Ghana (SCRP II, 2006-2009) repose sur trois piliers : compétitivité du secteur privé ; développement des ressources humaines ; bonne gouvernance et responsabilité civique. L'importance des infrastructures de transport est mise en relief dans la SCRP II en tant que secteur stratégique pour promouvoir la compétitivité du secteur privé et favoriser la croissance économique et la réduction de la pauvreté. Le projet de construction de la route Awoshie-Pokuase et de développement communautaire est conforme aux piliers I et II du DSP du Ghana puisqu'il vise la mise en place d'infrastructures en faveur des pauvres et d'un climat d'investissement amélioré. L'accent mis par le programme de la Banque sur les transports au Ghana est pleinement conforme à l'orientation stratégique de son DSP (2005-2009), qui s'appuie sur deux piliers: l'amélioration de l'environnement d'investissement et la promotion de politiques en faveur des pauvres et de l'égalité femmes hommes.</p> <p>Le Gouvernement du Ghana (GdG) a demandé à la Banque et à l'Agence française de développement (AFD) de financer le projet proposé. Le coût estimé du projet, hors taxes et droits, est de 84,53 millions d'UC, cofinancé par le FAD (53,59 millions d'UC) et l'AFD (25,70 millions d'UC). Les fonds de contrepartie du GdG (5,25 millions d'UC) consistent essentiellement en indemnités et réinstallation et en coûts liés à la coordination du projet (4,79 millions d'UC).</p>

Le projet a pour but de fournir une infrastructure de transport intégrée, viable et durable pour atteindre les objectifs de réduction de la pauvreté et l'intégration régionale de la CEDEAO, afin d'instaurer une circulation sûre, fiable et efficiente des personnes et des biens. L'objectif du projet est d'améliorer la mobilité urbaine, de promouvoir des services de transport efficaces et abordables le long de la route Awoshie-Pokuase et d'améliorer les moyens de subsistance dans la zone d'intervention du projet.

Le projet a bénéficié aux femmes de manière significative: de nombreux commerces se sont installés le long de la route, un grand nombre de commerçantes vendent des denrées alimentaires, des légumes, des fruits, du poisson, etc., et l'adduction d'eau a installée (forage, tuyauterie et installation de citernes surélevées dans les communautés pour fournir de l'eau potable).

Les résultats escomptés étaient les suivants :

- Dossiers d'appel d'offres, rapport d'évaluation des soumissions, documents contractuels
- Une route Awoshie-Pokuase de 15 km, avec routes secondaires et infrastructures socio-économiques clés telles que drainage, marchés, approvisionnement en eau, écoles, centres de santé et parkings pour camions. Les 10 premiers km (partie urbaine) comprennent une double voie centrale, des pistes cyclables, des allées piétonnes et deux routes de desserte d'une voie, une de chaque côté de la chaussée à deux voies. Il y a également un terre-plein central de 10 m pour la partie urbaine et 27 m pour la partie rurale (10,0 à 15,0 km). La chaussée se compose d'une sous-couche de gravier naturel de 330 mm, d'une couche de pierre concassée de 100 mm, d'une couche d'agrégat traité au bitume de 200 mm et d'une couche de béton bitumineux de 50 mm.
- Rapports mensuels/trimestriels, certificats de paiement, rapport d'achèvement final
- Rapports d'audit
- Études : études de faisabilité et de conception détaillée des routes d'Accra Nord-Ouest

Les résultats imprévus suivants peuvent également intervenir:

- Amélioration de l'accès en termes de disponibilité des véhicules, vers les centres de santé, les infrastructures éducatives et les marchés ainsi que les points d'approvisionnement en eau
- Les points de vente de matériels, les stations-service, les marchés du bois, les fabricants de parpaings, les artisans, les commerçants, etc. ont fortement bénéficiés du projets du fait du meilleur accès aux marchés existants et des emplois liés à la construction de bâtiments résidentiels et commerciaux et de l'augmentation des activités commerciales
- Les avantages pour les femmes découlent essentiellement des nombreux petits commerces et leur implication dans la vente de produits alimentaires, légumes, fruits, poissons, etc.
- Une augmentation de la mise à disposition de logements
- Une hausse de la valeur des propriétés durant tout projet.
- Les écoles de base qui étaient auparavant très fréquentées et dont certaines ont dû adopter un système de rotation ont maintenant réussi à revenir à un flux normal en raison de l'augmentation des salles de classe fournies dans le cadre des projets
- Dans la parking à camions, le syndicat de transporteurs, les chauffeurs et les passagers disposent d'un abri, de bureaux, d'une clinique, etc., ce qui leur procure aise et confort.

2. Rapport sur les résultats

Indicateurs de résultats (selon le RLF ; insérer d'autres lignes au besoin)	Valeur de base (Année)	Valeur la plus récente (A)	Cible finale (B) (Valeur prévue à l'achèvement du projet)	Progrès vers l'objectif (% Atteint) (A/B)	Évaluation narrative (Longueur maximale indicative : 50 mots par résultat)	Indicateur sectoriel de base (Oui / Non)
Résultat 1: Amélioration de l'état du réseau routier	67 (2008)	70	Augmentation du réseau routier national en bon état, passé de 67% en 2008 à 81% en 2012	93,3	Les usagers de la route ont attesté que les difficultés liées au transport par route dans des conditions jusqu'ici médiocres ont disparu. Les désagréments causés par la poussière et autres risques liés au transport par route ont également considérablement diminué.	Oui

Résultat 2: Amélioration de l'activité économique locale entraînant une réduction de la pauvreté	32% (2006).	24% (2013)	L'indicateur de pauvreté des OMD est de 25,8% en 2015	129	Le dernier rapport (2013) du Services des statistiques montre que l'objectif a été atteint plus tôt que prévu. Les vendeurs, commerçants et entreprises ont déclaré qu'un meilleur état de la chaussée avait considérablement amélioré le commerce et, partant, le taux d'utilisation de leurs services par les clients.	Non
Résultat 3: Mobilité accrue entre Awoshie et Pokuase	N/D.	N/D	Augmentation d'au moins 10% de l'indice de mobilité en zone rurale en 2013 / Augmentation d'au moins 30% de l'indice de mobilité dans la zone semi-urbaine en 2013	N/D	Les ménages déclarent que l'accès plus facile a permis de renforcer la cohésion sociale, car ils peuvent rendre fréquemment visite aux membres de leur famille et aux amis et vice versa. Les usagers de la route ont attesté qu'un meilleur état de la route avait considérablement amélioré les déplacements dans le corridor du projet. Ils peuvent maintenant effectuer plusieurs voyages à destination et en provenance de la zone au lieu d'un trajet unique.	Oui
Résultat 4: Réduction des coûts de transport	0,62 \$US	0,27 \$US	Les coûts d'exploitation des véhicules par km ont diminué de 30%, passant de 0,62 \$ US / km en 2009 à US \$ 0,40 / km en 2013.	137,5	La moyenne pondérée des COV pour tous les types de véhicules en 2015 sur le tronçon de 13,8 km achevé a été de 0,27 \$ US / km. Il s'agit d'une réduction de 55% par rapport aux 30% prévus.	Oui
Résultat 5: Réduction de la durée de trajet	48min 38secs	18min 51sec	Réduction d'au moins 40% de la durée de trajet par rapport à 2008.	153	Une réduction de la durée de trajet d'environ 61,2% entre 2008 et 2015 (année) a été réalisée. De plus, la disponibilité des véhicules a également augmenté pour les voyageurs (résidents et usagers de la route) vers et en provenance de la partie Sud-Ouest d'Accra (Route de Mallam) jusqu'à Pokuase, Nsawam et au-delà. Cette route est devenue un tronçon privilégié.	Oui
Résultat 6: Réduction des taux d'accidents	44(2011)	8 (2013)	Les accidents diminuent d'au moins 10% par rapport à 2008	818	Sur la base des données disponibles, les accidents ont considérablement diminué. En 2011, il y a eu 44 accidents (3 morts et 41 blessés) alors qu'en 2013 il n'y a eu que 8 accidents (aucun mort et 8 blessés). Des passerelles piétonnes restent encore à être construites pour améliorer la sécurité sur le tronçon.	Oui
Résultat 7: Amélioration de l'accès des communautés à l'infrastructure socio-économique	20 % (2009)	9% (2014)	La population de la zone du projet ayant accès uniquement à une source d'eau insalubre diminue de 20% en 2009 à 17% d'ici 2013	367	Les habitants ont confirmé que, même si les installations sanitaires prévues dans le cadre du projet n'ont pas été terminées, seuls 9% de la population n'ont pas accès à de l'eau potable. Actuellement, les femmes et les enfants se déplacent sur des distances relativement plus courtes pour accéder à l'eau potable, grâce aux citernes	Non

					d'approvisionnement en eau. L'accès sera encore meilleur lorsque les forages et canalisations en cours de réalisation dans le cadre du projet seront achevés.	
Résultat 8: Accès aux établissements publics d'enseignement (répartition par sexe)	103	251 (2015)	Une augmentation des salles de classe (dans les 9 écoles publiques situées le long de la route) de 103 en 2009 à 168 en 2013;	227.7	Quelque 14 écoles, pour un total de 251 salles de classe, sont en construction. En moyenne, environ 85% des travaux sont achevés. Aucun travail de réhabilitation n'a encore été entrepris. Bien que l'achèvement de ces blocs de classes augmente considérablement le nombre de salles de classe, cette augmentation ne peut pas conduire à une hausse du nombre d'admissions car le système de double vacation est une pratique courante dans la zone du projet. L'augmentation des salles de classe améliorera l'environnement d'apprentissage et d'enseignement, ce qui entraînera une augmentation des taux d'obtention de diplômes de fin d'études et de meilleures notes.	Non
Résultat 9: Accès aux établissements de santé publique (répartition par sexe)			Une augmentation d'au moins 10% de la population de la zone du projet ayant un accès à de meilleurs services de santé d'ici 2013		L'impact immédiat ne peut donc pas être évalué. Les travaux ne sont pas encore achevés	Non
Note* (cf. méthodologie IPR)	Évaluation narrative					
4,0	Tous les résultats sont allés au-delà des objectifs fixés (allant de 129 à 818%), sauf pour les deux résultats suivants : a) "Amélioration de l'état du réseau routier" avec 93,3% de la valeur cible. Ce résultat revêt une dimension nationale et n'est pas uniquement imputable au projet de route ; b) "Mobilité améliorée entre Awoshie et Pokuase" pour lequel il n'y a pas de valeur de base couplé au fait que le DUR n'a pas une méthodologie définie pour son évaluation. On a observé que la route construite avec une plus grande surface de graviers a considérablement amélioré la mobilité de la population à l'intérieur et à l'extérieur de la zone du projet. Pour les ménages, un accès plus facile a permis de renforcer la cohésion sociale. Ils peuvent rendre fréquemment visite aux membres de leur famille et aux amis et vice-versa. Les usagers de la route ont confirmé que l'existence d'une route en meilleur état avait permis d'améliorer considérablement les déplacements dans le corridor du projet. Ils peuvent maintenant faire plusieurs voyages à destination et en provenance de la région au lieu d'un déplacement unique. L'évaluation est donc très satisfaisante.					

3. Rapport sur les produits

Indicateurs de produits (tels qu'indiqués dans le RLF ; insérer d'autres lignes au besoin)	Valeur la plus récente (A)	Cible finale (B) (Valeur prévue à l'achèvement du projet)	Progrès vers l'objectif (% atteint) (A/B)	Évaluation narrative (Longueur maximale indicative : 50 mots par produit)	Indicateur sectoriel de base (Oui / Non)
Produit 1: Documents d'appel d'offres, Rapport d'évaluation des offres, Documents contractuels	N\D	N\D	N\D	Les dossiers d'appel d'offres ont été diffusés à l'intention des soumissionnaires intéressés, par appel d'offres international. Les offres reçues ont été évaluées et le soumissionnaire le moins disant a été retenu pour l'attribution du contrat. Les documents contractuels ont été préparés et des réunions / négociations ont eu lieu avec le soumissionnaire retenu avant la signature des documents contractuels.	Oui
Produit 2: Une route de 15 km de long entre Awoshie et Pokuase	13,8	15,075	92	Il a été prévu de construire une route d'une longueur totale de 15,075 km. Cependant, pour le moment, 13,8 km, dont 1,35 km à 10 voies, 5,95 km d'une partie urbaine à 8 voies et 6,56 km d'une partie rurale à 4 voies sont achevés. En raison des volumes de trafic sur les différents raccordements au carrefour de Pokuase, il aurait été préférable de construire une intersection à niveau au croisement de la route du projet et de celle de Nsawam. Une route de raccordement à 2 voies de 1,22 km est en construction pour les automobilistes, tandis que la construction d'un échangeur à 3 niveaux est à l'étude.	Oui
Produit 3: Longueur des routes secondaires revue	N/D	14km	N/D	Il a été proposé de réaliser cette activité sous financement de la section 1 de l'AFD. Les fonds ont toutefois été réaffectés pour achever les travaux de la section 1 de la route principale.	Oui
Produit 4: Les infrastructures socio-économiques clés, comme le drainage, les marchés, l'approvisionnement en eau, les écoles, les centres de santé et les parkings pour camions.				Pour faire face aux déficits en infrastructure communautaire, une composante de mise à niveau impliquant la construction/réhabilitation d'infrastructures socio-économiques clés, comme drainage, marchés, approvisionnement en eau, écoles, centres de santé et parkings pour camions, devra être mise en œuvre. Cependant, en l'absence de financement, l'acquisition de terrains pour les deux marchés et les routes secondaires n'est pas prévue dans le projet. Les éléments suivants présentent l'état de ces composantes :	Non
	25km	33 km de conduites pour l'approvisionnement en eau d'ici 2013	100	La Compagnie des Eaux du Ghana (GWC) a placé des conduites pour relier certaines des zones proposées à son système d'approvisionnement avant le démarrage du projet. En outre, la taille de certaines parties des conduites dans certaines zones devra être améliorée selon les recommandations de la Société des Eaux du Ghana en raison de l'augmentation de la population de la zone à desservir. La longueur totale couverte était de 25 km. Bien que cette longueur ne soit pas au niveau prévu, l'augmentation de la taille des conduites compensera la différence de longueur.	Non

	10 forages	<ul style="list-style-type: none"> 10 forages et 10 bornes-fontaines réalisés en 2013 	90	10 forages et bornes-fontaines ont été réalisés. Les supports pour réservoirs surélevés doivent encore être montés. Le travail est actuellement achevé à 90%. Le DUR et l'Assemblée du District de Ga Est ont l'intention de former les exploitants pour entretenir les installations et faire l'entretien de routine. On prévoit la mise en service de l'installation d'ici le milieu du second trimestre 2016.	Non
	N/D	4 km de drains doublés construits d'ici 2013	N/D	Les fonds ont été réaffectés pour permettre l'achèvement des principaux travaux de la section 1	Non
	251 salles de classe	65 salles de classe construites et 53 salles de classe / salles réhabilitées pour un total de 9 écoles	85	Au total, 251 salles de classe sont à différentes étapes d'achèvement dans 14 écoles. En moyenne, un taux d'achèvement d'environ 85% a été atteint. Aucune réhabilitation n'a encore été faite.	Non
	14 latrines scolaires	14 latrines publiques et scolaires construites et 4 latrines scolaires réhabilitées	100	La construction de 14 toilettes scolaires est en cours dans le cadre de la construction des 14 écoles. Les travaux sont à 85% achevés en moyenne.	Non
	2 centres de santé et 1 clinique construits	2 centres de santé construits et 2 centres de santé réhabilités d'ici 2013;	85	1 Centre de santé à Ofankor, 1 Centre pour accidentés et urgences et Bloc chirurgical à Amsaman et 1 clinique reliée au parking pour camions d'Anyaa sont en construction	Non
	N/D	1 marché à reconstruire à Anyaa et 1 marché construit à Amamorley d'ici 2013	N/D	En raison des difficultés d'acquisition de terrains, les marchés n'ont pu être construits. Les fonds à cet effet ont été réaffectés aux travaux de route exécutés sous la section 2 des travaux de la route principale.	Non
	1	2 parkings pour camions construits près des marchés d'Anyaa et d'Amamorley d'ici 2013	50	Un parking pour camions est cependant construit à Anyaa où un espace a été mis à disposition.	Non
Produit 5: Des campagnes de sensibilisation aux VIH/SIDA, IST, paludisme et maladies hydriques	12.650	10 000 personnes impactées dans les communautés de la zone du projet	126,5	Les résultats suivants ont été obtenus: <ul style="list-style-type: none"> 45 leaders communautaires ont été formés comme vulgarisateurs pour la santé et la sécurité routière. 184 résidents ont renforcé leurs capacités en moyens alternatifs de subsistance et compétences personnelles en entrepreneuriat, marketing et investissements nécessaires à leur carrière. 	Non

				<ul style="list-style-type: none"> • Environ 12 650 personnes ont été impactées dans les communautés de la zone du projet, dépassant l'objectif de 2 650. • Plus de 15 000 matériels CESP ont été distribués aux communautés ; 3 panneaux d'affichage ont été installés à Awoshie, Ablekuma et Pokuase pour rappeler de manière permanente au public les messages clés. <p>Manuels de sensibilisation sur la sécurité routière, le VIH et le SIDA, la sensibilisation aux MST, la prévention du paludisme et les moyens de subsistance alternatifs. Des compétences ont été renforcées pour que les leaders communautaires poursuivent les campagnes.</p>	
Produit 6: Campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière et la protection de l'environnement	N/D	Nombre de personnes touchées dans la zone du projet	N/D	Environ 15 607 personnes ont été sensibilisées par les visites aux écoles, communautés et parkings pour camions et deux débats de clôture dans la zone du projet. Au total 22 réunions / débats ont été organisés à travers des vidéos, des présentations et des conférences sur la sécurité routière, des concours de dessin, des questions-réponses, des poèmes sur la sécurité routière, des chansons, des jeux de rôle sur les pratiques de sécurité routière, des modèles de routes miniatures, des accessoires, p. ex. des simulations de voitures et de feux tricolores, des bracelets, des tee-shirts, des affiches. Parmi les groupes cibles on retrouve les écoliers, les enseignants, des chauffeurs, leurs assistants, les passagers et les piétons. L'objectif est d'éliminer ou de minimiser le nombre et la gravité des accidents survenus sur la nouvelle route en sensibilisant les utilisateurs motorisés ou non à l'importance de connaître, comprendre et respecter les dispositifs de la route ainsi que les répercussions juridiques et pénales du non-respect des règles de la route.	Yes
Produit 7: Rapports mensuels / trimestriels, rapport d'achèvement final	N/D	N/D	N/D	Au cours du projet, les rapports d'étape ont été régulièrement préparés chaque trimestre avec un rapport d'achèvement final qui devrait être soumis à la fin du projet. Le contenu des rapports a permis de cerner les réalités sur le terrain et d'informer toutes les parties prenantes des actions requises à mener pour améliorer les bénéfices du projet sur les communautés et le pays.	
Produit 8: Nombre d'entrepreneurs locaux formés	N/D	300 entrepreneurs locaux formés en fin 2012	N/D	Le processus de passation de marchés a été interrompu en raison de la réaffectation des fonds aux travaux de la route principale de la section 2 du projet qui a été financée par la Banque	Oui
Produit 9: Études de faisabilité et de conception détaillée des routes d'Accra Nord-Ouest	N/D	Faisabilité environnementale, socio-économique, rapports préparés et	N/D	Les études de faisabilité ont été achevées en décembre 2012. Le rapport sur la conception détaillée et les dossiers d'appel d'offres ont été soumis au DUR en avril 2013. Aucun financement n'a encore été trouvé pour la mise en œuvre du projet.	

		modèles d'ingénierie détaillés, estimations de coûts et dossiers d'appel d'offres préparés en 2013.		
Produit 10: Audits	N/D	N/D	N/D	Des audits annuels des dépenses du projet pour 2012, 2013 et 2014 ont été effectués. Aucun constat négatif n'a été relevé. Celui de 2015 sera soumis en fin juin 2016.
Produit 11: 100% du décaissement du prêt	63,2	100.	63,2	L'approbation de l'ordre de modification 2 n'est pas encore donnée. Le décaissement du prêt FAD était de 63,2% au moment de la mission d'évaluation finale du projet. Les travaux se poursuivent et il n'y a pas d'impayés.
Note (cf. méthodologie IPR)	Évaluation narrative			
3	La note d'évaluation est "satisfaisant". Bien que certains travaux auxiliaires aient été omis (1 parc pour camions, 2 marchés et 14 km de routes secondaires) en raison des problèmes d'acquisition de terrain et d'un financement inadéquat, et que d'autres n'ont pas été achevés (écoles, cliniques, centre d'urgence), les résultats clés ont été réalisés de manière satisfaisante. Tous les travaux auxiliaires restants seront achevés si l'extension d'un an du projet reçoit l'avis de non-objection de la Banque. Les produits ont été réalisés de 85 à 126,5% des objectifs fixés lors de l'évaluation initiale.			

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

Note de l'OD (sur la base de l'IPR revu)	Évaluation narrative (Longueur maximale indicative : 250 mots)
3	<p>Résultats:</p> <ol style="list-style-type: none"> Amélioration de l'état du réseau routier : l'état de la route Awoshi-Pokuase s'est nettement amélioré. La route initiale constituée pour la majeure partie d'une couche de gravier sur deux voies a été améliorée à 4 endroits distincts, soit 1,35 km à 10 voies, 5,95 km à 8 voies de partie urbaine, 6,56 km à 4 voies de partie rurale dont la finition est en béton bitumineux et 1,22 km d'une route de raccordement à 2 voies (en construction) pour les automobilistes, tandis que la construction d'un échangeur à 3 niveaux avec signalisation est à l'étude. En raison des volumes de trafic sur les différents embranchements au carrefour de Pokuase, il aurait été préférable de construire une intersection à niveau au croisement de la route du projet et de celle de Nsawam. Augmentation de l'activité économique locale entraînant une réduction de la pauvreté - Le dernier rapport des Services de la statistique (2013) montre que l'objectif a été atteint plus tôt que prévu. Les vendeurs, commerçants et entreprises ont déclaré qu'un meilleur état de la chaussée avait considérablement amélioré le commerce et dont le taux d'utilisation de leurs services par les clients. Mobilité améliorée entre Awoshie et Pokuase- Les usagers de la route ont confirmé que l'existence d'une route en meilleur état avait permis d'améliorer considérablement les déplacements dans le corridor du projet. Ils peuvent maintenant faire plusieurs voyages à destination et en provenance de la zone au lieu d'un déplacement unique. Réduction du coût du transport et de la durée du trajet – La durée du trajet a diminué d'environ 61,2% entre 2008 et 2015. De plus, la disponibilité des véhicules a également augmenté pour les déplacements du Sud-Ouest d'Accra à Pokuase, Nsawam et au-delà en raison de la baisse des CEV sur cette route qui est devenue un tronçon privilégié. Amélioration de l'accès à l'infrastructure socioéconomique pour les communautés : Un nombre plus important de salles de classe et la construction d'un centre de santé à Ofankor, d'un centre pour accidentés et urgences ainsi qu'un bloc chirurgical à Amsaman et une clinique reliée au parking pour camions d'Anyaa (en construction) amélioreront grandement l'accès à l'éducation et aux établissements de santé une fois achevés. Tous les résultats et produits ont été très satisfaisants. Certains résultats imprévus,

bénéfiques, ont également été atteints. Bien que tous les produits n'aient pas été réalisés en raison de la redéfinition des activités suite aux dépassements de coûts dans la construction de la route principale, les produits réalisés sont acceptables à la fois pour la Banque et pour le GdG.

5. Les bénéficiaires (insérer d'autres lignes au besoin)

Réel (A)	Cible (B)	Progrès vers l'objectif (% atteint) (A/B)	% de femmes	Catégorie (par ex. paysans, étudiants)
Les usagers de la route (transporteurs, voyageurs, piétons)	Les usagers de la route (transporteurs, voyageurs, piétons)	N/D	N/D	Les transporteurs, commerçants, importateurs, étudiants, travailleurs, etc.
Les établissements d'enseignement	Les établissements d'enseignement	85%	49%	Étudiants, élèves, tuteurs
Institutions de santé	Institutions de santé	85%	51%	Patients, personnel médical
Centres commerciaux	Centre commerciaux	N/D	N/D	Vendeuses, commerçants

6. Résultats non prévus ou additionnels (insérer d'autres lignes au besoin)

Description	Type (ex. genre, changement climatique, social, autre)	Positif ou négatif	Impact sur le projet (Élevé, Moyen, Faible)
1. Les points de vente de matériels, les stations-service, les marchés de bois, les fabricants de parpaings, les artisans, les commerçants, etc. ont pu fournir des prestations grâce à un accès important aux marchés existants et aux travaux résultant de la construction de bâtiments résidentiels et commerciaux et de l'augmentation des activités commerciales du fait de la construction de la route.	Social	Positif	Élevé
2. Le projet a bénéficié de manière significative aux femmes; nombreux commerces installés le long de la route et nombreuses femmes impliquées dans la vente de produits alimentaires, légumes, fruits, poissons, etc.	Genre	Positif	Élevé
3. L'accès est amélioré en termes de disponibilité des véhicules, vers les centres de santé, infrastructures éducatives et de marchés ainsi que l'accès aux points d'approvisionnement en eau.	Social	Positif	Élevé
4. Il y a également eu une augmentation de la mise à disposition de logement pour les individus et les entreprises, ce qui contribue ainsi à une réduction du déficit national en logement.	Social	Positif	Élevé
5. La valeur des propriétés le long du projet a également augmenté en raison d'une réduction des désagréments liés à la poussière et aux usagers de la route et une amélioration générale de l'état de la route.	Social	Positif	Élevé
6. Les écoles de base qui étaient auparavant très fréquentées et dont certaines ont dû adopter un système de double vacation ont maintenant réussi à revenir à un flux normal en raison de l'augmentation des salles de classe fournies dans le cadre des projets	social	Positif	Moyen
7. Les syndicats de transporteurs, les chauffeurs et passagers du parking à camions disposent d'un abri, de bureaux, d'une clinique, etc., ce qui leur procure aise et confort.	Social	Positif	Faible

8. Leçons apprises sur l'efficacité (Insérer d'autres lignes au besoin)

Questions clés (max 5, insérer d'autres lignes au besoin)	Leçons apprises	Groupe cible
1. Mise à disposition de voies de desserte et réduction des désagréments dus aux usagers de la route.	1. La mise à disposition de voies de desserte a limité les désagréments, tels que le stationnement dans la rue, le colportage, le petit commerce, etc. circulation en dehors des voies du trafic de transit ; libre circulation des véhicules et réduction globale de la circulation et de la durée du trajet.	Usagers de la route, commerçants
2. Augmentation de la fréquentation scolaire en raison de l'amélioration de la mobilité et de la mise à disposition de salles de classe supplémentaires.	2. Les nombreux établissements d'enseignement de la zone du projet connaîtront un taux de scolarisation et une fréquentation plus importants du fait du nombre total de salles de classe fourni, ce qui supprime / réduit le système de rotation et accroît la mobilité dans la région.	Étudiants, élèves, enseignants
3. Augmentation de la mortalité routière suite à une amélioration de l'état des routes	3. La meilleure qualité de conduite résultant de la construction de la route a entraîné des vitesses plus élevées sur la route. Les mesures appropriées et l'application du code de la route doivent être renforcées.	Usagers, NRSC, Police
4. Travaux d'infrastructure sociale	4. La non prise en compte des travaux auxiliaires dans les principaux contrats et le fait de les faire réaliser par des entreprises locales dont certaines sont peu expérimentées a été un casse-tête pour le DUR dans la gestion des contrats. Cela entraîne de sérieux retards au niveau des travaux auxiliaires devant être achevé au même moment afin que les résultats attendus soient réalisés.	GdG, DUR, UCP
5. Emprise du projet	Le dégagement des structures autorisées ou non sur l'emprise de la route tend à être compliqué et prend du temps. Sur ce projet, le paiement d'une indemnité avant le début des travaux était une condition préalable au premier décaissement. Cela a aidé à éviter les retards en raison du dégagement des structures autorisées ou non de l'emprise pour permettre le lancement des travaux en temps opportun.	GdG, DUR

C Efficience

1. Respect des délais

Durée prévue pour le projet –Années (A) (par PAR)	Temps réel de la mise en œuvre – années (B) (de l'effectivité du 1 ^{er} décaissement)	Ratio du temps prévu et du temps réel de mise en œuvre (A/B)	Note*
4 janvier 2010- 11 mars 2014 (50,23 mois)	4 janvier 2010- 31 décembre 2016 (83,87 mois)	0,6	2,0

Évaluation narrative (longueur maximale indicative : 250 mots)

Le projet a été prolongé d'une année supplémentaire pour permettre la mise en œuvre complète des activités résultant d'une augmentation de la portée. En mars 2014, la Banque a noté qu'il y avait une augmentation significative de l'envergure des travaux qui était principalement due à des défauts de conception et à la sous-estimation des devis quantitatifs, entre autres raisons qui ont entraîné une augmentation significative du coût du projet. Le projet a donc été à court de fonds, alors qu'il restait encore un volume considérable de travaux. L'État ghanéen (GdG) a été invité à présenter la situation financière et des explications détaillées, y compris la justification de l'augmentation de l'envergure des travaux. Les décaissements de la Banque ont été suspendus en attendant l'issue de cet exercice et les travaux ont été interrompus.

Une mission de suivi de la Banque menée en juin 2014 a conclu que : i) pour sauver le projet, la Banque a demandé au GdG de soumettre une lettre d'intention indiquant que tous les coûts supplémentaires constatés comme des dépenses non autorisées dans le projet seront à la charge du GdG ; ii) lancer un audit technique axé sur le rapprochement détaillé des comptes, y compris l'évaluation technique des quantités excédentaires et des nouveaux postes de travail / taux et leur justification.

Le GdG a soumis en juillet 2014 la lettre d'intention demandée et la Banque a repris les décaissements. Les travaux ont également recommencé sur place tandis que l'auditeur technique a effectué l'audit technique tel que demandé. Le rapport final d'audit technique consolidé (TAR) a été soumis à la Banque en février 2015. Le TAR a servi de base à l'évaluation de VO2 par la Banque, et a été approuvé en juillet 2015 après l'allocation de toutes les dépenses éligibles pour le financement de la Banque à 100 % et après que de toutes les dépenses non éligibles aient été allouées au GdG pour un financement à 100 %.

Une autre justification du retard du projet a été la dévaluation importante de la monnaie locale qui a affecté à la fois le contrat relatif aux travaux routiers et les contrats de travaux auxiliaires. Le taux de change du Cedi du Ghana par rapport au dollar américain (\$EU) lors de l'octroi du contrat était de 1,00 \$EU = 1,4272 GHS et à ce jour il a triplé à 1,00 \$EU = 3,842 GHS. Cette disparité a affecté tous les travaux des entrepreneurs et ralenti l'avancement des travaux. Une provision pour coûts supplémentaires a été allouée pour palier les effets de cette dévaluation et une prolongation du délai a également été approuvée. Au moment du RAP, les travaux en suspens concernaient la route de liaison entre le km 13,8 et la route principale de Nsawam, certains travaux médians et des travaux communautaires.

2. Utilisation efficiente des ressources

Pourcentage médian de mise en œuvre physique des résultats RLF financés par tous les bailleurs (A) (voir II.B.3)	Taux d'engagement (%) (B) (Voir tableau 1.C – Taux d'engagement total de tous les bailleurs)	Ratio du pourcentage médian de la mise en œuvre physique et du taux d'engagement (A/B)	Note *
136,7	77,5	1,76	4,0

Évaluation narrative (longueur indicative maximale : 250 mots)

Selon le contrat, les travaux de génie civil sont d'environ 136,70 % et le décaissement financier sur la somme du contrat est de 98,89 %. Toutefois, il existe des paiements en souffrance pour des travaux faits mais qui ont été considérés comme des dépenses non autorisées en se basant sur le TAR et qui doivent être payés par le GdG. Le pourcentage de décaissement inférieur est également dû à l'énorme différence découlant du taux de change entre le Cedi ghanéen et le dollar américain étant donné que lors de l'octroi du contrat le dollar américain se changeait à 1,4272 GHS et aujourd'hui il a triplé à 1,00 \$EU pour 3,842 GHS.

3. Analyse coûts-bénéfices

Taux de rentabilité économique (à l'évaluation)	Taux de rentabilité économique actualisé (à l'achèvement)	Note*
22%	20,6	3,0

Évaluation narrative (longueur indicative maximale : 250 mots)

La méthodologie standard de l'analyse coûts-avantages en comparant les situations "avec" et "sans" scénarios du projet sur 20 ans a été utilisée pour l'analyse économique. Le modèle HDM-IV a été utilisé. Le calcul du TRIE était basé sur les niveaux estimés de trafic, les coûts économiques et les avantages des différentes composantes du projet. Les coûts économiques ont été évalués pour inclure les coûts de l'investissement en capital ainsi que les coûts d'entretien de routine et périodique. Les avantages du projet actualisés, tels que les coûts d'exploitation des véhicules (CEV), le gain en temps de déplacement et la valeur résiduelle, ont servi d'éléments pris en compte dans le HDM. Les avantages découlant de l'amélioration de l'accès à une bonne eau potable et de l'éradication de la maladie du ver de Guinée dans la région, un meilleur accès à des soins de santé de qualité et à l'éducation, y compris l'augmentation des effectifs et la disponibilité des établissements d'enseignement supérieur, l'augmentation du tourisme et du commerce ont été inclus dans les avantages exogènes.

L'analyse des coûts et avantages à la fin du projet, sur base d'une vie économique de 20 ans (y compris les travaux auxiliaires), a donné lieu à un TRIE ex-post de 20,6 % (hors évaluation des travaux communautaires) à un coût d'opportunité de capital au Ghana de 12 %. Cela indique que le projet est toujours jugé comme économiquement faisable, à son achèvement. Il convient de noter que l'analyse économique lors de l'évaluation qui a généré un TRIE de 22 % à un coût d'opportunité du capital au Ghana de 12 %, principalement axé sur la route, étant donné que la portée et le coût des travaux auxiliaires n'étaient pas inclus. Le coût total des travaux auxiliaires représente un peu plus de 22,4 % du coût total du projet, mais les avantages et l'impact de ces interventions devraient s'ajouter aux

rendements substantiels par rapport aux rendements des routes seules. Ceci révèle que le projet était et est encore économiquement réalisable.

Bien qu'une évaluation prudente des avantages découlant de l'amélioration du cadre et des conditions de vie, grâce à un meilleur accès aux services sociaux de base (eau potable, marché, école, hôpital, etc.), de l'amélioration des revenus pour la population concernée par la création d'emplois ait été prise en compte dans l'analyse économique, il existe d'autres avantages non quantifiables, tels que l'amélioration de la valeur des terres et des biens, qui ont été inclus.

Le résultat est satisfaisant, mais si l'évaluation des travaux communautaires est prise en compte, des résultats très satisfaisants sont attendus.

4. Évolution de la mise en œuvre (EE)

Notation EE (à partir du REE actualisé) *	Commentaires narratifs (commentaires portant spécifiquement sur les éléments EE jugés peu satisfaisants ou très peu satisfaisants en ce qui concerne la dernière notation de l'avancement de la mise en œuvre). (Longueur indicative maximale : 500 mots)
1,89	<p>La mise en œuvre du projet a progressé de manière assez satisfaisante depuis le début, bien qu'il y ait eu des problèmes dans la mise en œuvre du plan de réinstallation. La mise en œuvre de la section 2 a été suspendue à cause de problèmes liés à l'approbation tardive de l'ordre de modification #2, ce qui a entraîné un non-paiement pour le travail effectué par l'entrepreneur, et cela a causé des problèmes de trésorerie liés au projet. En fait, en juillet 2015, le taux de décaissement n'était que de 63,2 % et cela n'avait pas changé au moment de la mission du RAP en décembre 2015. De manière générale, les décaissements du projet ont été lents. Toutefois, l'état d'exécution physique est estimé à 136,7 %. Ceci est jugé louable, compte tenu des retards subis par le projet suite à des changements de conception et au non-paiement des travaux impartis et exécutés sans que la Banque ait approuvé au préalable l'ordre de modification requis. L'engagement financier du gouvernement (décaissement des fonds de contrepartie à ce jour) a été plus important que prévu (181 %) et cela est dû aux travaux impartis et réalisés sans l'approbation préalable de la Banque. À ce jour, les travaux de construction de la route principale ont été achevés jusqu'au km 13,8. Il reste donc la route de liaison avec la route Accra-Nawam pour permettre la fluidité de la circulation jusqu'à ce que l'échangeur de Pokuase proposé soit achevé, ainsi que les travaux auxiliaires, à savoir les écoles, les cliniques, une aire de stationnement des camions et la mise en service et la formation des installations d'eau (10 puits mécanisés communiquant avec des réservoirs surélevés et raccordés aux communautés par des tuyaux). Ces travaux sont en cours sous la supervision étroite de la DUR.</p> <p>Bien que le projet ait connu des défis, tout prouve que les objectifs fixés et les avantages seront réalisés.</p>

5. Leçons tirées en termes d'efficience

Questions clés (max 5, insérer d'autres lignes au besoin)	Leçons apprises	Groupe cible
1. Retard au niveau du démarrage	1. Le processus d'approbation des projets aux niveaux du Conseil des ministres et du Parlement est long. Le processus d'approbation interne du GdG pour la signature et l'entrée en vigueur du prêt a été lancé juste après les négociations. Cela a permis que la signature de subvention interne du GdG et l'entrée en vigueur aient lieu peu de temps après l'approbation du Conseil d'administration.	GdG
2. Ampleur des contrats des travaux auxiliaires dans le cadre du projet	2. Pour permettre une gestion et une efficacité meilleures, la portée des contrats a été augmentée (par exemple, plus d'une école par entrepreneur) dans le cadre des travaux auxiliaires du projet (en particulier la réhabilitation / construction d'écoles). Les entrepreneurs n'ont pas pu achever leurs projets à temps à cause de la faible capacité des entrepreneurs locaux sélectionnés et de la fixation des mêmes périodes de construction indépendamment de l'ampleur du contrat (1 an).	Banque, GdG, DUR, UCP

3. Collecte, conception et publication des données	3. La rigueur de la conception du projet est essentielle pour définir la période de mise en œuvre du projet et estimer le coût. Lorsque le consultant chargé de la conception n'est pas celui qui supervise les travaux, il y a lieu de prévoir une période de familiarisation avant le démarrage des travaux pendant laquelle les conceptions pourraient être validées. Cela mettra en évidence toute variation importante de l'ampleur des travaux le cas échéant. Les ordres de variation émis sur le projet auraient pu être évités si les conceptions originales avaient été soigneusement vérifiées. Les exemples sont l'étendue de la zone marécageuse qui devait être remblayée, les roches qui devaient être ramollies et un mur de soutènement en béton érigé le long de la route.	Banque, GdG, UCP
4. Décaissement	4. Le traitement des factures des entrepreneurs par le GdG a été un processus long et lent, ce qui a eu un impact négatif sur la liquidité de l'entrepreneur et le décaissement. Sur ce projet, la participation des agents sélectionnés des ministères des Routes et des Autoroutes et des Finances (qui font partie de l'UCP), combinée à la réduction du nombre de signataires des IPC, a grandement contribué à réduire le temps de traitement des factures.	GdG, UCP
5. Emprise du projet	5. Par le passé, le dégagement des structures autorisées et non autorisées dans l'emprise du projet a été lourd et long. Le GdG devrait s'efforcer d'appliquer les règles en matière de construction et d'évaluer rapidement et payer toutes les indemnités exigibles avant le démarrage des projets. Le plan d'action pour la réinstallation a été mis en place plus tôt sur ce projet par rapport aux précédents.	GdG, DUR

D Viabilité

1. Viabilité financière

Note*	Évaluation narrative (longueur indicative maximale : 250 mots)
2	<p>Le Fonds routier, sous la tutelle du ministère des Routes et des Autoroutes, est la principale source de financement pour l'entretien des routes au Ghana. Les principaux contributeurs au Fonds routier sont la taxe sur le carburant (actuellement environ 70 %), les routes et ponts à péages, l'immatriculation des véhicules et les redevances de transit international (environ 30 %). Bien que la taxe sur le carburant et les autres droits aient été ajustés en 2014 (la taxe sur le carburant qui était de 0,023 / l en 2003 est maintenant 0,073 GHS / l), le gouvernement n'a pas été en mesure de tenir la promesse de 2001 mentionnée dans la Lettre d'orientation adressée à l'Agence internationale de développement pour la mise en œuvre du HSIP portant sur la hausse de la taxe sur le carburant de 0,01 \$EU chaque année jusqu'à atteindre l'équivalent de 0,095 \$EU en 2009. Le taux actuel a toutefois été compromis (environ 0,019 \$EU / l) par la dévaluation de la monnaie (GHS). Le niveau actuel du principal contributeur au Fonds routier indique la possibilité que les fonds ne soient pas suffisants pour l'entretien des routes. La DUR a reçu en moyenne 24,4 millions de dollars par an du Fonds routier pour la période 2012-2014. Cela couvre moins de 50 % des besoins de maintenance et entraîne une accumulation d'arriérés dans le sous-secteur routier. Cependant, le GdG envisage de majorer la taxe sur le carburant à environ 0,10 \$ EU/ litre (40p / l) à partir de janvier 2016 par une Loi relative à la taxe sur le secteur énergétique (la Loi No. 899 de 2015). Cela augmentera de 259 % le revenu total du Fonds routier en 2016 et au-delà. Cela permettra non seulement de maintenir l'entretien à 100 %, mais aussi de couvrir d'autres interventions sur le réseau. D'autres sources de revenus, en l'occurrence une partie des primes d'assurance automobile, devraient également être explorées comme rentrées de fonds possibles pour le Fonds.</p>

2. Viabilité institutionnelle et renforcement des capacités

Note*	Évaluation narrative (longueur indicative maximale : 250 mots)
3	<p>La formation d'une unité de coordination de projet, sous la supervision de la DUR, a énormément contribué à résoudre les défis liés à la mise en œuvre du projet. L'implication des trois autorités locales (assemblées municipales de Ga West, de la Région Métropolitaine d'Accra et de Weija) a permis de relever les défis propres à la zone qui ont un impact négatif sur la mise en œuvre du projet, tels que l'élimination de structures illégales et juridiques au niveau de l'emprise du projet et la fourniture de terrains pour des travaux auxiliaires.</p> <p>La présence d'organisations de services publics et de réglementation, telles que la Compagnies des eaux du Ghana (GWCL), la Compagnie d'électricité du Ghana (ECG), l'Agence de protection environnementale (EPA), Départements de santé des districts, lors des réunions sur le terrain, a facilité la relocalisation rapide des services publics, ce qui avait souvent entravé la mise en œuvre du projet dans les zones et agglomérations urbaines.</p> <p>La contribution d'autres institutions, telles que le ministère de la Santé et le ministère de l'Éducation, a également permis la mise en œuvre satisfaisante de la composante mise à niveau de l'infrastructure communautaire. Il est néanmoins nécessaire de former davantage de membres du personnel de la DUR en ce qui concerne les lignes directrices de la BAD et la gestion des contrats pour réduire le recours aux unités de coordination spécifiques du projet. L'implication des trois MMDA (assemblées métropolitaines, municipales et de district) contribuera largement à assurer la viabilité des installations fournies, étant donné qu'elles seront finalement impliquées dans l'entretien de la route.</p>

3. Appropriation et viabilité des partenariats

Note*	Évaluation narrative (longueur indicative maximale : 250 mots)
4	<p>L'emplacement stratégique de la route Awoshie-Pokuase comme artère principale potentielle entre l'ouest d'Accra et les parties nord de la ville et la considérable expansion urbaine dans le bassin versant du projet, l'inconfort et les distorsions pour les usagers de la route, auparavant, en raison du mauvais état de la route, et la nouveauté de l'amélioration de l'infrastructure communautaire ont contribué à une grande participation et appropriation des parties prenantes pendant la mise en œuvre du projet. Pour les autorités locales, les services publics et les organismes de réglementation, les leaders d'opinion et des communautés, les femmes de marché, les artisans, les établissements d'enseignement et de santé, les agences d'exécution, jusqu'aux usagers de la route, le projet a été efficace pour développer et maintenir l'implication et l'appropriation des parties prenantes. Le projet a également engendré un solide sentiment d'appropriation parmi tous les bénéficiaires et a créé des partenariats efficaces pour assurer la maintenance et la gestion continues des rendements du projet.</p>

4. Viabilité environnementale et sociale

Note*	Évaluation narrative (longueur indicative maximale : 250 mots)
4	<p>Un rapport sur l'évaluation de l'impact environnemental et social (EIES) et un plan d'action de réinstallation complet ont été préparés. Les grands impacts environnementaux négatifs du projet sont notamment le bruit, les vibrations et la poussière provenant des travaux de terrassement, l'érosion du sol, la perte de la flore et de la faune, les émissions polluantes, la détérioration de la qualité de l'eau, le risque de troubles respiratoires et la perturbation des entreprises commerciales et des infrastructures socio-économiques.</p> <p>Les mesures d'atténuation proposées dans le cadre de l'EIES pendant la construction comprenaient la suppression de la poussière, l'entretien des équipements, la mise en vigueur des règlements de vitesse, la fourniture d'installations de drainage, la prévention de l'envasement des ressources en eau, et une campagne de sensibilisation sur la protection de l'environnement et sur les changements climatiques. Ces mesures ont été mises en œuvre avec succès. Il y a eu une capacité institutionnelle adéquate pour assurer la viabilité environnementale et sociale du projet. La présence du représentant de l'EPA lors des réunions sur le site du projet a permis de mettre en œuvre de manière satisfaisante les mesures proposées. Le projet a eu des impacts socio-économiques positifs et a amélioré les conditions de vie des populations vivant dans la zone d'influence.</p>

5. Leçons tirées en matière de viabilité

Questions clés (max 5, insérer d'autres lignes au besoin)	Leçons apprises	Groupe cible
1. Entretien satisfaisant	1. Le niveau de maintenance a un impact significatif sur la viabilité des routes. L'extension du réseau routier dans le pays oblige le gouvernement à augmenter les revenus	GdG, DUR

	annuels du Fonds routier à des niveaux qui garantissent une maintenance adéquate du patrimoine routier.	
2. Hausse des prix	2. La hausse des prix pendant la mise en œuvre constitue un grand risque. L'évaluation des offres devrait donc être rigoureuse et faire attention aux soumissions qui comportent des risques (offres déraisonnablement basses ou élevées). Des hausses de prix adéquates pourraient également contribuer à minimiser ce risque. Les estimations des coûts du projet devraient également refléter les prix actuels et les conditions économiques.	DUR, UCP
3. Gestion des installations communautaires modernisées par le secteur privé	3. Les opérateurs privés et les particuliers sont généralement efficaces et performants dans la gestion et l'entretien des installations, en particulier dans les pays en développement. Par conséquent, dans la mesure du possible, la gestion de certaines infrastructures communautaires modernisées, en particulier les marchés et les terminaux de camions, devrait être confiée au secteur privé dans le cadre d'un partenariat public-privé.	GdG, DUR
4. Fonds de contrepartie de l'État	4. Ces fonds devraient être disponibles régulièrement pour éviter les retards dus aux problèmes de flux de trésorerie liés au projet. Pour obtenir des fonds de contrepartie de l'État pour le projet, des comptes séquestres doivent être opérationnalisés pour recevoir les contributions du gouvernement pour le projet, au moins annuellement.	GdG

III Performance des parties prenantes

1. Performance de la Banque

Note*	Évaluation narrative par l'Emprunteur de la performance de la Banque ainsi que sur les autres aspects du projet (quantitative et qualitative). Voir note d'orientation sur les questions à couvrir. (Longueur indicative maximale : 250 mots)
4	<p>En matière de mise en œuvre globale, la performance de la Banque a été satisfaisante. Plus spécifiquement, il n'y a pas eu de lacunes significatives dans les domaines d'activité suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Prévention et résolution des problèmes du projet :- la performance de la Banque était satisfaisante, ii) Approbations et réponses aux courriers : - La Banque a rapidement répondu aux courriers et donné les approbations nécessaires. Cela pourrait être attribué à la présence du personnel de la Banque sur le terrain au Ghana Field Office pour résoudre les problèmes. iii) Décaissement : - Grâce à l'existence sur le terrain du bureau extérieur du Ghana, la Banque a rapidement effectué les paiements, la plupart du temps dans les 2 semaines, à l'entrepreneur et au consultant. iv) Appui institutionnel : -La Banque a obtenu de bons résultats lors des ateliers et séminaires sur les passations de marchés, le fiduciaire et le décaissement organisés pour le personnel de l'emprunteur.
<p>Commentaires à insérer par la Banque sur sa propre performance (quantitative et qualitative). Voir notes d'orientation sur les questions à couvrir. (Longueur indicative maximale : 250 mots)</p>	
<p>La conception du projet était adéquate pour atteindre les objectifs du projet. L'examen de la conception avant la mise en œuvre a permis que le projet soit présenté avec la meilleure solution technique pour la mise en œuvre. Ces objectifs qui ont été réalisés dans</p>	

le cadre de ce projet étaient pertinents pour les priorités de développement du Ghana, comme indiqué dans le DSP du pays. La Banque a respecté tous les accords qui ont été signés dans le cadre du projet et facilité de manière proactive la réalisation de progrès significatifs en identifiant les problèmes qui pourraient entraver les progrès et offrant des suggestions pour les résoudre. Les missions fréquentes de supervision de la Banque ont donné lieu à des recommandations et à des plans d'action qui ont permis d'améliorer la mise en œuvre du projet et réduit les retards et les dépassements de coûts du projet.

Questions clés (relatives à la performance de la Banque, max 5, insérer d'autres lignes au besoin)	Leçons tirées
1. Questions liées aux passations de marchés et aux décaissements – la Banque donne des conseils aux agences d'exécution	1. Les problèmes relatifs aux passations de marchés et aux décaissements proviennent principalement d'un déficit de connaissances de la part des agences d'exécution en ce qui concerne les règles de passation de marchés de la Banque. Bien que, par le passé, une formation ait été organisée pour les membres de l'UCP, il est recommandé de poursuivre la formation.
2. Respect du calendrier de mise en œuvre du projet	2. Mesures strictes pour assurer le respect du calendrier de mise en œuvre du projet. Les retards entraînent des dépassements de budget et une mauvaise exécution du travail.
3. Examens de la conception et révisions de la portée du projet	3. Les examens de la conception et les révisions relatives à la portée du projet entraînent des dépassements budgétaires. Le projet devrait être soigneusement étudié et conçu avant la mise en œuvre pour éviter des écarts majeurs au cours de sa mise en œuvre, entraînant des retards et des coûts additionnels.
5. Transposition de toutes les solutions en matière de conception dans les devis quantitatifs.	4. La portée du projet a été augmentée, notamment la construction de murs de soutènement, le remblaiement de la partie marécageuse de la route et l'enlèvement de rochers en raison de la sous-estimation de l'état du terrain.

2. Performance de l'emprunteur

Note*	Évaluation narrative de la performance de l'emprunteur à insérer par la Banque (quantitative et qualitative selon l'information disponible). Voir note d'orientation. (longueur indicative maximale : 250 mots)
3	<p>La performance de l'agence d'exécution pour assurer la préparation et la mise en œuvre a été largement satisfaisante. Il y a eu cependant un retard excessif dans la mise en œuvre en raison d'une augmentation significative de l'ampleur des travaux, principalement attribuée aux lacunes au niveau de la conception et à la sous-estimation des devis quantitatifs qui ont entraîné une augmentation significative des coûts du projet. L'Unité de coordination du projet (UCP) n'a pas fait un suivi rigoureux de l'ampleur des travaux afin de pouvoir détecter assez tôt les sous-estimations. Il y a eu également une dépréciation importante de la monnaie locale en raison de problèmes microéconomiques, ce qui a affecté à la fois le contrat des principaux travaux routiers et les contrats des travaux accessoires. Le taux de change du dollar par rapport au cedi ghanéen au moment de l'attribution du contrat était de 1\$ = 1,4272 GHS. À ce jour, il a triplé pour atteindre 1\$ = 3,842 GHS. Cela a affecté tous les travaux des entrepreneurs et ralenti les progrès des travaux sur place. Une provision pour coût supplémentaire a été prévue pour palier à la dépréciation. Le suivi et l'évaluation du projet ont été satisfaisants. Après avoir découvert les changements au niveau de l'ampleur des travaux et la sous-estimation du devis quantitatif, l'emprunteur a coopéré pour s'assurer que le projet est maintenu sur la bonne voie par le respect des recommandations faites par la Banque. À partir de ce moment, les recommandations et les plans d'action ont été suivis, et des conseils ont été sollicités pour trouver des solutions aux problèmes. L'Emprunteur a assuré la participation active des parties prenantes concernées à la mise en œuvre du projet. Malgré les changements au niveau de l'ampleur des travaux et la sous-estimation des travaux, la performance de l'UCP a été satisfaisante pendant la durée du projet.</p>

Questions clés (relatives à la performance de l'emprunteur, max 5, insérer d'autres lignes au besoin)	Leçons apprises
1. Soumission des rapports d'étape	1. Les rapports d'étape ont été soumis par le consultant du projet directement à la Banque et il n'y a pas eu de retards.
2. Retards dans le traitement de l'IPC	2. Auparavant, il fallait approximativement 40 signatures et 4 mois (160 jours) pour traiter les bons de paiement. Les retards au niveau de l'IPC ont été considérablement réduits grâce à une note de service ministérielle suite aux requêtes de la Banque concernant un autre projet routier qui était en cours à l'époque. Ce projet a bénéficié de cette directive. Les 4 mois précédents dans le traitement de l'IPC ont été réduits à 21 jours (3 semaines). En outre, les fonds destinés à payer les IPC ne sont pas mis en réserve pour permettre un paiement rapide, en particulier lorsque le GdG a dû financer des dépenses non autorisées.
3. Transposition de toutes les solutions en matière de conception dans les devis quantitatifs.	Il y a eu une hausse de l'ampleur du projet en ce qui concerne la construction de murs de soutènement, le remblaiement de la partie marécageuse de la route et l'enlèvement de rochers en raison de la sous-estimation de l'état du terrain.
4. Évaluation détaillée du temps requis pour chaque travail communautaire	L'achèvement de la plupart des travaux communautaires était prévu au bout d'un an bien qu'il y ait eu des changements au niveau de l'ampleur des travaux. À l'avenir, Les calendriers des différents contrats devraient être soigneusement évalués.

5. Performance des autres parties prenantes

Note*	Évaluation narrative de la performance d'autres parties prenantes y compris des cofinanciers, fournisseurs, prestataires de services. Voir note d'orientation sur les questions à couvrir. (Longueur indicative maximale : 250 mots)	
3	<p>Les autorités locales ont joué un rôle déterminant pour l'élimination des structures illégales et juridiques dans l'économie et cela a eu un impact positif sur la progression des travaux. Les autorités locales ont également aidé acquérir des sites pour les marchés, des cliniques, etc. Étant une expansion urbaine, dotée de structures sans démarcation et comportant d'autres déficits de développement spatial, les entreprises de services publics ont été très actives dans la relocalisation des systèmes d'adduction d'eau, de l'électricité et des câbles téléphoniques. Le consultant a également rempli sa mission de manière satisfaisante. Des étapes de la conception à la supervision, le Consultant a fait montre d'une connaissance appréciable des objectifs et des stratégies du projet pour atteindre les objectifs du projet.</p> <p>Le consultant a également veillé à obtenir une approbation pour tous les changements majeurs au niveau de la conception, du calendrier et de la gestion du projet. La supervision du contractant a été effectuée efficacement et les problèmes découlant du projet ont été rapidement portés à l'attention de toutes les parties prenantes. L'Entrepreneur a, dans une large mesure, également coopéré avec le Consultant et d'autres parties prenantes dans le projet pour assurer une évolution rapide du travail, nonobstant les révisions (en raison des conditions du sol) et l'interférence / frustration des usagers de la route. Cependant, les rapports d'étapes ont été soumis en retard à de nombreuses reprises. Soit ils n'étaient pas soumis, soient ils l'étaient en retard. Les tâches de l'entrepreneur ont été exécutées de manière satisfaisante. En outre, il a fait l'effort d'achever le projet dans les délais.</p>	
Questions clés (relatives à la performance d'autres parties prenantes, max 5, insérer d'autres lignes au besoin)	Leçons tirées (max. 5)	Groupe cible (pour les leçons apprises)
1. Devis quantitatifs à bas prix	1. L'évaluation par appel d'offres ne devrait pas nécessairement choisir les offres les moins-disantes, mais devrait également tenir compte de leur caractère raisonnable. Une tarification déraisonnablement peu coûteuse aboutit habituellement à des contrats déséquilibrés, limitant ainsi la capacité du contractant à respecter les termes des contrats.	GdG, DUR, UCP

2. Qualité du personnel	2. En dépit de la soumission de documents attestant de la compétence du personnel en matière de projets, certains membres du personnel n'avaient pas les compétences et les connaissances requises pour exécuter le projet. La plupart des agents utilisés pour l'appel d'offres sont changés au cours du processus de mise en œuvre et leur remplacement se fait avec beaucoup de retard, ce qui entraîne également des retards dans la mise en œuvre du projet. Au cours de la mise en œuvre (construction), le client devrait insister sur l'utilisation du personnel proposé lors de l'appel d'offres.	DUR, UCP, Consultant
3. Qualité du travail & calendrier	3. Pour une mise en œuvre réussie du projet, une supervision efficace est essentielle et est une condition préalable pour une qualité des travaux. Lorsque les spécifications et les normes sont respectées, le projet peut atteindre ses objectifs. Une planification appropriée fait gagner en argent et en temps.	DUR, UCP, Consultant, Entrepreneur

IV Résumé des principales leçons tirées et des recommandations

1. Principales leçons tirées

Questions clés (max. 5, insérer d'autres lignes au besoin)	Leçons clés apprises	Groupe cible
1. Alignement du projet sur les principales priorités du programme de développement du pays	1. Ce projet est conforme aux priorités du pays, c'est dire un pays en développement dont les besoins en infrastructures sont énormes, comme l'indiquent la Stratégie de réduction de la pauvreté du Ghana II (SRPII) et le Programme de croissance et de développement partagé au Ghana (GSGDA). À partir de ce projet, la Banque a apporté son soutien aux efforts du gouvernement visant à améliorer l'infrastructure et l'intégration aux marchés régionaux.	Banque, GdG
2. Coordination des donateurs dans le secteur du transport	2. La plupart des bailleurs de fonds partenaires du secteur des transports sont confrontés à des problèmes similaires à ceux rencontrés par le projet. Le groupe de travail du secteur des transports a permis à la Banque de partager ses expériences sur ce projet et a également appris en examinant les meilleures pratiques dans d'autres projets de transport financés par d'autres bailleurs de fonds.	Banque
3. Dialogue et établissement de rapports	3. L'instauration d'un bon dialogue est l'une des clés de la réussite d'un projet. Les réunions fréquentes avec les parties prenantes concernées ont permis de résoudre rapidement les problèmes sans affecter négativement le projet.	Banque, GdG
4. Répartition des travaux en lots	4. La présentation du projet par lots de mise en œuvre (lots 1 et 2) au titre des deux principaux organismes de financement, FAD et AFD, a permis de respecter les différentes règles et lignes directrices. Deuxièmement, la démarcation entre les travaux auxiliaires et les travaux principaux du lot 2 a donné l'occasion à des entrepreneurs locaux de participer à la mise en œuvre de projets financés par des bailleurs de fonds, mais non sans difficultés.	Banque, GDG

2. Recommandations clés (avec un accent particulier sur la nécessité d'assurer la viabilité des avantages du projet)

Question clé (max. 10, insérer d'autres lignes au besoin)	Recommandation clé	Responsable	Délai
1. Groupe de travail secteur transport	Maintenir le groupe de travail secteur des transports. Réunions régulières et dialogue pour améliorer les politiques relatives au secteur des transports	Banque	Continu
2. Unité de coordination du projet	La poursuite de l'utilisation de l'UCP pour le projet financé par la Banque est recommandée. L'UCP a contribué de manière significative à la réalisation des objectifs de mise en œuvre du projet et à la réalisation des objectifs du projet.	GdG, Banque	Continu
3. Entretien et viabilité	Le réseau routier étant en extension continue, le GdG devrait instaurer et appliquer des mesures pour augmenter et ajuster continuellement les recettes annuelles des fonds routiers afin que les besoins en matière d'entretien puissent être satisfaits. Il serait des plus appropriés que l'augmentation proposée de la taxe sur le carburant au début de janvier 2016 se concrétise. Les agences de mise en œuvre devraient également donner la priorité à l'entretien des routes sur leur budget annuel.	GdG, DUR, MRH	Continu
4. Capacité institutionnelle	Les capacités des MDA dans le secteur des transports doivent être améliorées notamment dans les domaines de la gestion des contrats et des procédures de passation de marché et des procédures fiduciaires de la Banque. Cela permettra d'améliorer la mise en œuvre du projet et la réalisation de ses objectifs.	GdG, Bank	Continu

V Notation générale du RAP

Dimensions et critères	Note*
DIMENSION A : PERTINENCE	4,0
Pertinence de l'objectif de développement du projet (II.A.1)	4,0
Pertinence de la conception du projet (II.A.2)	4,0
DIMENSION B : EFFICACITÉ	3,0
Objectif de développement (II.B.4)	3,0
DIMENSION C : EFFICIENCE	2,72
Respect du calendrier (II.C.1)	2,0
Efficiency dans l'utilisation des ressources (II.C.2)	4,0
Analyse du rapport coût-bénéfice (II.C.3)	3,0
Progrès dans la mise en œuvre (IP) (II.C.4)	1,89
DIMENSION D: VIABILITÉ	3,25
Viabilité financière (II.D.1)	2,0
Viabilité institutionnelle et renforcement des capacités (II.D.2)	3,0
Appropriation et viabilité des partenariats (II.D.3)	4,0
Viabilité environnementale et sociale (II.D.4)	4,0
MOYENNE DES NOTES DES DIFFÉRENTES DIMENSIONS	3,24
NOTE GLOBALE DE L'ACHÈVEMENT DU PROJET	(S)

VI Acronymes et abréviations

Acronymes (Insérer d'autres lignes au besoin)	Définition
BAD	<i>Banque africaine de développement</i>
FAD	<i>Fonds africain de développement</i>
DBST	<i>Double traitement de surface bitumineuse</i>
DUR	<i>Département des routes urbaines</i>
GdG	<i>Gouvernement du Ghana</i>
GSGDA	<i>Programme de développement de la croissance partagée au Ghana</i>
SCRP II	<i>Stratégie II de réduction de la pauvreté au Ghana</i>
MDA	<i>Ministères, départements et agences</i>
MMDA	<i>Assemblées métropolitaines / municipales / de district</i>
MRH	<i>Ministère chargé des routes et des autoroutes</i>
PAP	<i>Personnes affectées par le projet</i>
UCP	<i>Unité de coordination du projet</i>
RSDP	<i>Programme de développement du secteur routier</i>
TSDP	<i>Programme de développement du secteur des transports</i>
TSIP	<i>Programme d'investissement dans le secteur des transports</i>
TSP	<i>Programme du secteur des transports</i>
BRT	<i>Transport rapide par autobus</i>
EIES	<i>Évaluation de l'impact environnemental et social</i>
ECG	<i>Compagnie d'électricité du Ghana</i>
EPA	<i>Agence de protection de l'environnement</i>
GWCL	<i>Compagnies des eaux du Ghana</i>

Pièce jointe obligatoire : Rapport de mise en œuvre et de résultats actualisé, dont la date doit être identique à celle de la mission RAP.