

FONDS AFRICAIN DE DÉVELOPPEMENT



GHANA

ROUTE AKATSI-DZODZE-NOEPE (AKATSI-AKANU)

RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP)

RGDW/PICU

Juillet 2018

Document traduit

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



GRUPE DE LA BANQUE
AFRICAINNE
DÉVELOPPEMENT DE

I DONNÉES DE BASE

A Données concernant le rapport

Date du rapport	Date du rapport :	Décembre 2015	
	Date de la mission (si effectuée sur le terrain) :	Du : 13 juillet 2015	Au : 27 juillet 2015

B Personnel de la Banque responsable du projet

Postes	À l'approbation	À l'achèvement
Directeur régional	M. E.G. Taylor-Lewis/ M. J. Litse	M. Abdellatif Bernoussi
Chef de bureau pays	Sans objet - M. A. Jeng	Mme Marie-Laure Akin-Olugbade
Directeur sectoriel	M. R. Rakotobe / M. G. Mbesherebusa	M. Amadou Oumarou
Responsable sectoriel	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 suppléant	M. R. Sherman / M. M. Kane	Mme Sheila Enyonam Akyea
Chef d'équipe du RAP		M. Peter Ofori-Asumadu
Membres de l'équipe du RAP		

C Données concernant le projet

Nom du projet : ROUTE AKATSI-DZODZE-NOEPE (AKATSI-AKANU)		
Code du projet : P-GH-D00-009 (original)/ P-GH-DB0-014 (original)	Numéro (s) de l'instrument : 2100150007013, 2100150018994	
Type de projet : Investissement	Secteur : Transports	
Pays : GHANA	Catégorie environnementale (1-3) : II	
Étapes clés du traitement – Financement seulement approuvé par la Banque (ajouter/supprimer des rangées en fonction du nombre de sources de financement)	Principaux événements (financement seulement approuvé par la Banque)	Décaissement et dates de clôture (financement seulement approuvé par la Banque)
Source de financement / Instrument 1 : Prêt FAD	Source de financement / Instrument 1 : Prêt du FAD	Source de financement / Instrument 1 : Prêt FAD
Date d'approbation : 20 décembre 2002	Montants annulés : 2 761 859,50 UC	Délai initial de décaissement : 31 décembre 2007
Date de signature : 18 juillet 2003	Financement additionnel : 13,4 millions UC (approuvé le 16 décembre	Date initiale de clôture : 31 décembre 2006

	2008 ; signé le 6 octobre 2009 et entré en vigueur le 10 novembre 2009 ; délai initial de décaissement : 31 décembre 2011 et prorogé au 30 décembre 2013)			
Date d'entrée en vigueur : 23 juillet 2004	Restructuration (préciser la date et le montant) : S.O.		Délai modifié de décaissement (le cas échéant) : 30 juin 2013	
Date d'entrée en vigueur du 1 ^{er} décaissement : 14 septembre 2005	Prorogations (préciser les <i>dates</i>) :		Date de clôture modifiée (le cas échéant) : 30 décembre 2013	
Date effective du 1 ^{er} décaissement : 24 janvier 2007				
Source de financement / instrument (ajouter / supprimer des rangées en fonction du nombre de sources de financement) :	Montant déboursé (montant, UC) :	Pourcentage déboursé (%) :	Montant non déboursé (UC) :	Pourcentage non déboursé (%) :
Source de financement / instrument 1 :	9 958 140,50	78,29	2 761 859,50	21,71
Source de financement / instrument 2 :	10 527 843,38	78,57	2 872 156,62	21,43
Gouvernement :	2 900 000-	100	0	0
Autres (par exemple partenaires financiers). <i>Ajouter des rangées en cas de besoin</i>	-	-	-	-
TOTAL	23 385 983,88	80,59	5 634 016,12	19,41
Source de financement / instrument (ajouter / supprimer des rangées en fonction du nombre de sources de financement) :	Montant déboursé (montant, UC) :	Pourcentage déboursé (%) :	Montant non déboursé (UC) :	Pourcentage non déboursé (%) :
Source de financement / instrument 1 :	9 958 140.50	78,29	2 761 859,50	21,71
Source de financement / instrument 2 :	10 527 843,38	78,57	2 872 156,62	21,43
Gouvernement :	2 900 000-	100	0	0
Autres (par exemple co-financiers). <i>Ajouter des rangées en cas de besoin</i>	-	-	-	-
TOTAL	23 385 983,88	80,59	5 634 016,12	19,41
Co-financiers et autres partenaires externes : S.O.				
Agence(s) d'exécution et de mise en œuvre : Ministère des routes et des transports, Office ghanéen des routes				

D Examen par la direction et commentaires

Rapport examiné par	Nom	Date d'examen	Commentaires
Chef de bureau pays	Mme Marie-Laure Akin-Olugbade		
Responsable sectoriel	M. Jean Kizito Kabanguka		
Directeur régional (en qualité de chef d'équipe dans le pays)	M. Frank Perrault		
Directeur sectoriel	M. Amadou Oumarou		

A Pertinence

1. Pertinence de l'objectif de développement du projet

Note*	Évaluation descriptive (250 mots max.)
4	<p>D'après les constats effectués par les gouvernements du Ghana et du Togo, afin de réduire la pauvreté, il fallait nécessairement déployer des efforts pour améliorer l'accès aux services sociaux et aux infrastructures de base en faveur des pauvres. Par conséquent, au Ghana, le gouvernement a élaboré une stratégie de réduction de la pauvreté (GPRS 1, 2003-2005) qui a mis l'accent sur : i) la croissance économique, ii) le développement rural intégré, iii) l'augmentation des opportunités d'emploi, et iv) l'amélioration de l'accès des personnes démunies vivant dans les zones rurales et urbains aux services publics de base tels que l'éducation, les soins de santé, l'eau, l'assainissement et les services de planification familiale. Au Togo, dans le cadre de son programme de relance et d'ajustement économique, le gouvernement a élaboré et adopté une Politique de redressement et de réhabilitation du secteur des transports visant à le rendre de nouveau efficace et à accroître sa contribution à l'amélioration de la compétitivité de l'économie nationale.</p> <p>L'appui de la Banque à ce projet s'inscrit dans sa vision, sa politique en matière d'intégration économique régionale et ses stratégies pour les deux pays (Document de stratégie pays 1999-2001), qui mettent l'accent sur l'intégration économique et commerciale régionale.</p> <p>La route Akatsi-Dzodze-Noépé, qui fait partie du réseau routier transrégional de la CEDEAO (corridor Abidjan-Lagos), supporte le trafic national, régional et international, favorisant ainsi le développement économique ainsi que le commerce et l'intégration au niveau régional. En 2000, la route s'était tellement détériorée qu'elle a posé de sérieux problèmes aux voyageurs, augmenté les coûts de transport et aggravé les problèmes de sécurité..Le projet vise à faciliter l'accès aux terres agricoles ainsi que le commerce et la circulation des biens et des services.</p>

* Pour toutes les notes du PAR, suivre l'échelle suivante : 4 (Très satisfaisante), 3 (satisfaisante), 2 (Insatisfaisante), 1 (Très insatisfaisante)

2. Pertinence de la conception du projet

Note*	Évaluation descriptive (250 mots max.)
3	<p>La route était l'une des plus importantes routes internationales qui nécessitaient une attention immédiate afin de faciliter l'intégration régionale et de réduire la pauvreté dans les zones d'influence des deux pays. La portée du projet, qui initialement comprenait deux tronçons, celui entre Akatsi-Dzodze et Akanu dans le sud-est du Ghana et celui entre Akanu et Noépé dans le sud-ouest du Togo, a finalement été réduite pour couvrir uniquement l'axe routier au Ghana (Akatsi-Dzodze- Akanu) ainsi que le pont permettant de traverser le fleuve Aka à la frontière avec le Togo.</p> <p>L'étude de faisabilité et de conception technique détaillée ainsi que la préparation des documents d'appel d'offres pour le projet routier Akatsi-Dzodze-Noépé de 31,4 kms ont été effectuées avec l'aide du Fonds fiduciaire danois et ont pris fin en août 2001. En raison des retards dans l'exécution des conditions de prêt, la conception technique a dû être modifiée. Ce changement de conception et les passations de marché ultérieures ont pris plus de temps que prévu de mai 2006 à novembre 2008. La nouvelle conception technique est due en grande partie aux modifications des règles relatives au maximum de la charge à l'essieu, en vertu des nouvelles réglementations de la CEDEAO et aux hausses de prix des matériaux de construction intervenues au fil du temps. Par conséquent, le coût estimatif du projet revu à la hausse est d'environ 51 % par rapport aux estimations faites lors de l'évaluation. Afin de mettre en œuvre le projet, il a été divisé en deux parties et la surface d'usure a été spécifiquement réduite, c'est-à-dire en passant du béton asphaltique (A / C) au revêtement bicouche bitumeux en couche de surface (DBTS) pour permettre aux fonds disponibles de couvrir le premier lot. Les documents d'appels d'offres ont ainsi été préparés pour ces deux lots afin de faciliter le lancement des appels d'offres. Avec le prêt complémentaire, toute la surface de la route a été construite avec du béton asphaltique (A / C) conformément à la conception technique.</p> <p>Lot 1 :Tronçon Akatsi- Dzodze (25 kms) Lot 2 :Tronçon Dzodze – Akanu (5 kms)</p>

3. Leçons retenues au sujet de la pertinence

Principaux problèmes (5 au maximum, ajouter des rangées en cas de besoin)	Leçons retenues	Public cible
1. Présence du Document de stratégie nationale de développement	La disponibilité en temps opportun du Programme de développement du sous-secteur routier (ROSSIP) et du NCDF, suivis de la stratégie de réduction de la pauvreté mise en œuvre par le Ghana (GPRS 1), a permis à la Banque d'inscrire le projet dans le cadre du programme de développement du gouvernement.	GOUV.G, la Banque
2. Documentation de la conception technique et de l'appel d'offres	Le long délai (plus de 2 ans dans le cas présent) qui s'est écoulé entre la conception, l'approbation et la réalisation du projet devrait être évité afin de préserver la conception et l'intégrité financière du projet.	GOUV.G, la Banque
3. Droit de priorité sur la zone d'emprise du projet	Le déguerpissement des installations autorisées et non autorisées situées sur la zone d'emprise du projet routier tend à être difficile et tardif. Le Gouvernement du Ghana (GOUV.G) devrait s'efforcer d'appliquer ses règlements en matière de construction et d'évaluer rapidement et de verser toutes les indemnités dues afin de sécuriser / d'acquérir légalement cette zone d'emprise. Si ce problème persiste, il pourrait entraîner des changements d'objectifs.	GOUV.G, UCP

1. Progrès accomplis vers la réalisation de l'objectif du projet (but du projet)

B Efficacité

Fournir une brève description du projet (composantes) et le contexte dans lequel il a été conçu et mis en œuvre. Énoncer l'objectif de mise en œuvre du projet (généralement son but, tel que défini dans le manuel du projet) et évaluer les progrès. Des résultats imprévus devraient également être pris en compte dans le projet, ainsi que la référence spécifique concernant l'égalité hommes-femmes. Il faudrait également envisager la cohérence des hypothèses qui relient les différents niveaux de la chaîne de résultats dans le manuel du projet. Longueur indicative max : 400 mots.

Dans le sillage du ROSSIP et du NCDF, la stratégie de croissance et de réduction de la pauvreté du Ghana (GPRS I -2003-2005 et GPRS II, 2006 -2009) a été préparée et mise en œuvre au moment de la réalisation du projet. L'importance des infrastructures de transport a été soulignée dans le GPRS II car elles facilitent la croissance économique et la réduction de la pauvreté. Le gouvernement a en outre mis en place un programme de développement du secteur des transports (TSDP) pour les cinq années suivantes (2008 - 2012) qui visait encore à créer un système de transport intégré, efficace, économique et durable. L'objectif de ce projet était de mettre en place une infrastructure de transport intégrée, viable et durable pour atteindre les objectifs de réduction de la pauvreté et d'intégration régionale de la CEDEAO afin de transporter de manière sûre, fiable, efficace et efficiente les personnes et les biens.

L'objectif du projet est de promouvoir l'intégration régionale et de contribuer à l'objectif du gouvernement en matière de réduction de la pauvreté et de développement économique en raccourcissant le temps de trajet et en réduisant les coûts d'exploitation des véhicules (CEV), ce qui permet d'alléger les frais que paient les usagers de la route aussi bien pour le transport des passagers que des marchandises.

Le coût initial du projet de 14,13 millions d'UC n'était pas suffisant pour le réaliser intégralement en raison des retards excessifs et du long délai qui s'est écoulé entre la conception technique, l'approbation, la réalisation et la mise en œuvre du projet. Le coût du projet a augmenté pour s'élever à 29,03 millions d'UC et cela a nécessité la réduction de son ampleur pour se conformer aux fonds disponibles. Les travaux ont été divisés en deux tranches.

1^{er} lot : l'axe Akatsi-Dzodze a été financé dans le cadre du prêt initial et le 2^{ème} lot, soit l'axe Dzodze-Akanu, qui consiste à construire un pont sur le fleuve Aka et une route avec une surface asphaltique sur l'Akatsi-Dzodze (tronçon du lot 1), a été financé grâce à un prêt additionnel après réévaluation.

Les résultats escomptés ont été la préparation des documents d'appel d'offres, du rapport d'évaluation des offres, des documents contractuels à utiliser pour la sélection des entrepreneurs, la réhabilitation / l'amélioration du projet routier pour construire une route à béton asphaltique de deux voies longues de 30 km et dotée d'une chaussée de 7,3 m. Cette route comprendra des aménagements de sécurité routière et deux accotements de 2 m d'Akatsi à Akanu. En plus, un pont en béton sera construit sur le fleuve Aka à la frontière. Il fallait également que les rapports mensuels / trimestriels, le rapport final d'achèvement et les rapports d'audit soient rédigés pour informer les parties prenantes de l'évolution du projet et de la situation fiduciaire. Le projet a été achevé et livré de manière satisfaisante.

Certains résultats positifs non anticipés sont les suivants :

- Les femmes ont largement bénéficié du projet étant donné les nombreux marchés situés le long de la route et les nombreuses femmes actives dans la vente de produits alimentaires, légumes, fruits, poissons, de produits artisanaux, etc.
- On a également noté un meilleur accès en termes de disponibilité de véhicules, aux centres de santé, aux établissements d'enseignement ainsi qu'aux marchés.

2. Rapport sur les résultats

Indicateurs de résultat (conformément au manuel du projet ; ajouter des rangées en cas de besoin)	Valeur de base (Année)	Valeur la plus récente (A)	Objectif final (B) (valeur prévue à la réalisation du projet)	Progrès réalisés en vue de l'objectif (% réalisé) (A/B)	Évaluation descriptive (longueur maximum indicative : 50 mots par résultat)	Indicateur du secteur principal (Oui/Non)
Résultat 1 : Accroître les échanges commerciaux entre le Ghana et les autres pays de la CEDEAO	365 (2007)	749	402	105,2	Une hausse de plus de 100 % a été obtenue par rapport à l'objectif (de 402 millions de dollars US) d'au moins 10 % d'augmentation du commerce en 2012. Cette route peut devenir un choix privilégié pour le transport des marchandises en provenance et à destination du Togo, du Bénin et du Nigeria, si le poste frontalier conjoint est opérationnel. Actuellement, les agents de douane font leur travail séparément car le poste frontalier conjoint n'est pas encore équipé des moyens logistiques requis.	Oui
Résultat 2 : Réduction du coût pour l'utilisateur de la route	1,39 (2007)	0,62	1,11 \$ / km	136,5	Une réduction de 55 % des coûts de transport a été obtenue par rapport à l'objectif de 1,11 \$ / km (au moins 20 %) fixé en 2012. Les propriétaires de véhicules qui utilisent la route ont confirmé que leurs véhicules nécessitent moins de réparations. Le coût de ces réparations est habituellement répercuté sur les tarifs de voyage payés par les passagers.	Oui
Résultat 3 : Réduction du trajet	3 h (2007)	0,58 h	2,4 h	405	Réduction du trajet d'au moins 20 % entre 2007 et 2012. En outre, les accidents ont diminué en raison de l'application de mesures de réduction de la vitesse sur la route.	Oui
Résultat 4 : Hausse du trafic	710 (2008)	997	1033	90,4	Actuellement, le taux de croissance du trafic routier est d'environ 4,97 %. Entre 2007 et 2012, le taux prévu était d'au moins 5,5 %.	
Résultat 5 : Réduction de la pauvreté grâce à la hausse des activités économiques	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	Les commerçants ont indiqué que grâce à la réduction du trajet, ils sont en mesure d'écouler leurs marchandises dans plusieurs villes en l'espace d'une semaine. Le commerce qui dans le passé avait cessé sur le corridor routier a repris.	Non
Note* (voir méthodologie sur le rapport d'étape)	Évaluation descriptive					
4	La note est très satisfaisante. Tous les objectifs ont été atteints. Afin de préserver tous ces résultats, il faut nécessairement que le projet soit viable. L'entretien de la route doit être activement effectué par l'agence du gouvernement chargée de cette tâche. Le contrôle de la charge à l'essieu doit continuer d'empêcher la détérioration de la route plus vite que prévu. Les vérifications de la charge à l'essieu se sont multipliées le long du corridor avec la mise en circulation de camionnettes permettant de faire des contrôles itinérants.					

3. Rapport sur les résultats

Indicateurs de résultat (conformément au manuel du projet ; ajouter des rangées en cas de besoin)	Valeur de base (Année)	Valeur la plus récente (A)	Objectif final (B) (valeur prévue à la réalisation du projet)	Progrès réalisés en vue de l'objectif (% réalisé) (A/B)	Évaluation descriptive (longueur maximum indicative : 50 mots par résultat)
Résultat 1 : Construction d'une route à béton asphaltique de deux voies longues de 30 km et dotée d'une chaussée de 7,3 m et de deux accotements de 2 m d'Akatsi à Akanu. Pont en béton armé sur le fleuve Aka et aménagements de sécurité routière.	30	30	100	La route dont la conception initiale reposait sur une surface de roulement a maintenant été renforcée en tant que pavé en béton asphaltique avec des aires de stationnement et des dispositifs de sécurité. La route a été élargie à partir de sa largeur initiale et dispose de ponceaux importants et d'un système de drainage pour éviter les inondations. Cette route mène au poste frontalier conjoint situé à Noepe (entre le Ghana et le Togo).	Oui
Résultat 2 : Rapports mensuels / trimestriels, certificat de paiement, rapport final d'achèvement et rapports d'audit	S.O.	S.O.	S.O.	Pendant toute la durée du projet, les rapports d'étape mensuels et trimestriels ont été constamment préparés, ainsi qu'un rapport d'achèvement final soumis à la fin du projet. Le contenu des rapports a illustré les réalités du terrain et toutes les parties prenantes ont été informées des progrès et des problèmes enregistrés ainsi que des mesures nécessaires pour améliorer les avantages du projet en faveur des communautés et du pays.	Non
Résultat 3 : Prêt décaissé à 100 %	78,43	100	78,43	Bien que le taux de décaissement de 100 % n'ait pas été atteint, tous les paiements ont été effectués à la fin du projet. Il n'y a pas d'arriérés de paiement. Les économies proviennent du fait que le revêtement bicouche bitumeux en couche de surface (DBST) prévu dans le lot 1 a été remplacé par du béton bitumineux.	Oui
Note* (voir méthodologie sur le rapport d'étape)	Évaluation descriptive				
4	Le projet a obtenu la note Très satisfaisant , tous les résultats escomptés ont été obtenus.				

4. Note relative à l'objectif de développement (OD)

Note OD (découlant du rapport d'étape mis à jour) *	Évaluation descriptive (250 mots max.)
4	<p>Les résultats suivants ont été obtenus :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Augmentation des échanges commerciaux entre le Ghana et les autres pays de la CEDEAO ; 2. Réduction du coût payé par les usagers de la route ; 3. Réduction du trajet ; 4. Baisse de la pauvreté grâce à l'expansion des activités économiques. <p>À l'exception de la hausse prévue de 5,5 % du trafic routier entre 2007 et 2012 pour laquelle un taux de 4,97 % a été obtenu, tous les autres résultats ont été très satisfaisants. Certains résultats imprévus (par exemple les femmes ayant largement bénéficié des nombreux marchés situés le long de la route et leurs activités de vente de produits alimentaires, légumes, fruits, poissons, de produits artisanaux, etc., de même qu'un meilleur accès en termes de disponibilité de véhicules, aux centres de santé, aux établissements d'enseignement ainsi qu'aux marchés) ont été aussi obtenus. Ces résultats sont conformes aux normes acceptables aussi bien par la Banque que par le GOUV.G</p>

5. Bénéficiaires (ajouter des rangées en cas de besoin)

Réel (A)	Prévu (B)	Progrès accomplis pour atteindre l'objectif (% réalisé) (A/B)	% de femmes	Catégorie (par ex. paysans, étudiants)
Usagers de la route (transporteurs, passagers, importateurs, piétons)	Usagers de la route (transporteurs, passagers, piétons)	100	60 %	Étudiants, chauffeurs, commerçants, importateurs.
Agriculture, commerce et industries de transformation	Agriculture, commerce et industries de transformation	100	60 %	Paysans, commerçants.

6. Résultats non anticipés ou additionnels (ajouter des rangées en cas de besoin)

Description	Type (par ex. sur le genre, changement climatique, social, autre)	Positif ou négatif	Impact sur le projet (Élevé, Moyen, Faible)
1. Les femmes ont largement bénéficié du projet étant donné les nombreux marchés situés le long de la route et les nombreuses femmes actives dans la vente de produits alimentaires, légumes, fruits, poissons, de produits artisanaux, etc.	Genre	Positif	Élevé
2. Meilleur accès en termes de disponibilité de véhicules, aux centres de santé, aux établissements d'enseignement ainsi qu'aux marchés.	Social	Positif	Élevé

7. Leçons retenues en termes d'efficacité (ajouter des rangées en cas de besoin)

Principaux problèmes (5 au maximum, ajouter des rangées en cas de besoin)	Leçons retenues	Public cible
1. Fonds inadéquats pour effectuer l'entretien habituel et périodique	Bien veiller à l'utilisation judicieuse des fonds destinés à l'entretien.	GOUV.G, MRH
2. Strict contrôle de la charge à l'essieu tout au long de la route	Le Règlement de la CEDEAO sur la charge à l'essieu, fondé sur de nouvelles directives données aux opérateurs de pont-basculé, est entré en vigueur. Par conséquent, il est impératif d'effectuer un contrôle strict de la charge à l'essieu sur le corridor routier.	CEDEAO et citoyens d'autres pays

C Efficacité

1. Réalisation en temps opportun

Durée prévue du projet – années (A) (conformément au RAP)	Temps réel de mise en œuvre – années (B) (de la date d'entrée en vigueur pour le 1 ^{er} décaissement)	Ratio du délai prévu et du délai réel de mise en œuvre (A/B)	Note *
3,75 07 2003-03 2007	7,29 08 2005 - 12 2012	0,51	2

Évaluation descriptive (250 mots max.)

Le long retard constaté avant et pendant la mise en œuvre était la cause principale des dépassements de délais du projet. Le non-respect des conditions du premier décaissement en vertu de l'accord de prêt était la raison principale du retard enregistré par le projet. Les problèmes concernaient les règles relatives à la charge à l'essieu et les « arriérés de paiements concernant la route ». Le problème relatif aux règles sur la charge à l'essieu a été résolu plus tôt.

Cependant, les retards dans les travaux routiers ont été aggravés en raison d'un arriéré de paiement à une entreprise de construction, Messrs Interbeton. Une tierce partie avait intenté un procès contre Interbeton devant les tribunaux et le gouvernement ne pouvait donc verser aucun paiement à cette entreprise. Ce litige a duré pendant longtemps jusqu'à ce qu'il soit tranché par le tribunal. La somme due a été payée en juillet 2005 et la déclaration de conformité aux conditions préalables au premier décaissement du prêt a été émise dans une lettre en date du 18 août 2006 (près de 4 ans après l'approbation du prêt). Des questions telles que le financement de contrepartie, l'indemnisation des personnes affectées par le projet (PAP) et la délocalisation des services d'utilité publique situés dans la zone d'emprise du projet routier ont accentué les retards pendant sa mise en œuvre. Cette situation a eu des effets néfastes sur l'intégrité financière et la conception technique du projet et a constitué une menace pour la réalisation des objectifs du projet. Les problèmes de plus faible ampleur tels que la mauvaise planification par l'entreprise de construction, la force majeure (changement inattendu des conditions météorologiques / climatiques) et une mauvaise supervision ont également contribué (bien qu'à un moindre degré) aux retards enregistrés dans la mise en œuvre du projet.

2. Utilisation efficace des ressources

% moyen de mise en œuvre des résultats du MP financé par tous les bailleurs de fonds (A) (voir II.B.3)	Taux d'engagement (%) (B) (Voir tableau 1.C – Taux d'engagement total de tous les bailleurs de fonds)	Ratio du pourcentage de construction d'infrastructure et taux d'engagement (A/B)	Note *
100	80,59	1,24	4

Évaluation descriptive (250 mots max.)

Le projet a largement atteint les objectifs escomptés et n'a pas dépassé le budget disponible pour sa réalisation.

3. Analyse coût-avantage

Taux de rendement économique (lors de l'évaluation)	Taux de rentabilité économique mis à jour (à la fin)	Note*
18 %	15,7%	3
Évaluation descriptive (250 mots max.)		
<p>À l'achèvement du projet, une analyse de ses coûts et avantages basé sur la durée de vie économique de 20 ans, a révélé un taux de rentabilité économique interne (TREI) de 15,7 %. Le TREI inférieur est attribuable au coût par kilomètre plus cher du projet en raison de la modification de la surface de la chaussée pour se conformer aux nouvelles normes de la CEDEAO en matière de charge à l'essieu et de l'augmentation du coût du projet due au coût des matériaux de construction.</p> <p>Lors de la réévaluation, le critère d'éligibilité retenu pour le projet était que le taux de rentabilité économique interne (TREI) devait être supérieur au coût d'opportunité du capital actuellement appliqué par les banques commerciales au Ghana. Lors de la réévaluation, le TREI était de 18 %, supérieur au coût d'opportunité de 15 % du capital en vigueur au Ghana. Par conséquent à la fin, le projet était toujours considéré comme étant économiquement faisable.</p>		

4. Progrès accomplis vers la mise en œuvre (IP)

Remarque sur les progrès accomplis (découlant du rapport d'étape mis à jour) *	Commentaires descriptifs (concernant spécialement ces points ayant obtenu les notes Non satisfaisante ou Très Insatisfaisante, conformément au rapport d'étape le plus récent). (Longueur indicative max : 500 mots)
2,21	Si le projet a été jugé insatisfaisant en ce qui concerne les progrès accomplis vers sa mise en œuvre, c'est en raison des retards dans le paiement d'indemnité et de l'inadéquation du bitume utilisé pour les travaux, puisque l'entreprise de construction a acheté son bitume en Côte d'Ivoire, un pays qui était à l'époque en crise. L'entreprise de construction a refusé d'acheter le bitume dans d'autres pays en raison d'une augmentation éventuelle des coûts. Il faut toutefois noter qu'aucun des objectifs du projet n'a été compromis puisque presque tous les objectifs ont été atteints. Cette note est néanmoins attribuable aux retards importants et aux dépassements de coûts constatés dans le projet, ce qui a poussé l'emprunteur à solliciter un prêt supplémentaire auprès de la Banque, lequel a été approuvé par cette dernière. Les retards qui se sont produits entre la période d'approbation et celle de mise en œuvre ont énormément contribué aux dépassements de délai du projet.

5. Leçons retenues en matière d'efficacité

Principaux problèmes (5 au maximum, ajouter des rangées en cas de besoin)	Leçons retenues	Public cible
1. Retards dans le démarrage – préparatifs en vue de la mise en œuvre	La procédure d'approbation des projets aux niveaux ministériel et parlementaire prend beaucoup de temps. Il faudrait entamer cette procédure immédiatement après les négociations sur le prêt afin de gagner du temps.	GOUV.G
2. Conditions du prêt	Il est difficile de se conformer aux conditions du prêt, en particulier lorsqu'elles sont liées à la politique sectorielle. Ce type de conditions sera exclu des conditions du prêt, mais plutôt promu dans le cadre de la politique de développement ou des prêts visant à réformer le secteur. Il faudrait également discuter de ces conditions avec le GOUV.G dès le début de l'évaluation.	GOUV.G, BAD

3.	Collecte, analyse, documentation et communication des données dans le cadre du suivi et de l'évaluation	La collecte habituelle de données sur la sécurité routière et le trafic devrait être améliorée afin de faire une analyse plus approfondie basée sur les faits lors de la conception technique des projets routiers.	GOUV.G, GHA, UCP
4.	Décaissement	Le traitement des factures des entreprises de construction par le GOUV.G est une procédure longue et lente qui a un impact négatif sur la liquidité de ces entreprises et le décaissement de la part des bailleurs de fonds.	GOUV.G, GHA, UCP
5.	Financement de contrepartie	Le versement tardif des fonds de contrepartie a considérablement retardé la mise en œuvre du projet. L'accès à la zone d'emprise est généralement retardé en raison du versement tardif des indemnités aux personnes affectées par le projet (PAP).	GOUV.G

D Viabilité

1. Viabilité financière

Note*	Évaluation descriptive (250 mots max.)
2	<p>Placé sous la tutelle du Ministère des routes et des transports, le fonds routier est la principale source de financement de l'entretien routier au Ghana. Les principales sources de revenus proviennent de la taxe sur les carburants (actuellement fixée à environ 70 %), les péages prélevés sur les routes et les ponts, des frais d'immatriculation des véhicules et de transit international (environ 30 %). Bien que le prélèvement sur les carburants et les autres frais aient été ajustés en 2014 (celui appliqué sur le carburant, qui s'élevait à 0,023 GHS / ltr en 2003 est maintenant de 0,073 GHS / ltr), le gouvernement n'a pas pu respecter son engagement pris en 2001 dans sa lettre de politique adressée à l'Agence internationale de développement pour la mise en œuvre du Programme d'investissement dans le secteur des autoroutes (HSIP). Cet engagement consistait à augmenter le prélèvement sur le carburant de 0,01 \$ US par année jusqu'à ce qu'il atteigne l'équivalent de 0,095 millions de dollars en 2009. La dépréciation de la devise (GHS) a toutefois entraîné une baisse du taux actuel (environ 0,019 \$ US/ ltr). Le niveau actuel apporté par le principal contributeur au Fonds routier laisse penser à un éventuel déficit de fonds pour l'entretien des routes. L'Office ghanéen des routes a reçu en moyenne 36 millions d'USD par an du Fonds routier pour la période 2012-2014. Ce montant représente moins de 50 % des besoins de financement de l'entretien, et il est malheureusement insuffisant.</p> <p>Le GOUV.G doit donc surmonter l'inertie en prenant des mesures d'ajustement de la taxe sur le carburant et d'autres frais afin de tenir compte des conditions en vigueur, ce qui augmentera les recettes du Fonds routier. Il faudrait également explorer des sources de revenus supplémentaires, telles qu'une partie des primes d'assurance automobile, et ce progressivement afin d'alimenter le fonds. Le Gouvernement se tourne actuellement vers des entités privées afin qu'elles apportent des capitaux privés et pour inciter le secteur privé à participer au développement, à la gestion et à l'entretien de l'infrastructure routière. Un effort conscient doit également être fait pour entretenir efficacement les routes à péage afin que les usagers de la route acceptent de payer pour y circuler.</p>

2. Viabilité institutionnelle et renforcement des capacités

Note*	Évaluation descriptive (250 mots max.)
3	<p>La mise sur pied de l'Unité de coordination de projet (UCP) au sein de l'Office ghanéen des routes (GHA) pour les quatre projets de route à grand trafic financés par la Banque, a permis de réduire les décaissements et d'atténuer les problèmes de mise en œuvre des projets. L'assistance technique fournie par un consultant en ingénierie à l'UCP a permis de réaliser et de gérer judicieusement le projet. De plus, le personnel technique du GHA devrait être formé aux lignes directrices de la Banque en matière de procédures de passation des marchés, de décaissement et de gestion des contrats afin que les futurs projets soient supervisés / suivis efficacement par le personnel de l'agence.</p> <p>La directive et l'autorisation du GOUV.G pour que l'UCP traite directement les certificats de paiement provisoire (IPC) afin d'éviter les lourdeurs bureaucratiques aux niveaux des Conseils régionaux de coordination et du siège de l'Office ghanéen des routes ont permis de réduire considérablement les retards liés au traitement et au paiement de ces certificats. En effet</p>

	auparavant, il fallait quatre (4) mois pour traiter les certificats de paiement provisoire (IPC), mais le délai a considérablement été réduit à trois semaines à la suite d'un memorandum publié par le ministre des Finances. Le traitement et les paiements rapides de ces certificats réduisent les contraintes de liquidité pour l'entrepreneur et par conséquent, les travaux sont réalisés plus vite.
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3. Propriété et durabilité des partenariats

Note*	Évaluation descriptive (250 mots max.)
4	Les parties prenantes ont pleinement participé au projet. Du gouvernement aux agences de mise en œuvre en passant par les usagers de la route, le projet a su mobiliser toutes les parties prenantes pertinentes. Il a également permis de créer un fort sentiment d'appropriation parmi tous les bénéficiaires et a permis de nouer des partenariats efficaces destinés à assurer l'entretien et la gestion continue des réalisations découlant du projet. Pendant toute la durée de mise en œuvre du projet, les autorités gouvernementales locales, la communauté, les personnes focales chargées de l'entretien routier, des représentants des communautés locales ont été encouragées à s'impliquer pour s'assurer que toutes les questions ont été abordées du début à la fin du projet.

4. Viabilité sur les plans environnemental et social

Note*	Évaluation descriptive (250 mots max.)
4	Une étude d'évaluation de l'impact du projet routier sur l'environnement a été réalisée et il en ressort que certains des impacts négatifs qui doivent être atténués étaient les suivants : les émissions de poussières et la pollution par le bruit provoquées par les mouvements des véhicules lors de la construction ; le ruissellement incontrôlé et la pollution des cours d'eau avoisinants; les pentes raides, l'ensablement des cours d'eau proches, les accidents et décès provoqués par le manque de passage-piétons et autres aménagements de sécurité; et la perturbation temporaire des services d'intérêt public. La plupart des impacts négatifs sur l'environnement ont été atténués pendant et après la mise en œuvre du projet. Le projet a été réalisé avec succès, dans les délais et de manière satisfaisante. Aux niveaux gouvernemental et institutionnel, il y avait une capacité suffisante pour veiller à ce que le projet soit durable sur les plans environnemental et social. Le projet a eu des impacts socio-économiques positifs et a permis d'améliorer les conditions de vie des personnes vivant dans sa zone d'influence.

5. Leçons retenues concernant la viabilité

Principaux problèmes (maximum 5, ajouter des rangées en cas de besoin)	Leçons retenues	Public cible
1. Fonds de contrepartie du gouvernement	Ces fonds devraient être régulièrement disponibles pour éviter des retards liés aux problèmes de liquidités rencontrés par le projet. Afin de recevoir un financement de contrepartie aux projets de la part des gouvernements, il était recommandé d'ouvrir un compte spécial pour déposer les contributions du gouvernement au projet.	GOUV.G
2. Entretien adéquat	La durabilité du projet routier dépend en grande partie de son niveau d'entretien. À mesure que le réseau routier du pays se développe, le gouvernement devrait prendre des mesures pour augmenter les recettes annuelles des fonds routiers afin de répondre aux exigences d'entretien.	GOUV.G, GHA
3. Mesures de contrôle de la charge par essieu	La durabilité des routes dépendra aussi de l'application de la mesure de contrôle de la charge à l'essieu. Le GOUV.G a commencé le contrôle intensif des charges d'essieu sur le	CEDEAO, GOUV.G, GHA

	corridor routier, mais cela doit être synchronisé avec d'autres contrôles dans la sous-région. Avec l'adoption d'une limite de charge d'essieu commune sur les routes de la sous-région, il est primordial d'appliquer cette mesure afin de s'assurer que ces charges d'essieu sont respectées.	
4. Hausse de prix	Les hausses de prix pendant la mise en œuvre peuvent constituer un risque important. Des mesures d'atténuation devraient aider à minimiser ce risque. Les estimations des coûts des projets devraient également refléter les taux actuels et la conjoncture économique.	GHA, UCP

III Performance des parties prenantes

1. Performance de la Banque

Note *	Évaluation descriptive de la part de l'emprunteur sur la performance de la Banque, ainsi que d'autres aspects du projet (à la fois quantitative et qualitative). Évaluation descriptive (250 mots max.)	
3	<p>La performance de la Banque dans la mise en œuvre globale du projet a été satisfaisante. Initialement, le déménagement de la Banque d'Abidjan à Tunis a eu une incidence négative sur le projet. Les réponses aux demandes d'approbation se faisaient avec lenteur, mais il y a eu une amélioration significative lorsque le bureau local du Ghana (GhFO) a été créé à Accra. En termes généraux, après la création de ce bureau, on n'a pas constaté de lacunes importantes dans les domaines d'activité suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> i) La Banque a obtenu des résultats satisfaisants en termes de prévention et de résolution de problèmes liés au projet. ii) La Banque a rapidement répondu et approuvé la correspondance. Cela est largement dû à la disponibilité du personnel de la Banque au bureau local au Ghana pour résoudre les problèmes. iii) Le plus souvent, la Banque a pu payer rapidement (dans un délai de 2 semaines) l'entrepreneur et le consultant grâce à l'existence du bureau local au Ghana iv) La Banque a bien réussi à organiser des ateliers et séminaires sur les appels d'offres, la gestion fiduciaire et le décaissement au profit du personnel de l'emprunteur. 	
<p>Commentaires à insérer par la Banque dans sa propre performance (à la fois quantitative et qualitative). Voir les notes d'orientation sur les questions à aborder (250 mots max.)</p> <p>Le projet a été adéquatement conçu pour atteindre les objectifs. L'examen de la conception technique effectué avant la mise en œuvre a permis au projet de présenter les meilleures solutions techniques en vue de sa réalisation. Ces objectifs qui ont été atteints grâce à ce projet étaient conformes aux priorités de développement du Ghana, telles que décrites dans son Document de stratégie pays (1999-2001). La Banque a respecté tous les accords qui ont été signés dans le cadre du projet et en a facilité la réalisation en identifiant les problèmes susceptibles d'entraver les progrès et de les résoudre en temps opportun. Lors des missions fréquentes de supervision effectuées par la Banque, des recommandations ont été formulées et les plans d'action mis en place ont amélioré la mise en œuvre du projet, ce qui a par conséquent réduit les retards et les dépassements de coûts du projet.</p>		
<p>Principaux problèmes (liés à la performance de la Banque, max 5, ajouter des rangées en cas de besoin)</p>		<p>Leçons retenues</p>
1.	<p>Problèmes liés aux appels d'offres et de décaissement – La Banque apportant son savoir-faire aux agences d'exécution</p>	<p>Les problèmes liés aux appels d'offres au décaissement sont principalement dus à la méconnaissance des règles de passation de marchés par les agences de mise en œuvre, en particulier celles de passation des marchés par la Banque. Bien que dans le passé, une certaine formation ait été dispensée aux membres de l'UCP, elle devrait se poursuivre de manière continue.</p>

2.	Respect des délais de mise en œuvre du projet	Des mesures strictes doivent être prises pour s'assurer que le projet respecte les délais de mise en œuvre. Les retards sont une cause principale de dépassement budgétaire et de la mauvaise qualité du travail.
3.	Changements portant sur la conception et la portée	Les contrôles relatifs à la conception et les changements de portée entraînent des dépassements budgétaires. Les projets doivent être soigneusement passés en revue et les conceptions préparées avant la mise en œuvre afin d'éviter toute modification ultérieure pouvant entraîner d'autres retards et des coûts additionnels.

2. Performance de l'emprunteur

Note*	Commentaires à insérer par la Banque dans la performance de l'emprunteur (à la fois quantitative et qualitative). Voir les notes d'orientation sur les questions à aborder (250 mots max.)	
3	<p>La performance de l'agence d'exécution pour veiller à la préparation et à la mise en œuvre de la qualité était satisfaisante. Malheureusement, l'agence a mis beaucoup de temps pour se procurer des services et des biens. Les longues procédures relative à la passation de marchés et le nombre d'approbations à obtenir ont accentué les retards constatés dans le projet. Le suivi et l'évaluation du projet ont été satisfaisants. L'Unité de coordination du projet a assuré le bon suivi des activités, conformément aux délais prévus. Les recommandations en matière de supervision et les plans d'action ont été suivis, et des conseils ont été demandés lorsque des questions devaient être clarifiées. Il est toutefois nécessaire d'améliorer la collecte régulière de données sur la sécurité routière et le trafic afin de faire une analyse plus approfondie basée sur les faits lors de la conception technique des projets routiers. Les approbations de la Banque ont été sollicitées pour toute modification, acquisition, modification ou relocalisation de site. L'emprunteur veille à ce que toutes les parties prenantes soient impliquées dans la mise en œuvre, ce qui permet tout un chacun d'exprimer son avis sur le projet. En conclusion, bien qu'il y ait eu quelques problèmes de démarrage, progressivement pendant la période du projet, l'unité chargée de la mise en œuvre du projet a donné satisfaction. Un contact étroit a été maintenu entre le projet et la Banque. Lorsque des problèmes ont surgi, la Banque a été consultée pour qu'elle fasse des suggestions. Les délais ont été respectés à la lettre.</p>	
Principaux problèmes (liés à la performance de l'emprunteur, max 5, ajouter des rangées en cas de besoin)		Leçons retenues
1.	Retard dans la soumission du rapport d'étape	Soit les rapports d'étape n'étaient pas livrés à la Banque, soit ils l'ont été tardivement. Cela obligeait la Banque à demander aux consultants du projet de lui envoyer directement des copies de ces rapports.
2.	Retard dans le traitement des certificats de paiement provisoire (IPC)	Auparavant, il fallait presque 40 signatures et un délai de 4 mois pour traiter les certificats de paiement. Ces retards ont été considérablement réduits grâce au mémoire du Cabinet, mis en place sous l'initiative de la Banque. En effet, cela a permis de faire chuter le délai de traitement des IPC d'environ 4 mois à 21 jours (3 semaines).

3. Performance des autres parties prenantes

Note*	Évaluation descriptive de la performance des autres intervenants, y compris les autres bailleurs de fonds, entrepreneurs et prestataires de services. Voir les notes d'orientation sur les questions à aborder. (Évaluation descriptive 250 mots max.)	
4	<p>Le consultant s'est acquitté de son travail de manière satisfaisante. De l'étape de conception à celle de supervision, le Consultant a fait preuve de connaissance des objectifs du projet et de la manière de les atteindre. Il a aussi également veillé à ce que l'approbation ait été demandée concernant les changements majeurs dans la conception, le délai et la gestion du projet. La supervision des entrepreneurs a été effectuée efficacement et les problèmes découlant du projet ont été rapidement portés à l'attention des parties prenantes. Cependant, les rapports d'étape ont plusieurs fois enregistré des retards. Soit ces rapports n'étaient pas livrés à la Banque, soit ils l'ont été tardivement.</p> <p>L'entrepreneur s'est acquitté de sa mission de manière satisfaisante. En outre, il a fait des efforts pour achever le projet dans les délais fixés.</p>	
Principaux problèmes (liés à la performance des autres intervenants, max 5, ajouter des rangées en cas de besoin)	Leçons retenues (max 5)	Public-cible (pour les leçons retenues)
1. Faibles taux pour les quantités	L'évaluation de l'appel d'offres ne devrait pas nécessairement viser les soumissions à faible coût, mais devrait également tenir compte du caractère raisonnable des offres. Une offre dont le coût est excessivement faible entraîne habituellement des déséquilibres dans les contrats, limitant ainsi la capacité des entrepreneurs à réaliser ces contrats. En outre, l'approvisionnement en matériel (les importations, c'est-à-dire le bitume) doit être soigneusement examiné car cela peut également provoquer des retards.	GOUV.G, GHA, UCP
2. Qualité du personnel	Bien que la preuve de disposer de personnel du projet soit généralement fournie, dans certains cas, ce personnel n'a pas les compétences nécessaires pour réaliser /superviser un projet. Le plus souvent, le personnel proposé lors de l'appel d'offres est remplacé lors de la phase de mise en œuvre et il se produit un retard dans le recrutement du personnel remplaçant. Ces facteurs sont aussi des causes de retard du projet. Le client doit insister pour que le personnel initialement proposé dans le cadre de l'appel d'offres fasse le travail de mise en œuvre et également interroger le personnel clé pour vérifier ses compétences.	GHA, UCP, Consultant
3. Qualité du travail	Une supervision efficace et cohérente est essentielle pour assurer une mise en œuvre réussie du projet. Lorsque des normes de qualité sont respectées, le projet est en mesure d'atteindre ses objectifs. Une planification appropriée permet de réaliser des économies sur les coûts, de gagner du temps et offre des avantages pour les utilisateurs finaux.	GHA, UCP, Consultant, Entrepreneur

IV Résumé sommaire des principales leçons retenues et des recommandations

1. Principales leçons retenues

Principaux problèmes (max 5, ajouter des rangées en cas de besoin)	Principales leçons retenues	Public cible
1. Conformité du projet aux principales priorités du pays en matière de programme de développement	Ce projet est conforme aux priorités du Ghana en tant que pays en développement ayant d'énormes besoins en infrastructure, tel qu'indiqué dans la Stratégie de réduction de la pauvreté au Ghana I (GPRSI) et le Programme de croissance et de développement partagés du Ghana (GSGDA). Avec ce projet, la Banque a apporté son soutien aux efforts du gouvernement visant à améliorer l'infrastructure et l'intégration aux marchés régionaux.	La Banque, GOUV.G
2. Coordination des donateurs dans le secteur des transports	La plupart des partenaires donateurs dans le secteur des transports font face aux mêmes problèmes que ceux soulignés dans ce projet. Le groupe de travail portant sur le secteur des transports a autorisé la Banque à partager ses expériences sur ce projet et s'est inspiré des meilleures pratiques concernant les autres projets de transport financés par les donateurs.	La Banque
3. Dialogue et communication	Un meilleur dialogue est essentiel à la mise en œuvre réussie du projet. Les réunions constantes avec les parties prenantes ont permis de résoudre rapidement les problèmes sans qu'ils n'aient des incidences négatives sur le projet.	La Banque, GOUV.G
4. Retards dans le démarrage	La procédure d'approbation des projets aux niveaux ministériel et parlementaire prend beaucoup de temps. Il faudrait entamer la procédure interne du GOUV.G en matière d'approbation de signature de prêt tout de suite après les négociations. Cela permettrait au GOUV.G de signer et que l'entrée en vigueur intervienne peu de temps après l'approbation par le Conseil de la Banque	GOUV.G
5. Conditions et entrée en vigueur du prêt	Conformité aux conditions du prêt liée à la politique sectorielle. Cela a accentué le retard enregistré par le projet pendant plus de 5 ans. Il faudrait exclure les conditions liées à la politique sectorielle, mais les promouvoir dans le cadre de la politique de développement ou des prêts visant à réformer le secteur. Il faudrait également discuter de ces conditions avec le GOUV.G dès le début de l'évaluation.	GOUV.G

2. Recommandations importantes (avec un accent particulier pour assurer la pérennité des avantages du projet)

Principal problème (max 10, ajouter des rangées au besoin)	Recommandation clé	Responsable	Date limite
1. Groupe de travail sur le secteur des transports	Continuer et améliorer le leadership du groupe de travail sur le secteur des transports. Réunions fréquentes et dialogue afin d'améliorer les politiques dans le secteur des transports	La Banque	Continue
2. Unité de coordination du projet	Il est recommandé de toujours recourir à l'UCP pour le projet financé par la Banque. L'UCP a aidé à améliorer la mise en œuvre du projet et à l'atteinte de ses objectifs.	GOUV.G, La Banque	Continue
3. Entretien et viabilité	À mesure que le réseau routier du pays se développe, le gouvernement devrait prendre des mesures pour augmenter les recettes annuelles des fonds routiers afin de répondre aux exigences d'entretien. L'agence chargée de la réalisation devrait veiller à ce que des budgets adéquats soient alloués à l'entretien de la route.	GOUV.G, GHA, MRH	Continue
4. Contrôle de la charge par essieu	Bien que le GOUV.G ait commencé le contrôle intensif des charges d'essieu sur le corridor routier, cela doit être synchronisé avec d'autres contrôles dans la sous-région. Avec l'adoption d'une limite de charge d'essieu commune sur les routes de la sous-région, il est primordial d'appliquer cette mesure afin de s'assurer que ces charges d'essieu sont respectées.	GOUV.G	Continue
5. Capacité institutionnelle	Le renforcement des capacités des ministères, départements et agences (MDA) dans le secteur des transports lors des procédures fiduciaires de la Banque est nécessaire. Cela permettra d'améliorer la mise en œuvre du projet et la réalisation des objectifs du projet.	GOUV.G, La Banque	Continue

V Note totale du RAP

Dimensions et critères	Note*
DIMENSION A : PERTINENCE	3,50
Pertinence de l'objectif de développement du projet (II.A.1)	4
Pertinence de la conception du projet (II.A.2)	3
DIMENSION B : EFFICACITÉ	4,0
Objectif de développement (OD) (II.B.4)	4
DIMENSION C : EFFICIENCE	2,80
Respect des délais (II.C.1)	2
Utilisation efficace des ressources (II.C.2)	4
Analyse coût-avantage (II.C.3)	3
Progrès en vue de la réalisation (IP) (II.C.4)	2,21
DIMENSION D : VIABILITÉ	3,25
Viabilité financière (II.D.1)	2
Viabilité institutionnelle et renforcement des capacités (II.D.2)	3
Appropriation et partenariats durables (II.D.3)	4
Viabilité sur les plans environnemental et social (II.D.4)	4
MOYENNE DES NOTES SUR LES DIMENSIONS	3,39
NOTE GÉNÉRALE DE L'ACHÈVEMENT DU PROJET	S

VI Sigles et abréviations

Sigle (ajouter des rangées en cas de besoin)	Nom complet
BAD	<i>Banque africaine de développement</i>
FAD	<i>Fonds africain de développement</i>
DBST	<i>Revêtement bicouche bitumeux en couche de surface</i>
GHA	<i>Office ghanéen des routes</i>
GHS	<i>Cedis du Ghana</i>
GOUV.G	<i>Gouvernement du Ghana</i>
GSGDA	<i>Programme de croissance et de développement partagés du Ghana</i>
GPRS II	<i>Stratégie II de réduction de la pauvreté au Ghana</i>
FPC	Poste frontalier conjoint
MDA	<i>Ministères, Départements et Agences</i>
MRH	<i>Ministère des routes et des transports</i>
PAP	<i>Personnes affectées par le projet</i>
UCP	<i>Unité de coordination du projet</i>
TSIP	<i>Programme d'investissement dans le secteur des transports</i>
EIE	<i>Évaluation de l'impact sur l'environnement</i>