

**Fonds africain de
développement**



**FAD/OPEV/98/26
Novembre 1998
Original: Français
Distribution: Limitée**

NIGER

**PROJET DE ROUTES SECONDAIRES
RAPPORT INTERMEDIAIRE D'EVALUATION DE PERFORMANCE
PRETS FAD : CS/N/TR/84/7
CS/N/TR/86/10**

**CE RAPPORT A ETE PRODUIT A L'USAGE EXCLUSIF
DU GROUPE DE LA BANQUE**

DEPARTEMENT DE L'EVALUATION DES OPERATIONS

TABLE DES MATIERES

		Pages
Equivalences, sigles et abréviations		(i)
Préface		(ii)
Données de base du projet		(iii)
Chapitre I	Résumé de l'évaluation	1
Chapitre II	Contexte	4
2.1	Contexte économique et sectoriel	4
2.2	Historique des opérations	4
2.3	Formulation, objectifs et portée à l'évaluation	5
2.4	Méthodologie et approche de l'évaluation	6
Chapitre III	Réalisations du projet	6
3.1	Mise en vigueur du prêt et respect des conditions et dispositions de l'accord de prêt	6
3.2	Conditions et performances d'exécution du projet	7
3.3	Sources de financement, décaissements et coûts du projet	7
Chapitre IV	Evaluation de la performance	8
4.1	Performance à l'exploitation	9
4.2	Performance économique et financière	9
4.3	Performance institutionnelle et sociale	10
4.4	Impacts sur la population féminine et sur l'environnement	11
4.5	Performance de l'Emprunteur, de l'agence d'exécution et de la Banque	11
Chapitre V	Durabilité du projet	12
Chapitre VI	Notations de la performance	12
6.1	Performance à l'exécution	12
6.2	Performance de la Banque	12
6.3	Résultats du projet	12
Chapitre VII	Conclusions et enseignements	12
7.1	Conclusions	12
7.2	Leçons	12
7.3	Recommandations	13
7.4	Actions de suivi	13
<u>Annexes</u>		Nombre de pages
1.	Matrice des recommandations et actions de suivi	1
2.	Matrice rétrospective	2
3.	Notation de performances	4

Ce rapport a été rédigé par Mme Z. Khorsi, expert chargé d'évaluation à OPEV à la suite de la mission qu'elle a effectuée au Niger en avril 1998. Toute question relative au présent rapport devra être adressée à M. G.M.B. KARIISA, Directeur OPEV, au poste 4052.

EQUIVALENCES, SIGLES ET ABREVIATIONS

EQUIVALENCES MONETAIRES

Unité monétaire :	:	Franc CFA
Evaluation Phase 1 (1 ^{er} trimestre 1983)	:	1UC = 371,530 F CFA
Evaluation Phase 2 (2 ^{ème} trimestre 1986):	:	1UC = 406,988 F CFA
RAP (Juin 1996)	:	1UC = 749,174 F CFA
RAPP (février 1998)	:	1UC = 810,689 F CFA
1UCF	=	0,921052 UC

POIDS ET MESURES

1 tonne (t.)	=	2.205 livres (lb)
1 kilogramme (kg)	=	2,205 livres (lb)
1 kilomètre (km)	=	0,612 mile
1 mètre (m)	=	3,29 feet (ft)
1 kilomètre carré (km ²)	=	0,3861 sq. mile
1 hectare (ha)	=	2,471 acres

EXERCICE BUDGETAIRE

1^{er} janvier au 31 décembre

SIGLES ET ABREVIATIONS

AN	:	Administration nigérienne
BAD	:	Banque africaine de développement
BDR	:	Banque de données routières
BGR	:	Bureau de la gestion routière
BM ou BIRD	:	Banque mondiale
CEV	:	Coûts d'exploitation des véhicules
DMTP	:	Direction du matériel des travaux publics
DTP	:	Direction des travaux publics
FAC	:	Fonds d'aide et de coopération
FAD	:	Fonds africain de développement
FER	:	Fonds d'entretien routier
GN	:	Gouvernement nigérien
MTP	:	Ministère des travaux publics
MUC	:	Million d'unités de compte
ND	:	Non déterminé
NE	:	Non exécuté
OPE	:	Office pour l'exécution des projets PNUD
PIB	:	Produit intérieur brut
PNUD	:	Programme des Nations unies pour le développement
PK	:	Point kilométrique
RAP	:	Rapport d'achèvement de projet
REPP	:	Rapport d'évaluation de performance de projet
SO	:	Sans objet
UC	:	Unité de compte
UE	:	Union européenne
UNSO	:	UN Sahel organisation (Organisme des Nations unies pour la région soudano-sahélienne)

PREFACE

1. Le présent rapport a pour objet l'évaluation rétrospective intermédiaire de performances (REPP) du projet de routes secondaires, au Niger, exécuté en deux phases successives, chacune ayant fait l'objet d'un prêt distinct de la Banque. Le prêt FAD de 2,3 MUC relatif au financement de la première phase du projet fut approuvé le 25/8/1983 et mis en vigueur 17 mois plus tard, le 3/7/85 et le prêt FAD de 4,6 MUC, relatif au financement de la deuxième phase, fut approuvé le 18/6/86 et mis en vigueur, dans les délais prescrits, le 25/6/1987.
2. Le projet de routes secondaires entre dans le cadre d'une politique sectorielle visant à disposer d'un réseau routier optimum et sécurisant, et à faciliter les échanges commerciaux internes, sous-régionaux et internationaux. Il a pour objectif le désenclavement de quatre zones rurales dans les départements de Tillabéri et Maradi, afin de (i) faciliter leur approvisionnement en produits de première nécessité, (ii) développer les marchés locaux et partant la production agro-pastorale de la zone d'influence du projet, (iii) diminuer les coûts de transport dans ladite zone. Le projet consistait en la construction au cours des deux phases de neuf tronçons de routes en terre, totalisant 607 km.
3. Le projet devait suppléer à la faible capacité d'exécution des travaux de la régie par la constitution, la formation, l'équipement de deux brigades de travaux encadrées par du personnel d'assistance technique recruté par l'UNSO-OPE. Les routes qui faisaient l'objet des travaux de la première brigade (volet du projet financé par la Banque et le Fonds norvégien) étaient en phase I celles de Tillabéri-Ouallam, Tizégourou-Bani Bangou et Bani Bangou-Anderamboukane, en phase 2, les routes de Mayahi-Kornaka et Kornaka-Dakoro, soit un total de 322 km de routes en terre à deux voies.
4. Le projet fut achevé en décembre 1989, avec 6 mois d'avance sur le délai prévisionnel, la première phase ayant, quant à elle, connu un retard de 6 mois sur la date prévisionnelle d'achèvement des travaux. Le reliquat de 765.000 UC (16,6% du prêt) dégagé sur le prêt couvrant la deuxième phase fut utilisé lors de la restructuration du portefeuille. Les objectifs du projet sont bien réalisés, et la qualité de l'exécution a été satisfaisante mais les résultats sont atténués du fait de l'insuffisance de l'entretien routier courant et périodique qui compromet gravement la pérennité des effets du projet.
5. Le RAP du projet (réf. ADF/BD/IF/98/97) n'a pas suffisamment développé l'analyse et l'évolution de la capacité institutionnelle de l'Administration des routes du Niger, il avait été recommandé de procéder à une évaluation rétrospective des performances du projet, développant les aspects cités et plus précisément la situation de l'entretien routier au Niger, élément déterminant de la pérennisation des effets du projet et du patrimoine routier.
6. Le présent rapport intermédiaire d'évaluation de performance a été rédigé sur la base des résultats de la mission effectuée en avril 1998, des rapports d'évaluation et d'achèvement du projet et des données du projet disponibles à la Banque. Il porte sur l'évaluation rétrospective du projet et notamment sur le degré de réalisation des objectifs, des performances opérationnelles et institutionnelles ainsi que sur la durabilité de ses effets; il tire les conclusions et leçons, et formule les recommandations à l'endroit de l'Emprunteur et du Groupe de la Banque. L'évaluation a consisté à comparer les moyens mis en place au cours de l'exécution du projet et ses résultats, par rapport à ceux fixés à son évaluation.
7. Ce REPP a été communiqué à l'organe d'exécution et aux départements opérationnels et techniques de la Banque ; leurs observations et commentaires pertinents ont été pris en compte.

DONNEES DE BASE DU PROJET**A - Données préliminaires**

1.	Pays	:	Niger
2.	Projet	:	Routes secondaires, phases I et II
3.	N° des prêts	:	CS/N/TR/84/7 CS/N/TR/86/10
4.	Emprunteur	:	Gouvernement de la République du Niger
5.	Bénéficiaire	:	Ministère des travaux publics (MTP)
6.	Organe d'exécution	:	Direction des travaux publics au MTP

B - Données de base des deux prêts

Libellé	<----- PREVU ----->		<----- REEL ----->	
	Phase 1	Phase 2	Phase 1	Phase 2
1. Requête de financement:	SO	SO	Sept 82	1986
2. Montant des prêts (MUC) :	SO	SO	2,302	4,605
3. Taux d'intérêt :	Néant		Néant	
Commission de service	0,75%		0,75%	
4. Durée des prêts :	50 ans		50 ans	
5. Différé d'amortissement :	10 ans		10 ans	
6. Termes de remboursement :	1% du principal chaque année de la onzième année à la vingtième année et 3% chaque année par la suite.			
7. Dates d'approbation des prêts :	ND	ND	25/8/83	18/6/86
8. Dates de signature des prêts :	ND	ND	31/01/84	30/01/87
9. Dates d'entrée en vigueur :	30/12/84	31/12/87	03/7/85	25/6/87

C - Données de base du projet

	<----- EVALUATION ----->			<----- REALISATION ----->			
	Dev	MI	Total	Dev	MI	Total	
1. Coût du projet Phase 1	2,24	2,89	5,13	2,49	2,49	4,88	
Phase 2	3,61	3,81	7,42	3,43	3,92	7,35	
Total	5,85	6,70	12,55	5,92	6,41	12,23	
2. Plan de financement							
Phase 1	FAD	0,75	1,55	2,30	0,91	1,39	2,30
	Gv. Norvg.	1,49	0,81	2,30	1,58	0,57	2,15
	Gv. Niger	0	0,53	0,53	0	0,53	0,53
	Total	2,24	2,89	5,13	2,49	2,49	4,88
Phase 2	FAD	1,63	2,97	4,60	1,45	3,08	4,53
	Gv Norvg	1,98	0,33	2,30	1,98	0,33	2,31
	Gv Niger	0	0,51	0,51	0	0,51	0,51
	Total	3,61	3,81	7,42	3,43	3,92	7,35

	<----- Phase 1 ----->		<----- Phase 2 ----->	
	Prévu	Réel	Prévu	Réel
3. Evaluation du projet :	SO	Avril 83	SO	Janv. 86
4. Dates limites du premier décaissement :	31/12/84	26/7/85	31/12/87	19/01/88
5. Dates limites du dernier décaissement :	31/12/86	24/3/86	31/12/89	31/12/90
6. Dates de démarrage des travaux :	Juin 83	Août 83	Janv. 87	Janv. 88
7. Dates d'achèvement des travaux :	Août 85	Dec.85	Fev. 89	Dec 89

D - Indicateurs de performance

		Phase 1	Phase 2
1.	Dépassements des coûts du projet	: néant	néant
2.	Décalage de la durée d'exécution du projet	: + 2 mois	- 2 mois
3.	Décalage de la mise en vigueur	: 11 mois	néant
4.	Retard dans le démarrage des travaux	: 2 mois	12 mois
5.	Retard dans l'achèvement des travaux	: 4 mois	10 mois
6.	Prorogations de la date limite de décaissement	: 0	0*
7.	Etat d'exécution du projet	: Achevé	Achevé
8.	Performance de l'exécution	:	Satisfaisante
9.	Performance de la Banque	:	Non satisfaisante
10.	Résultats	:	Satisfaisants

* La date limite de décaissement du prêt fut prorogée à l'achèvement du projet pour permettre l'utilisation du reliquat dans le cadre de la restructuration du portefeuille.

E - Missions pour les deux phases

N°	Type	Nombre de missions	Date	Nbre de personnes	Hommes/ semaines
1	Préparation	Néant	-	-	-
2	Evaluation	2	Avril 83 / Janvier 86	1	2
3	Supervision	2	ND	ND	ND
4	Achèvement	1	Avril 96	2	4
5	Post-évaluation	1	Mai 98	1	1

F - Décaissements des prêts (en MUC)

		Phase 1	Phase 2	Total
1.	Montant décaissé	: 2,3	3,8	6,10
2.	Montant annulé, réaffecté	: néant	0,765	0,765
3.	Décaissements annuels sur les prêts (MUC)			

	<----- Phase 1----->			<----- Phase 2 ----->				
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	Total
Prévisionnels		1,09	1,21	-	2,34	1,94	0,33	- 6,91
Réels	-	2,08	0,21	-	-	3,14	0,70	6,13

G - Consultant pour contrôle et supervision et Entreprise de travaux:

PNUD-OPE: Contrôle/suivi

H - Autres projets du secteur des Transports financés par le Groupe de la Banque, au Niger

Projet	Approbation des prêts	Montant du prêt (MUC)	Statut actuel des		
			Projet	RAP	RAPP
Bitumage route Zinder-Dogo	1976	FAD: 3,07	Achevé 1982	NE	NE
Routes Secondaires I	1983	FAD: 2,30	Achevé 1986	1996	1998
Route Zinder-Agadez	1984	FAD: 9,21	Achevé 1986	1988	1991
Routes secondaires II	1986	FAD: 4,60	Achevé 1990	1996	1998
Route Zinder-Agadez II	1988	FAD: 7,46	Annulé	SO	SO
Etude route Dori Téra-Niamey	1988	FAD: 1,10	Annulé	SO	SO
Entretien routier	1989	FAD: 9,30	En cours	SO	SO

1. RESUME DE L'EVALUATION

1.1 Objectifs et portée

1.1.1 Le projet de routes secondaires qui avait pour objectif le désenclavement de quatre zones rurales dans les départements de Tillabéri et Maradi, entrainé dans le cadre d'une politique sectorielle visant à disposer d'un réseau routier optimum et sécurisant, et à faciliter les échanges commerciaux internes, sous-régionaux et internationaux. Les résultats attendus du projet étaient la construction de 306 km de routes secondaires prioritaires (6 tronçons en terre) en phase I et de 301 km en phase II (3 tronçons) avec un taux de rentabilité économique variant, selon le tronçon de route considéré, de 13,1 à 37,8%. La durée d'exécution des deux phases était de 33 mois et l'organe d'exécution désigné, dans l'accord de prêt, était le MEI, à travers sa Direction des travaux publics.

1.1.2 Le projet pour le financement duquel la Banque approuva deux prêts FAD de 2,3 et 4,6 MUC, respectivement en août 1983 et en juin 1986, fut réalisé en deux phases successives et cofinancé par la Norvège, l'UNSO et le FENU. Le présent rapport d'évaluation rétrospective de performance couvre l'exécution et l'exploitation du volet conjointement financé par la Banque, le Fonds norvégien et le Gouvernement nigérian, dont le coût total était estimé à 12,55 MUC.

1.2 Performance à l'exécution

1.2.1 Le prêt FAD de 2,3 MUC relatif au financement de la première phase du projet, approuvé le 25/8/1983 ne fut mis en vigueur que 17 mois plus tard, avec un retard de six mois sur la date limite prévue. Le prêt FAD de 4,6 MUC, relatif au financement de la deuxième phase, approuvé le 18/6/86 et mis en vigueur, dans les délais prescrits, le 25/6/1987. Le volet du projet cofinancé par le Fonds norvégien et la Banque, a été réalisé avec une économie de 2,5% sur le coût global et avec 6 mois d'avance sur le délai prévisionnel. Le reliquat de 765.000 UC (16,6% du prêt) dégagé sur le prêt couvrant la deuxième phase fut utilisé lors de la restructuration du portefeuille.

1.2.2 La perte des archives du projet a nui à l'exercice de l'évaluation rétrospective de performance et la mission y relative, à l'instar des missions qui l'ont précédé (achèvement, audit interne), n'a pu procéder aux contrôles et à l'évaluation notamment des conditions d'exécution du projet.

1.2.3 La performance de l'Emprunteur n'est pas satisfaisante, l'accord relatif au premier prêt fut mis en vigueur avec un retard important et les ressources nécessaires à l'entretien des routes du projet n'ont pas toujours été mises en place conformément à une des conditions de l'accord de prêt. La gestion laxiste du projet par l'Emprunteur est un signe évident de manque d'intérêt et d'engagement.

1.2.4 La performance de l'agence d'exécution, le MEI et la DTP, n'est pas satisfaisante et témoigne également d'un désintérêt total, d'un manque d'engagement sur les objectifs du projet. La performance de l'agence d'exécution de fait (PNUD/OPE) est satisfaisante en ce que les travaux ont été conduits à leur terme dans de bonnes conditions et conformément aux caractéristiques définies à l'évaluation. Cette performance est cependant fortement atténuée par le retard dans l'exécution de la phase I du projet mais surtout par son manque de coopération et d'intégration des cadres de l'Emprunteur à l'exécution du projet, la perte des archives et leur non-communication aux partenaires du projet à son achèvement.

1.2.5 Malgré la bonne qualité de son évaluation, la performance de la Banque est jugée non satisfaisante à cause d'une supervision insuffisante de l'exécution du projet et d'une perte de la maîtrise de la gestion du projet en laissant les mains libres à l'UNSO et au PNUD/OPE dans cette activité essentielle.

1.3 Performance institutionnelle

1.3.1 Le MEI dispose de cadres nationaux très compétents mais en nombre insuffisant aux postes requis, et sa capacité institutionnelle, que ce soit sur le plan politique, organisationnel que de la réglementation, est nettement insuffisante. La conservation du patrimoine routier est aléatoire faute de ressources financières suffisantes mais également d'une politique et d'une programmation de l'entretien et la réhabilitation des routes clairement définies.

1.3.2 De son côté, le MTP a adopté un plan d'action à court terme pour : (i) décentraliser la construction et l'entretien, et établir des agences de maîtrise d'œuvre déléguées, (ii) réviser les procédures d'appel d'offres et de passation de contrats, (iii) allouer les ressources nécessaires à l'entretien routier et créer le fonds d'entretien routier (FER), (iv) entretenir le réseau prioritaire.

1.3.3 La mise en place du Projet de réhabilitation des infrastructures de transport (PRIT), financé par la Banque mondiale permettrait de remédier à ces lacunes et permettre la levée progressive des contraintes avec notamment la création dès 1999 d'un Fonds d'entretien routier, la restructuration du MEI et de la DTP et le désengagement du MEI de l'exécution de tous les travaux d'entretien routier pour le confier aux entreprises privées;

1.4 Résultats et performance

Le projet a bien atteint ses objectifs, la performance globale de ses résultats et sa rentabilité économique sont satisfaisants. Cependant ses résultats se sont sérieusement détériorés faute d'entretien courant et périodique et leur pérennité est aléatoire. En effet, l'insuffisance de l'entretien a entraîné une détérioration des conditions de circulation sur certaines routes du projet.

1.5 Impact du projet

Les retombées du projet sur le plan socio-économique sont importantes et confirment la pertinence des objectifs et le bien fondé du projet. Le désenclavement des régions a produit un effet d'entraînement dans le développement socio-économique grâce à l'ouverture des accès vers les marchés qui ont entraîné une amélioration de l'écoulement des productions agro-pastorales et des approvisionnements des populations, ainsi que de l'accès aux centres sanitaires. Les routes du projet ont permis de sédentariser les populations et de diminuer les risques de famine par l'acheminement rapide des secours en cas de sécheresse.

1.6 Durabilité

La durabilité du projet est compromise par la faible capacité institutionnelle du MEI et de la DTP et par le manque d'entretien courant et périodique conséquent aux ressources financières insuffisantes.

1.7 Conclusion

Les objectifs du projet ont bien été réalisés, et la qualité des travaux a été satisfaisante mais les résultats sont atténués du fait de l'insuffisance de l'entretien routier courant et périodique qui compromet gravement la pérennité des effets du projet.

1.8 Leçons

L'évaluation rétrospective tire les leçons suivantes de l'expérience de ce projet:

- a/ la compétence technique de l'agence d'exécution et la bonne préparation du projet ont contribué à l'exécution satisfaisante du projet et à la réalisation des objectifs (cf. § 4.1.1-4.4);
- b/ l'amalgame de responsabilités de l'exécution du projet entre le PNUD/OPE et la DTP, le manque de coordination et de coopération entre ces deux organismes, ont nui au

transfert de connaissances et la conservation des archives du projet (cf. § 4.1.7 - 4.1.8);

c/ l'absence de supervision de la Banque a nui à la qualité de la performance d'exécution, à la bonne conservation des archives, au suivi de la réalisation effective des conditions du prêt; et partant à la pérennité des effets du projet (cf. § 4.1.1- 5.1- 5.4);

d) la faible capacité institutionnelle de l'Emprunteur et l'absence d'entretien courant et périodique du réseau routier compromettent la pérennité des effets du projet (cf. § 4.2.4);

e) l'absence de procédures établies en matière de tenue comptable et d'archivage des documents du projet a nui à la qualité de l'évaluation de ses performances (cf. § 4.0 - 4.1.8).

1.9 Recommandations

En conséquence de ce qui précède et en plus des recommandations génériques de renforcement de la supervision régulière des projets et de contrôle de la réalisation des conditions du prêt, il est recommandé:

A l'Emprunteur et à l'Agence d'exécution (MEI/DTP) de :

a) veiller à la mise en place effective des réformes prévues d'un commun accord entre le MEI et la Banque mondiale figurant et dans le PRIT, et notamment à celle,

. d'un système efficace de planification, programmation et gestion de l'entretien routier (courant et périodique) intégrant l'ensemble du réseau, et incluant une banque de données routières fiables alimentée à partir d'un système de reconnaissance et de suivi du réseau routier;

. d'un système pérenne de financement de l'entretien routier,

. de la restructuration du MEI et de la DTP;

. du recours au secteur privé dans les travaux d'entretien courant et périodique qui doit se substituer à la régie (cf. § 4.2.9);

b) veiller à la réalisation effective des recommandations d'AUDT concernant la récupération des archives du projet auprès du PNUD (cf. § 4.1.8);

A la Banque de :

a) veiller à la cohérence des interventions futures avec celles des autres bailleurs de fonds (UE, AFD) et leur insertion dans le cadre de la restructuration et des réformes entreprises avec l'appui de la Banque mondiale dans le cadre du PRIT (cf. § 4.2.9);

b) s'assurer que tout nouveau projet du secteur, proposé à son financement, s'inscrive bien dans le cadre d'un développement sectoriel concerté et que des composantes et conditions de développement institutionnel y sont intégrées (cf. § 4.2.4 - 4.2.9);

c) veiller à la mise en place systématique d'unités de gestion de projets et à la centralisation de la gestion comptable et financière dans la cellule de gestion du projet (cf. § 5.1);

d) définir, codifier et mettre en place, au sein de la Banque un système efficace d'information et d'archivage des projets et s'assurer, à l'évaluation des projets, de l'existence ou de la mise en place, chez l'Emprunteur, de dispositions en matière de classement et d'archivage des documents et des comptes du projet (cf. § 4.0 - 4.1.8);

e) renforcer la supervision et le suivi et le contrôle de la mise en œuvre des

conditions de l'accord de prêt et des engagements de l'Emprunteur et proposer le cas échéant l'application des sanctions prévues en la matière (cf. § 5.3).

1.10. Actions de suivi :

Les points nécessitant des actions de suivi sont détaillés dans la matrice d'actions en annexe 1.

II. CONTEXTE

2.1 Contexte économique et sectoriel

2.1.1 Le Niger pays sahélien enclavé, dont le plus proche accès à la mer est à 600 km, se caractérise sur le plan socio-économique par les indicateurs les plus faibles¹ des pays sahéliens. La pauvreté y touche 63% de la population, servie par une démographie galopante (3,3% de croissance annuelle), et le PIB/hab. a baissé de plus de 50% depuis 1980, atteignant 176 USD.

2.1.2 Les contraintes de l'économie nigérienne sont outre son enclavement, la faible base en ressources naturelles, le coût élevé des facteurs, l'inefficience du secteur public, et sa dépendance à l'industrie extractive de l'uranium principale source de recettes d'exportation du pays (70%). L'économie nigérienne repose sur un secteur primaire (38 % du PIB) dominé par l'agriculture et l'élevage, et sur un secteur secondaire (44 % PIB) dominé par le secteur informel. Le secteur secondaire qui représente 18% du PIB est constitué essentiellement de l'exploitation minière (6,9% du PIB) et de quelques industries manufacturières (6% du PIB). Le secteur informel participe globalement pour environ 70% du PIB (bâtiment, transport, commerce, agriculture, artisanat, etc.) et la contribution du secteur des transports, qui constitue une activité économique vitale en raison de l'enclavement du pays, y est de l'ordre de 4,5%. Le Nigéria, pays limitrophe, exerce une influence prépondérante sur l'économie du Niger, du fait des liens commerciaux et culturels traditionnels existants entre les deux pays.

2.1.3 La baisse brutale des cours de l'uranium en 1981 a été le coup d'envoi des déséquilibres financiers et a déclenché le processus de récession économique. Le taux de croissance moyen annuel de l'économie enregistré entre 1990 et 1995 a été de 0,5% en termes réels, mais le taux de croissance par habitant est négatif (-2,8%), obéré par le taux élevé de croissance démographique. La dévaluation du franc CFA en janvier 1994, l'accord de confirmation du FMI (mars 1994) et la mise en œuvre d'un programme de redressement d'urgence en 1995, alliés à des conditions climatiques particulièrement favorables en 1994, ont permis l'amorce d'une reprise de la croissance en 1994 et en 1995 (4 et 3% respectivement), mais l'instabilité politique du pays a limité les effets de ces mesures.

2.1.4 Le secteur est sous l'autorité du Ministère de l'équipement et des infrastructures (MEI), dont la Direction des travaux publics (DTP) chargée de la gestion de l'entretien routier compte environ 1400 personnes. Le réseau routier interurbain est de 14.000 km dont 3.500 km de routes revêtues et le réseau urbain de 840 km dont le quart est revêtu.

2.2 Historique des opérations

2.2.1 Le Niger a depuis 1970 bénéficié de 27 interventions pour 24 projets et 3 études qui représentent un montant total d'engagement de 151,20 millions d'UC. Les engagements de la Banque au Niger ont bénéficié aux secteurs de l'agriculture (36,3%), les équipements collectifs (22,1%), les transports (26,5%), le développement des ressources humaines (12,8%) et les

¹ *Le taux global d'alphabétisation est de 14% contre 54% pour la moyenne africaine, et de 9% pour la population féminine. Le taux de scolarisation dans le primaire est de 30%, le taux de mortalité infanto-juvénile de 320‰ et l'espérance de vie à la naissance est de 47 ans; ces indicateurs sont à comparer avec les moyennes du continent de 67%, 172‰ et 52 ans respectivement.*

industries et banques pour 2,3%. Dans le secteur routier, 6 projets ont été financés pour un montant total de 35,18 MUC sur ressources FAD; un de ces projets est encore en exécution et le projet de Zinder-Agadez a été annulé à la suite de l'insécurité persistante dans la zone du projet

2.2.2 Les contraintes et facteurs de blocage à l'exécution des projets relevés en 1996 lors de la revue du portefeuille de la Banque au Niger (cf. DSP Ref ADF/BD/WP/96/99), étaient (i) la lenteur administrative dans la préparation des documents de mise en vigueur des prêts, (ii) la faible capacité des structures en place et leur manque de coordination, (iii) la faible maîtrise des règles et procédures de la Banque, (iv) la lenteur dans le déblocage de la contrepartie financière gouvernementale dans le financement des projets, (v) la fréquence et la persistance des sanctions conséquentes à l'accumulation des arriérés de remboursement des prêts. La persistance des conflits armés et tensions politiques retarde ou bloque la réalisation des projets et notamment routiers.

2.3 Formulation, objectifs et portée à l'évaluation

2.3.1 Le projet de routes secondaires au Niger, qui fait l'objet du présent rapport d'audit intermédiaire de performances (RAPP) fait partie du Programme de construction, d'amélioration et d'entretien des routes secondaires prioritaires au Niger, identifié et préparé par le Bureau des Nations unies pour la région soudano-sahélienne (UNSO), dans le cadre d'un programme global de lutte contre la désertification et des effets de la sécheresse; les étapes de sa formulation sont bien développées au chapitre 3 du RAP.

2.3.2 Le projet a été réalisé en deux phases successives, ayant fait l'objet, chacune, d'un prêt FAD distinct. La première phase du projet, au coût estimé de 5,13 millions d'unités de compte (MUC), fut évaluée en avril 1983, et le prêt correspondant d'un montant de 2,302 millions d'unités de compte de la Banque (MUC), fut approuvé le 25/8/1983 et mis en vigueur le 3 juillet 1985 avec un retard de 6 mois sur le délai prévu. La deuxième phase, d'un coût total de 7,42 MUC, fut évaluée en janvier 1986 et le prêt correspondant de 4,6 MUC, approuvé le 18/6/86, fut mis en vigueur dans les délais requis, le 25 juin 1987.

2.3.3 Le projet de routes secondaires entre dans le cadre d'une politique sectorielle visant à disposer d'un réseau routier optimum et sécurisant, et à faciliter les échanges commerciaux internes, sous-régionaux et internationaux. Il a pour objectif le désenclavement de quatre zones rurales dans les départements de Tillabéri et Maradi, afin de (i) faciliter leur approvisionnement en produits de première nécessité, (ii) développer les marchés locaux et partant la production agro-pastorale de la zone d'influence du projet, (iii) diminuer les coûts de transport dans ladite zone. Ces objectifs cadraient bien avec les priorités nationales et les préoccupations régionales de l'époque qui s'inscrivaient dans un contexte de recrudescence de périodes de sécheresse et de destruction graduelle des sols avec leur lot habituel de malnutrition et de famines endémiques.

2.3.4 Le projet consistait en la construction, en phase 1, de six tronçons de routes secondaires modernes, en terre, totalisant 306 km et en phase 2, de trois autres tronçons de même type, totalisant 301 km. Les composantes du projet étaient:

- (i) la fourniture du matériel nécessaire à l'exécution des travaux en régie,
- (ii) la constitution et le fonctionnement de deux brigades de construction,
- (iii) la révision du matériel et le redéploiement d'un chantier à l'autre des brigades,
- (iv) l'assistance technique à l'Administration des routes,
- (v) l'appui logistique et en personnel.

Le projet devait ainsi suppléer à la faible capacité d'exécution des travaux de la régie par la création, la formation, l'équipement de deux brigades de travaux encadrées par du personnel d'assistance technique recruté par l'UNSO-OPE. Les routes qui faisaient l'objet des travaux de la première brigade étaient en phase I Tillabéri-Ouallam, Tizégourou-Bani Bangou et

Bani Bangou-Anderamboukane, en phase 2, les routes de Mayahi-Kornaka et Kornaka-Dakoro, soit un total de 322 km de routes en terre à deux voies.

2.3.5 L'Approche du cadre logique (ACL) n'existait pas à l'évaluation du projet, aussi les objectifs formulés à l'évaluation manquent-ils de précision et ne comportent pas d'indicateurs quantifiables permettant de mesurer leur taux de réalisation. Le RAP a reconstitué, à posteriori, la matrice du projet mais les lacunes persistent et l'analyse des performances du projet en a été amoindrie. La matrice rétrospective du RAPP qui figure en annexe 2 complète celle établie dans le RAP.

2.3.6 La Banque finançait avec la Norvège et le gouvernement nigérien l'équipement, le fonctionnement, le redéploiement, la révision du matériel et l'appui logistique et en personnel relatifs à la brigade I. Le matériel, les équipes et l'assistance technique relative à la deuxième brigade étaient financées par l'UNSO, le Fonds d'équipement des Nations unies (FENU), et le Gouvernement nigérien (GN). L'apport du gouvernement nigérien couvrait l'appui logistique et la contrepartie pour le personnel local; cet apport était équivalent à 528.000 UC en phase 1 et 512.000 UC en deuxième phase, soit respectivement 18,6 et 11,12% du montant total du coût du volet du projet financé par la Banque dans chacune des phases.

2.4 Méthodologie et approche de l'évaluation

2.4.1 A l'exception de l'analyse jugée sommaire de l'évolution de la capacité institutionnelle de l'Administration des routes du Niger et de la durabilité des effets du projet, OPEV a estimé la qualité du rapport d'achèvement du projet (ADB/BD/IF/98/97) satisfaisante, et a recommandé un audit abrégé des performances du projet, développant les aspects cités et plus précisément la situation de l'entretien routier au Niger, élément déterminant de la pérennisation des effets du projet et du patrimoine routier. La rédaction de ce rapport ayant nécessité une mission au Niger, la nature de l'audit a été modifiée pour un audit intermédiaire.

2.4.2 L'évaluation rétrospective de performances du projet nigérien d'aménagement de la route Zinder-Agadez achevé en 1987, avait mis en exergue la nécessité de disposer de mécanismes et de ressources suffisants pour le suivi, l'exploitation et l'entretien appropriés de l'ouvrage. On y note également, à l'instar de la plupart des autres projets routiers audités, que (i) la durabilité des investissements est sérieusement entravée par l'insuffisance des ressources financières allouées à l'entretien, (ii) les hypothèses de croissance de trafic étaient irréalistes et le niveau réel du trafic, inférieur au trafic prévu, ne permettra pas d'assurer une rentabilité suffisante au projet; (iii) à l'évaluation les études du projet n'étaient pas exhaustives pour permettre des modifications rapides et autres adaptations au changement éventuel du contexte politique ou économique.

2.4.3 Le présent rapport rédigé à la suite de la mission d'audit, se réfère aux rapports d'évaluation et d'achèvement du projet et se base sur (i) les informations disponibles dans les dossiers du projet à la Banque, (ii) les documents, données et statistiques recueillis par la mission. L'analyse des performances du projet a été très handicapée par la quasi-inexistence d'archives du projet tant au MEI qu'au Ministère des finances et du plan, consécutive au transfert de sa gestion à un organisme du PNUD et par la propension de certains responsables de la DTP à la rétention de l'information et leur réticence à collaborer avec la mission. La coopération très active du bureau de la Banque mondiale, à Niamey, a permis de faire un point détaillé sur la situation institutionnelle à travers la présentation et la discussion du Projet de réhabilitation des infrastructures de transport (PRIT), récemment approuvé.

III. REALISATIONS DU PROJET

3.1 Mise en vigueur du prêt, respect des conditions et dispositions de l'accord de prêt

3.1.1 Les conditions relatives au premier décaissement ont été réalisées avec 6 mois de retard

pour le prêt relatif à la phase 1 du projet, et avant la date limite pour la phase 2. L'audit ne peut avancer aucune raison objective satisfaisante au retard dans la mise en vigueur du prêt relatif à la première phase du projet sinon un manque d'engagement des autorités dans ce programme de construction de routes secondaires.

3.1.2 En effet les lenteurs administratives ne peuvent expliquer ce retard puisque quatre des conditions préalables à la mise en vigueur ne consistaient qu'en des engagements financiers (contrepartie financière, financement des taxes, des dépassements de coûts et des dépenses récurrentes), d'autant plus facilement réalisables qu'il s'agissait de conditions courantes dans les accords de prêts de la Banque, souvent redondantes par ailleurs avec certaines des conditions générales applicables aux accords de prêts et de garantie. Les deux autres conditions étaient l'une relative à la preuve de financement des autres composantes du projet et l'autre la fourniture de la liste des biens et services; aucune d'elles ne devait poser de problèmes puisque à l'intervention de la Banque dans le projet, les études détaillées, les composantes et le financement du projet étaient bien définis.

3.1.3 Des rapports trimestriels d'activité de qualité satisfaisante étaient régulièrement transmis à la Banque. Le RAP de l'Emprunteur n'a pas été transmis à la Banque et l'audit des comptes du projet n'a pas non plus été réalisé. La conformité aux règles et procédures de la Banque pour l'acquisition des biens et services de la Banque au cours de l'exécution du projet n'a pas été contrôlée faute de disposer des archives du projet (cf. par. 3.3).

3.2 Conditions et performances d'exécution du projet

3.2.1 L'organe d'exécution du projet était, selon les termes de l'accord de prêt, le Ministère des travaux publics, devenu aujourd'hui Ministère de l'équipement et des infrastructures (MEI), à travers sa Direction des travaux publics (DTP), mais l'organe d'exécution de fait était le PNUD/OPE ou Bureau d'exécution des projets du PNUD. Cette situation s'explique par le fait que ce projet ne constituait qu'une suite au projet UNSO/FENU de construction et de réhabilitation de routes secondaires au Niger, qui avait pour objectif la lutte contre la désertification et des effets de la sécheresse. Après réalisation de la première phase de son projet, l'UNSO a fait appel à la communauté des bailleurs de fonds pour la réalisation d'une deuxième phase au projet auquel la Banque et le Gouvernement norvégien ont répondu favorablement. L'UNSO est resté le chef de file du projet et a gardé, outre son agence d'exécution le PNUD/OPE, quasiment les mêmes procédures et moyens de réalisation de son projet initial.

3.2.2 L'exécution du projet a connu en phase I et II respectivement, 4 et 10 mois de retard sur la date d'achèvement des travaux et ce malgré le gain de 2 mois, en phase II, sur la durée d'exécution des travaux. Ces retards sont en majorité imputables aux aléas climatiques, à la diversion des moyens du projet pour d'autres travaux, à des pannes fréquentes des engins et la non-disponibilité de matériaux adéquats et d'eau sur certains chantiers isolés (cf. RAP § 4.1.5 à 4.1.8). Les leçons de cette première phase du projet ont été mises à profit dans l'exécution de la seconde, qui a rattrapé deux mois sur les 12 mois de retard au démarrage des travaux imputables à la vétusté du matériel.

3.2.3 Les réalisations du projet ont été exécutées selon les règles de l'art, conformément aux caractéristiques prévues à l'évaluation et sans modifications pour ce qui concerne les réalisations financées par la Banque et le Fonds norvégien à l'exception de l'arrêt des travaux sur le tronçon Kornaka-Mayahi 7 km avant Mayahi; cet arrêt était justifié par le bon état de ce tronçon de route qui ne nécessitait qu'un reflachage, qui fut exécuté.

3.3 Sources de financement, décaissements et coûts du projet

3.3.1 L'ensemble du projet était cofinancé en phase I par la Norvège (16,75%), l'UNSO et le FENU (57,06%) ainsi que par le GN (9,4%) et en phase II par la Norvège (19,1%), l'UNSO

(38,4%) et le GN (4,3%). Le sous-projet objet du financement de la Banque, était cofinancé par le Fonds norvégien qui par accord triparti avec le gouvernement nigérien, et la Banque, a mis à disposition du FAD l'équivalent de 2,3 millions d'UC, sous forme de don, à chacune des deux phases. Le coût final du projet de la Banque est de 12,23 MUC, inférieur de 2,5% au coût estimé à l'évaluation et le reliquat de 764.851 UC dégagé sur le prêt FAD relatif à la phase 2, a fait l'objet d'une réaffectation lors de l'exercice de restructuration du portefeuille du pays, en 1996.

	<----- PREVISIONS ----->			<--- REALISATIONS --->		
	Dev	MI	Total	Dev	MI	Total
1. Coût du sous-projet	5,85	6,70	12,55	5,92	6,41	12,23
2. Plan de financement						
FAD	2,38	4,52	6,90	2,36	4,47	6,83
Norvège	3,47	1,14	4,61	3,56	0,90	4,46
G.N.	0	1,04	1,04	0	1,04	1,04
Total	5,85	6,70	12,55	5,92	6,41	12,23

3.3.2 Par le mémorandum du 13 avril 1983, signé entre le Gouvernement nigérien, le PNUD, l'UNSO et la Banque, il était prévu, dans les modalités d'utilisation des fonds, que les fonds norvégiens et FAD seront utilisés pour:

- le fonctionnement des brigades: par un fonds de roulement géré par le gouvernement approvisionné par le FAD et alimentant à son tour deux fonds de roulement du projet, l'un à Niamey pour les dépenses locales, et l'autre à New York pour les dépenses extérieures;

- l'achat de matériel: paiement en direct des fournisseurs par le PNUD/OPE, avec l'accord du gouvernement et de la Banque.

3.3.3 L'UNSO on le voit donc préfinançait les dépenses du projet et la cascade de fonds de roulement enlève toute possibilité de contrôle à priori de l'utilisation des fonds de la Banque. Aucun document administratif ne permet d'assurer qu'un contrôle à posteriori des dépenses était effectué par la Banque lors du remboursement des états de dépenses présentés par l'UNSO. Selon les responsables nigériens actuels, le PNUD/OPE n'aurait pas associé l'Administration des routes dans l'exécution du projet et de ce fait le MEI ne dispose pas d'archives sur la gestion administrative, technique, comptable et financière du projet, sinon de quelques documents très fragmentaires. En conséquence, l'audit de performance du projet n'a pas pu procéder à la vérification des procédures d'acquisition des biens et services, ni à celles des décaissements des prêts et des fonds de contrepartie. Seuls quelques recoupements sur l'exécution physique du projet ont été faits avec les quelques rapports de chantiers encore disponibles au MEI.

3.3.4 C'est en conséquence de cette vacuité dans les archives du projet que la mission de préparation du RAP avait également recommandé de surseoir à l'exigence de l'audit des comptes du projet qui n'avait pas été effectué. Pour cette raison également, la mission du département AUDT (cf. rapport ADF/BD/IF/97/47) n'avait pas pu, en 1996, réaliser ses objectifs, même après sa visite à la mission résidente du PNUD à Niamey où les archives du projet étaient finalement introuvables; AUDT avait alors recommandé, dans son aide-mémoire de mission, que les autorités nigériennes saisissent la direction du PNUD à New-York pour enquêter sur et retrouver l'ensemble des archives et livres comptables du projet. La mission d'audit de performance du projet a constaté qu'aucun progrès en la matière n'avait été réalisé.

IV. EVALUATION DE LA PERFORMANCE

Les objectifs de désenclavement et d'accessibilité des zones du projet sont atteints et des impacts positifs tels que la sédentarisation des populations, le développement d'activités

économiques, sont signalés. Les réalisations du projet fonctionnent globalement de façon satisfaisante, cependant la rentabilité du projet est plus faible que prévue et les conditions nécessaires à la pérennisation des effets du projet ne sont pas toutes réunies.

4.1 Performance à l'exploitation

Compte tenu du temps limité, de la dispersion et de l'éloignement des routes du projet, seule la route Tillabéry-Ouallam a fait l'objet d'une reconnaissance de la mission d'audit; l'état général de cette route est satisfaisant avec un état de la chaussée acceptable, confirmé par une note de qualité générale de 11,8/20. Pour ce qui est de l'état des autres routes du projet, l'audit s'appuie sur les informations les plus récentes de la banque de données routières (BDR). Cet état a généralement peu évolué depuis le passage de la mission d'achèvement, à l'exception des routes de la région de Maradi dont la dégradation est plus marquée du fait de la rareté des matériaux dans la région, qui aggravent les contraintes recensées au niveau de l'entretien. La route Bani Bangou–Anderamboukan, dont l'épaisseur de la couche est encore satisfaisante, est très ensablée et présente plusieurs points de coupure qui la rendent impraticable en saison des pluies. La route Tizégourou-Bani Bangou présente de nombreux nids de poule et ornières ainsi qu'un point de coupure au PK 39 et l'état de la route Dakoro-Kornaka a une qualité très moyenne (9,2/20). La route Kornaka-Mayahi ne figure pas dans la BDR et ne fait donc pas l'objet de suivi et de relevés réguliers; son état actuel est inconnu des cadres chargés du suivi au niveau central.

4.2 Performance économique et financière

4.2.1 La rentabilité économique des investissements, bien que d'un niveau satisfaisant, est plus faible que prévue, le taux de croissance du trafic sur les divers tronçons de route, ayant été généralement surestimé à l'évaluation du projet. Elle varie selon les différents tronçons de route de 11,2 à 30,1% contre 15,6 à 37,8% prévus à l'évaluation.

4.2.2 Les travaux d'entretien courant, effectués en régie par les services du MEI, sont financés par le budget national mais les montants alloués sont régulièrement insuffisants. Selon la Banque mondiale, le budget, hors salaires, nécessaire à la couverture de l'entretien courant du réseau prioritaire (7.500 km) et des coûts d'exploitation de la DTP, seraient de l'ordre de 4 milliards de FCFA; ceci est à comparer au budget de 3,1 milliards qui lui fut alloué pour 1997. L'écart entre les besoins et les ressources de financement de l'entretien ne fait que s'aggraver d'année en année et culmine en 1995 et 1996 avec 43%. Le tableau suivant illustre l'évolution de ce déficit.

Tableau 4.1 – Evolution des besoins et ressources de l'entretien courant
(en milliards de F CFA)

Année	Besoins	Allocation	Ecart (%)
1975	ND	0,663	-
1982	ND	1,330	-
1991	3,0	2,8	7
1995	4,4	2,5	43
1997	4,2	3,1	26

Source: MEI

4.2.3 Les besoins de l'entretien périodique, assimilé à de la réhabilitation et donc à un investissement et non un coût récurrent, sont couverts par des ressources extérieures, rares pour l'instant, et leur évolution est donc à l'avenant et erratique comme le montre le tableau suivant.

Tableau 4.2 – Ressources financement de l'entretien périodique
(en milliard de F CFA)

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
3,79	1,12	1,28	0,43	3,62	4,09	0,32

Source: MEI

4.2.4 Les revenus générés par la fiscalité du secteur des transports ne couvrent pas les coûts d'entretien du fait notamment de l'évasion fiscale engendrée par la contrebande de carburant avec le Nigéria; les revenus du péage routier (600 millions de FCFA en 1996), instauré en 1991, sont irréguliers et inférieurs aux revenus projetés, et ne permettent pas de couvrir les déficits du budget d'entretien et ce même si le recouvrement était plus efficace. Le tableau 4.3 qui suit illustre le bilan des ressources et emplois du secteur pour l'entretien.

Tableau 4.3 – Coûts d'entretien et Revenus de la fiscalité (en F CFA)

	<u>Transport passagers</u>		<u>Transport marchandises</u>		<u>Total</u>
	Privé	Public	Camions	E.Articulés	
Coûts d'entretien	2.012	2.032	1.620	2.715	8.379
Revenus de la fiscalité	2.256	1.377	367	615	4.615
Surplus/Déficit de financement	244	- 655	-1.253	-2.100	-3.764

Source: Banque mondiale

4.3 Performance institutionnelle et sociale

4.3.1 Les contraintes recensées dans la gestion du patrimoine routier sont la rareté des ressources financières, et la faible capacité institutionnelle de la Direction des travaux publics (DTP), chargée de la construction et de l'entretien routier au MEI. La détérioration de la situation économique et financière du Niger à partir de 1989 a porté un arrêt brutal à l'expansion et à l'entretien du réseau routier nigérien qui était un des plus performants en Afrique sub-saharienne. La détérioration des performances de l'entretien routier s'est soldée par une dégradation accélérée de l'ensemble du réseau et notamment des routes en terre. Ainsi 31% du réseau revêtu est en mauvais ou très mauvais état, et pratiquement toutes les routes en terre nécessitent un rechargement des couches de roulement dont l'épaisseur résiduelle moyenne est actuellement inférieure à 10 cm. Un réseau prioritaire de 7.656 km (50% du réseau) a été défini et concentre les efforts d'entretien.

4.3.2 La politique d'entretien et de réhabilitation des routes, sa programmation, ne sont pas clairement définis, et ce bien que le ministère dispose d'une banque de données routières mise en place dans le cadre d'un projet financé par la Banque mondiale en 1993. Cet outil de programmation et de gestion n'est cependant plus aussi efficace, l'actualisation des données est irrégulière et l'obsolescence tant des logiciels d'exploitation que des équipements, est atteinte.

4.3.3 Le Projet de réhabilitation des infrastructures de transport (PRIT), dont le financement (28 millions d'USD) a été récemment approuvé par la Banque mondiale et qui concerne la réhabilitation et l'entretien de routes en terre (1060 km) et une opération pilote d'aménagement de 105 km de routes rurales, prévoit la levée progressive de ces contraintes avec la mise en place, notamment, des composantes institutionnelles suivantes:

- création dès 1999 d'un Fonds d'entretien routier;
- renforcement de la gestion de l'entretien routier avec l'élaboration d'un programme de travaux d'entretien routier pour 1999, définition d'une nouvelle stratégie de conception et d'entretien des routes rurales, de stratégie de l'entretien routier et la

réalisation d'études de modernisation de la BDR, de restructuration de la DTP et de création du Fonds routier,.

- restructuration de la DTP;
- désengagement du MEI de l'exécution de tous les travaux d'entretien routier pour le confier aux entreprises privées;
- privatisation du département Matériel et la création d'une société de location de matériel de travaux publics;
- changement de statut du Laboratoire des routes, département du MEI, en entité autonome, et sa restructuration.

4.3.4 Les retombées du projet sur le plan socio-économiques, développées au paragraphe 8.1 du RAP, sont importantes et nombreuses et confirment la pertinence des objectifs et le bien fondé et la cohérence de la conception du projet avec ces objectifs. Le désenclavement des régions a effectivement permis un relèvement général du niveau de vie et produit un effet d'entraînement dans le développement socio-économique grâce à l'ouverture des accès vers les marchés qui ont entraîné une amélioration de l'écoulement des productions agro-pastorales et des approvisionnements des populations, ainsi que de l'accès aux centres sanitaires. Les routes du projet ont permis de sédentariser les populations et de diminuer les risques de famine et l'acheminement rapide des secours en cas de sécheresse.

4.4 Impacts sur la population féminine et sur l'environnement

Le projet n'a pas d'impacts spécifiques sur les femmes sinon les impacts socio-économiques décrits précédemment ainsi que dans le RAP (Par. 8.2). Peu d'impacts négatifs sur l'environnement sont relevés puisque le tracé des routes a très peu changé par rapport à celui des pistes originales. Les quelques effets dus aux emprunts de matériaux furent corrigés par une réhabilitation ultérieure des sols (cf. RAP par. 8.3).

4.5 Performances de l'Emprunteur, de l'agence d'exécution et de la Banque

4.5.1 La performance de l'Emprunteur n'est pas satisfaisante, l'accord relatif au premier prêt fut mis en vigueur avec un retard important et les ressources nécessaires à l'entretien des routes du projet n'ont pas toujours été mises en place conformément à une des conditions de l'accord de prêt. Par ailleurs les conditions de suivi et de contrôle comptable n'ont pas été mises en place et les archives du projet n'ont pas été collectées et conservées. La gestion laxiste du projet par l'Emprunteur est un signe évident de manque d'intérêt et d'engagement.

4.5.2 La performance de l'agence d'exécution, le MEI et la DTP, n'est pas satisfaisante et témoigne également d'un désintérêt total, d'un manque d'engagement sur les objectifs du projet. La performance de l'agence d'exécution de fait (PNUD/OPE) est satisfaisante en ce que les travaux ont été conduits à leur terme dans de bonnes conditions et conformément aux caractéristiques définies à l'évaluation. Cette performance est cependant fortement atténuée par le retard dans l'exécution de la phase I du projet mais surtout par son manque de coopération et d'intégration des cadres de l'Emprunteur à l'exécution du projet, la perte des archives et leur non-communication aux partenaires du projet à son achèvement.

4.5.3 La performance de la Banque qui a laissé carte blanche à l'UNSO et au PNUD/OPE n'est pas satisfaisante; deux missions de supervision ont émaillé la durée d'exécution du projet et aucun contrôle ou suivi de la réalisation effective de certaines conditions de prêt n'est relevé. La mission d'AUDT n'a été suivie d'aucune action de recouvrement des archives du projet auprès du PNUD.

V. DURABILITE DU PROJET

Les insuffisances institutionnelles relevées au niveau du MEI (capacités d'études, de planification et de suivi, qualification et disponibilité des ressources humaines) et les contraintes au niveau de l'entretien routier (restrictions budgétaires, capacités de réalisation et efficacité de la régie et des petites entreprises privées) sont les éléments de risque recensés pour la durabilité des effets du projet. La mise en place du projet PRIT de la Banque mondiale avec la création d'un fonds d'entretien routier et le renforcement des capacités institutionnelles de l'Administration des routes, est un élément important d'atténuation de ce risque.

VI. NOTATION DE LA PERFORMANCE

Les tableaux de notation détaillée des diverses performances du projet, figurent en annexe 3 du présent rapport.

6.1 Performance à l'exécution

La performance à l'exécution est satisfaisante malgré le retard accusé dans son exécution et à la mise en vigueur du premier prêt. Cette performance est atténuée par la perte des archives du projet.

6.2 Performances de la Banque

Malgré la bonne qualité de son évaluation, la performance de la Banque est jugée non satisfaisante à cause d'une supervision insuffisante de l'exécution du projet et d'une perte de la maîtrise de la gestion du projet.

6.3 Résultats du programme

Les objectifs du projet sont réalisés et la performance globale de ses réalisations est satisfaisante. L'absence d'entretien et la faible capacité institutionnelle du MEI affectent cependant négativement la durabilité des effets du projet.

VII. CONCLUSIONS ET ENSEIGNEMENTS

7.1 Conclusions

La performance globale du projet, qui réalise une moyenne de 2,25 à partir des notations de l'ensemble des indicateurs individuels, est satisfaisante. La bonne exécution du projet, confiée à un organisme expérimenté, extérieur au MEI, est atténuée par la perte des archives du projet, la disqualification de l'Administration nigérienne des routes de la gestion du projet et en finale, un bilan non satisfaisant dans le transfert de connaissances. La pérennité des effets du projet est tributaire de la volonté du gouvernement à entreprendre la restructuration du secteur et à mettre en place des ressources pérennes et suffisantes pour l'entretien routier.

7.2 Leçons

L'évaluation rétrospective tire les leçons suivantes de l'expérience de ce projet:

- a/ la compétence technique de l'agence d'exécution et la bonne préparation du projet ont contribué à l'exécution satisfaisante du projet et à la réalisation des objectifs (cf. § 4.1.1-4.4);
- b/ l'amalgame de responsabilités de l'exécution du projet entre le PNUD/OPE et la DTP, le manque de coordination et de coopération entre ces deux organismes, ont nuit au transfert de connaissances et la conservation des archives du projet (cf. § 4.1.7-4.1.8);
- c/ l'absence de supervision de la Banque a nui à la qualité de la performance d'exécution, à la bonne conservation des archives, au suivi de la réalisation effective des conditions du prêt; et partant à la pérennité des effets du projet (cf. § 4.1.1- 5.1- 5.4);

- d) la faible capacité institutionnelle de l'Emprunteur et l'absence d'entretien courant et périodique du réseau routier compromettent la pérennité des effets du projet (cf. § 4.2.4);
- e) l'absence de procédures établies en matière de tenue comptable et d'archivage des documents du projet a nui à la qualité de l'évaluation de ses performances (cf. § 4.0 - 4.1.8).

7.3 **Recommandations**

En conséquence de ce qui précède et en plus des recommandations génériques de renforcement de la supervision régulière des projets et de contrôle de la réalisation des conditions du prêt, il est recommandé:

A l'Emprunteur et à l'Agence d'exécution (MEI/DTP) de :

- a) veiller à la mise en place effective des réformes prévues d'un commun accord entre le MEI et la Banque mondiale figurant dans le PRIT, et notamment à celle,
 - . d'un système efficace de planification, programmation et gestion de l'entretien routier (courant et périodique) intégrant l'ensemble du réseau, et incluant une banque de données routières fiables alimentée à partir d'un système de reconnaissance et de suivi du réseau routier;
 - . d'un système pérenne de financement de l'entretien routier,
 - . de la restructuration du MEI et de la DTP;
 - . du recours au secteur privé dans les travaux d'entretien courant et périodique qui doit se substituer à la régie (cf. § 4.2.9);
- b) veiller à la réalisation effective des recommandations d'AUDT concernant la récupération des archives du projet auprès du PNUD (cf. § 4.1.8);

A la Banque de :

- a) veiller à la cohérence des interventions futures avec celles des autres bailleurs de fonds (UE, AFD) et leur insertion dans le cadre de la restructuration et des réformes entreprises avec l'appui de la Banque mondiale dans le cadre du PRIT (cf. § 4.2.9);
- b) s'assurer que tout nouveau projet du secteur, proposé à son financement, s'inscrit bien dans le cadre d'un développement sectoriel concerté et que des composantes et conditions de développement institutionnel y sont intégrées (cf. § 4.2.4-4.2.9);
- c) veiller à la mise en place systématique d'unités de gestion de projets et à la centralisation de la gestion comptable et financière dans la cellule de gestion du projet (cf. § 5.1);
- d) définir, codifier et mettre en place, au sein de la Banque un système efficace d'information et d'archivage des projets et s'assurer, à l'évaluation des projets, de l'existence ou de la mise en place, chez l'Emprunteur, de dispositions en matière de classement et d'archivage des documents et des comptes du projet (cf. § 4.0-4.1.8);
- e) renforcer la supervision, le suivi et le contrôle de la mise en œuvre des conditions de l'accord de prêt et des engagements de l'Emprunteur et proposer le cas échéant l'application des sanctions prévues en la matière (cf. § 5.3).

7.4 **Actions de suivi**

Les points nécessitant des actions de suivi sont repris dans la matrice d'actions qui suit (Annexe 1).

NIGER - RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE
PROJET DE ROUTES SECONDAIRES

Annexe 1

MATRICE DES RECOMMANDATIONS ET ACTIONS DE SUIVI

Constats et leçons	Recommandations	Actions de suivi	Responsable
<p><u>Formulation</u></p> <p>1. Le projet a bénéficié de la bonne préparation et des études détaillées de l'UNSO.</p> <p>2. L'amalgame de responsabilités entre le MEI et le PNUD/OPE a eu pour conséquence la disqualification des services de l'Emprunteur dans la réalisation du projet.</p>	<p>1. La phase de préparation du projet est indispensable et doit sécuriser la confection de ses études détaillées.</p> <p>2. L'engagement effectif de l'Emprunteur doit être une condition incontournable pour la bonne réalisation d'un projet.</p>	<p>1. Renforcer la stricte application des directives opérationnelles pour la préparation et l'évaluation de projets.</p> <p>2. Définir précisément l'organe de gestion du projet et impliquer effectivement l'Emprunteur dans la gestion et la réalisation des objectifs du projet..</p>	<p>1. OCOD OCDW</p> <p>2. OCDW</p>
<p><u>Exécution</u></p> <p>1. Le projet a bénéficié de l'expérience et de la bonne capacité de gestion et d'exécution de projet du PNUD/OPE.</p> <p>2. L'absence de supervision de la Banque a nuit au suivi de la réalisation effective des conditions du prêt, et donc à la performance de l'exécution.</p>	<p>1. L'évaluation d'un projet doit s'assurer des bonnes capacités de gestion et d'exécution de l'agence d'exécution.</p> <p>2. La Banque et l'Emprunteur doivent veiller à la réalisation rapide et effective des conditions et engagements de l'accord de prêt.</p>	<p>1. Mettre en place systématiquement des unités de gestion de projets responsables de la gestion technique, administrative, comptable et financière du projet.</p> <p>2. Renforcer la supervision des projets et le suivi de la réalisation des engagements et conditions de prêt.</p>	<p>1. OCDW Emprunteur</p> <p>2. OCOD OCDW</p>
<p><u>Respect des dispositions de l'accord de prêt</u></p> <p>1. L'engagement de l'Emprunteur à mobiliser les fonds nécessaires à l'entretien routier, n'est pas tenu et l'audit des comptes du projet n'est pas réalisé.</p>	<p>1. L'Emprunteur doit veiller au strict respect de ses engagements et des conditions de l'accord de prêt.</p>	<p>1. Instituer la définition d'un calendrier de mise en place et suivi des engagements et conditions du prêt, veiller à leur respect et proposer, le cas échéant, l'application des sanctions prévues en la matière.</p>	<p>1. OCDW OCOD Emprunteur</p>
<p><u>Durabilité</u></p> <p>1. La pérennité des effets du projet est compromise par l'absence d'entretien sur le réseau routier.</p> <p>2. L'efficacité de la gestion de l'entretien du réseau est limitée par la faible capacité institutionnelle de MTP.</p> <p>3. La diffusion des responsabilités entre le PNUD/OPE et la DTP, leur manque de coordination et de coopération, ont nui au transfert de connaissances et à la conservation de la mémoire du projet.</p>	<p>1. L'évaluation d'un projet doit s'assurer de l'existence d'un système d'entretien routier efficace adossé à des ressources financières pérennes et suffisantes.</p> <p>2. La capacité institutionnelle du MEI doit être renforcée et ses activités recentrées.</p> <p>3. Les missions de supervision doivent veiller à la participation effective des services de l'Emprunteur à la gestion et l'exécution des projets</p>	<p>1. & 2 S'assurer que tout nouveau projet du secteur s'inscrit bien dans le cadre des réformes prévues dans le PRIT, et notamment des , (i) restructuration du MEI et de la DTP, (ii) désengagement du MEI des travaux d'entretien au profit du secteur privé, (iii) création d'un fonds d'entretien routier et (iv) définition d'un système efficace de planification, programmation et gestion de l'entretien; s'assurer également que des composantes et conditions de développement institutionnel y seraient intégrées.</p> <p>3. Mettre en place ou renforcer, chez l'Emprunteur, les dispositions en matière de classement et d'archivage des documents et des comptes du projet et veiller à la réalisation effective des recommandations d'AUDT concernant la récupération des archives du projet auprès du PNUD.</p>	<p>1. OCDW Emprunteur</p> <p>2. – id –</p> <p>3. OCDW</p>

NIGER - RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE
PROJET DE ROUTES SECONDAIRES

MATRICE RETROSPECTIVE

Description narrative	Indicateurs vérifiables à l'évaluation et à la post-évaluation	Moyens de vérification	Hypothèses Risques																																																						
<p><u>Objectif sectoriel</u></p> <p>1. Disposer d'un réseau routier optimum et sécurisant, et</p> <p>2. Faciliter les échanges commerciaux internes, sous-régionaux et internationaux.</p>	<p>1. Evolution du réseau (km) 1983 1986 1990 93 à 97</p> <p>Total du réseau dont:</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>8.587</td> <td>9.880</td> <td>11.696</td> <td>13.807</td> </tr> <tr> <td>Routes bitumées</td> <td>3.058</td> <td>3.161</td> <td>3.304</td> <td>3.735</td> </tr> <tr> <td>Routes en terre modernes</td> <td>2.985</td> <td>2.441</td> <td>2.701</td> <td>2.860</td> </tr> </table> <p>2. Production agricole dans la zone du projet (T)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">1991</th> <th colspan="2">1995</th> </tr> <tr> <th>Tillabéri</th> <th>Maradi</th> <th>Tillabéry</th> <th>Maradi</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mil</td> <td>428.488</td> <td>382.129</td> <td>323.145</td> <td>474.514</td> </tr> <tr> <td>Sorgho</td> <td>31.207</td> <td>145.693</td> <td>17.129</td> <td>75.055</td> </tr> <tr> <td>Niébé</td> <td>81.645</td> <td>58.502</td> <td>18.695</td> <td>41.312</td> </tr> </tbody> </table>		8.587	9.880	11.696	13.807	Routes bitumées	3.058	3.161	3.304	3.735	Routes en terre modernes	2.985	2.441	2.701	2.860		1991		1995		Tillabéri	Maradi	Tillabéry	Maradi	Mil	428.488	382.129	323.145	474.514	Sorgho	31.207	145.693	17.129	75.055	Niébé	81.645	58.502	18.695	41.312	<p>* Statistiques et rapports du Plan et du MEI</p>																
	8.587	9.880	11.696	13.807																																																					
Routes bitumées	3.058	3.161	3.304	3.735																																																					
Routes en terre modernes	2.985	2.441	2.701	2.860																																																					
	1991		1995																																																						
	Tillabéri	Maradi	Tillabéry	Maradi																																																					
Mil	428.488	382.129	323.145	474.514																																																					
Sorgho	31.207	145.693	17.129	75.055																																																					
Niébé	81.645	58.502	18.695	41.312																																																					
<p><u>Objectifs spécifiques du projet</u></p> <p>1. Désenclaver quatre zones rurales dans les départements de Tillabéri et Maradi pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> . faciliter l'approvisionnement en produits de 1^{ère} nécessité, . développer les marchés locaux et la production agro-pastorale de la zone, . diminuer les coûts de transport dans la zone. 	<p>1. Evolution du trafic sur les routes du projet (TMJ)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1983</th> <th>1986</th> <th>1989</th> <th>1994</th> <th>1996/7</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tillabéri-Ouallam</td> <td>*</td> <td>*</td> <td>*</td> <td>10</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td>BB-Andéramboukan</td> <td>*</td> <td>2</td> <td>5</td> <td>*</td> <td>*</td> </tr> <tr> <td>Tizégourou-BB</td> <td>3</td> <td>8</td> <td>20</td> <td>2</td> <td>*</td> </tr> <tr> <td>Dakoro-Kornaka</td> <td>55</td> <td>63</td> <td>*</td> <td>137</td> <td>145</td> </tr> <tr> <td>Kornaka-Mayahi</td> <td>27</td> <td>31</td> <td>*</td> <td>*</td> <td>*</td> </tr> </tbody> </table> <p>*: non déterminé</p> <p>2. CEV (FCFA/km)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Sans projet</th> <th>Après projet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Moyenne des véhicules</td> <td>240</td> <td>185</td> </tr> </tbody> </table> <p>3. TRI</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Evaluation</th> <th>RAP</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Routes phase 1</td> <td>15,6</td> <td>11,2</td> </tr> <tr> <td>4. Mayahi-Kornaka</td> <td>23,3</td> <td>20,5</td> </tr> <tr> <td>5. Kornaka-Dakoro</td> <td>37,8</td> <td>30,1</td> </tr> </tbody> </table>		1983	1986	1989	1994	1996/7	Tillabéri-Ouallam	*	*	*	10	44	BB-Andéramboukan	*	2	5	*	*	Tizégourou-BB	3	8	20	2	*	Dakoro-Kornaka	55	63	*	137	145	Kornaka-Mayahi	27	31	*	*	*		Sans projet	Après projet	Moyenne des véhicules	240	185		Evaluation	RAP	1. Routes phase 1	15,6	11,2	4. Mayahi-Kornaka	23,3	20,5	5. Kornaka-Dakoro	37,8	30,1	<p>* Résultats des comptages routiers, des relevés d'uni et des études du MTP</p> <p>* Enquête auprès des usagers</p> <p>* Evaluation BAD</p>	<p>* Des réformes économiques sont mises en place, le pays n'est plus sous sanctions.</p> <p>* Un Projet de réhabilitation des infrastructures est lancé, il prévoit la création d'un fonds routier, une profonde restructuration du MEI et la mise en place de la nouvelle stratégie dans l'entretien routier.</p>
	1983	1986	1989	1994	1996/7																																																				
Tillabéri-Ouallam	*	*	*	10	44																																																				
BB-Andéramboukan	*	2	5	*	*																																																				
Tizégourou-BB	3	8	20	2	*																																																				
Dakoro-Kornaka	55	63	*	137	145																																																				
Kornaka-Mayahi	27	31	*	*	*																																																				
	Sans projet	Après projet																																																							
Moyenne des véhicules	240	185																																																							
	Evaluation	RAP																																																							
1. Routes phase 1	15,6	11,2																																																							
4. Mayahi-Kornaka	23,3	20,5																																																							
5. Kornaka-Dakoro	37,8	30,1																																																							
<p><u>Réalisations:</u> Cinq routes en terre:</p> <p><u>Phase 1:</u></p> <p>Tillabéri-Ouallam</p> <p>Tizégourou-Bani Bangou</p> <p>Bani Bangou-Andéramboukane</p> <p><u>Phase 2:</u></p> <p>Mayahi-Kornaka</p> <p>Kornaka-Dakoro</p>	<p>Cinq routes en terre, modernes, de 6 mètres de large, sont réalisées</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Prévus</th> <th>Réalisés</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Tillabéri Ouallam</td> <td>71 km</td> <td>71 km</td> </tr> <tr> <td>2. Tizégourou-Bani Bangou</td> <td>35 km</td> <td>35 km</td> </tr> <tr> <td>3. Bani Bangou-Andéramboukane</td> <td>60 km</td> <td>60 km</td> </tr> <tr> <td>4. Mayahi-Kornaka</td> <td>92 km</td> <td>91 km</td> </tr> <tr> <td>5. Kornaka-Dakoro</td> <td>64 km</td> <td>52 km</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>322 km</td> <td>309 km</td> </tr> </tbody> </table>		Prévus	Réalisés	1. Tillabéri Ouallam	71 km	71 km	2. Tizégourou-Bani Bangou	35 km	35 km	3. Bani Bangou-Andéramboukane	60 km	60 km	4. Mayahi-Kornaka	92 km	91 km	5. Kornaka-Dakoro	64 km	52 km	Total	322 km	309 km	<p>* Rapports d'activité</p> <p>* Rapport d'achèvement de la Banque</p>	<p>* Le projet a subi un retard global de 10 mois.</p> <p>* L'entretien routier est inexistant.</p> <p>* Le MEI n'est pas performant.</p>																																	
	Prévus	Réalisés																																																							
1. Tillabéri Ouallam	71 km	71 km																																																							
2. Tizégourou-Bani Bangou	35 km	35 km																																																							
3. Bani Bangou-Andéramboukane	60 km	60 km																																																							
4. Mayahi-Kornaka	92 km	91 km																																																							
5. Kornaka-Dakoro	64 km	52 km																																																							
Total	322 km	309 km																																																							

NIGER - RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE
PROJET DE ROUTES SECONDAIRES

MATRICE RETROSPECTIVE

<u>Activités</u>	<u>1. Coûts du sous-projet FAD/Norv</u> (en millions d'UCF)					*Rapports d'achèvement et d'activité trimestriels	*Les financements sont mis en place
	<u>Prévu</u>			<u>Réel</u>			
	<u>Dev</u>	<u>MI</u>	<u>Total</u>				
1. Acquisition de biens et services							
	Fourniture matériel	1,220	0,137	1,357		ND	
2. Travaux routiers	Révision matériel	0,298	0,447	0,745		ND	
	Fonctionnement brigade	1,878	3,694	5,572		ND	
3. Contrôle et surveillance travaux	Redéploiement brigade	0,139	0,217	0,356		ND	
	Assistance technique	1,546	0,171	1,717		ND	
	<u>Appui logistique</u>	0	1,322	1,322		ND	
	Total 1	5,081	5,988	11,069		ND	
	<u>Divers imprévus</u>	1,271	1,482	2,753		ND	
	Total 2	6,352	7,470	13,822		13,28	
	<u>2. Financement</u> (en millions d'UC)						
	<----- Prévisionnel ----->			<----- Réalisé ----->			
	<u>Dev</u>	<u>MI</u>	<u>Total</u>	<u>Dev</u>	<u>MI</u>	<u>Total</u>	
	Phase 1						
	FAD	0,75	1,55	2,30	0,91	1,39	2,30
	Gv Norvg	1,49	0,81	2,30	1,58	0,57	2,15
	<u>Gv Niger</u>	0	0,53	0,53	0	0,53	0,53
	Total	2,24	2,89	5,13	2,49	2,49	4,88
	Phase 2						
	FAD	1,63	2,97	4,60	1,45	3,08	4,53
	Gv Norvg	1,98	0,33	2,30	1,98	0,33	2,31
	<u>Gv Niger</u>	0	0,51	0,51	0	0,51	0,51
	Total	3,61	3,81	7,42	3,43	3,92	7,35

* Rapport d'achèvement de la BAD

* Etats des décaissements de la BAD.

* La qualité des travaux est satisfaisante

NIGER – RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE
PROJET DE ROUTES SECONDAIRES
NOTATION DE PERFORMANCES

Annexe 3
Page 1 de 4

Performances de l'exécution

Indicateurs	Note	Observations
1. Respect du calendrier d'exécution	2	Le projet est réalisé avec un retard global de 10 mois sur la date d'achèvement mais avec une avance de 2 mois dans le délai d'exécution.
2. Respect des coûts	2	Le projet a été réalisé avec une économie marginale de 2,5% par rapport au coût estimé et un reliquat de 0,76 millions d'UC qui furent utilisés dans la restructuration du portefeuille. Il n'y a plus d'archives pour contrôler les dépenses
3. Respect des conditions de l'accord de prêt	2	L'audit des comptes du projet n'a pas été réalisé et l'engagement du GN à mobiliser les ressources nécessaires à l'entretien routier n'est pas tenu.
4. Adéquation du suivi et des rapports d'avancement trimestriels	3	La qualité de la supervision du projet par le PNUD/OPE est satisfaisante et la transmission, à la Banque, des rapports d'activité de bonne qualité fut régulière.
5. Exploitation satisfaisante	3	Les conditions de transport se sont sensiblement améliorées les premières années de mise en service de la liaison, mais l'absence d'entretien routier a atténué les performances du projet.
Evaluation globale de la performance de l'exécution	2,4	La performance à l'exécution est satisfaisante.

NIGER – RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE
PROJET DE ROUTES SECONDAIRES
NOTATION DE PERFORMANCES

Annexe 3
Page 2 de 4

Performances de la Banque

Indicateurs	Note	Observations
1. A l'identification	SO	La Banque n'a pas identifié le projet.
2. A la préparation du projet	2	Il n'y a pas eu de mission de préparation du projet, lequel fut proposé par l'UNSO aux bailleurs de fonds, après son étude.
3. A l'évaluation	2	La qualité de l'évaluation du projet est satisfaisante à l'exception du volet "agence d'exécution" dont la définition n'était pas précise et a eu pour conséquences la démobilisation de l'agence d'exécution officielle et la perte des archives du projet.
4. A la supervision	1	La Banque a, par deux fois seulement au cours des cinq années de son exécution, supervisé le projet, ce qui n'est pas satisfaisant. La non-maîtrise par l'Emprunteur et la Banque, et la perte de la mémoire du projet caractérisent son exécution.
Evaluation globale de la performance de la Banque	1,67	La performance de la Banque n'est pas satisfaisante, elle a perdu le contrôle de la gestion de ce projet par le blanc-seing donné l'UNSO.

NIGER – RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE
PROJET DE ROUTES SECONDAIRES
NOTATION DE PERFORMANCES

Annexe 3
Page 3 de 4

Résultats du projet

N°	Indicateurs	Note	Observations
1	Pertinences et réalisation des objectifs	2,6	L'objectif assigné au projet est réalisé, et les réalisations du projet sont satisfaisantes.
i)	Politique macro-économique	2	Le projet se plaçait dans une période de réformes et de relance économiques dont les objectifs n'ont pas été totalement réalisés.
ii)	Politique sectorielle	3	L'objectif de désenclavement de quatre zones rurales rentrait bien dans le cadre de la politique sectorielle visant à disposer d'un réseau routier optimum et à faciliter les échanges commerciaux internes, sous-régionaux et internationaux.
iii)	Réalisations physiques	3	Les réalisations du projet sont conformes aux caractéristiques prévues à l'évaluation et fonctionnent de façon satisfaisante; les objectifs de désenclavement et d'accessibilité des zones du projet sont atteints
iv)	Résultats économiques	2	La qualité des services (durées de transport et coûts d'exploitation des véhicules) s'est sensiblement améliorée, mais la carence actuelle en entretien amoindrit ces résultats notamment pour les routes qui ne figurent pas dans le réseau prioritaire.
v)	Réduction de la pauvreté, aspects sociaux, et femmes dans le développement	3	Les retombées socio-économiques sont appréciables, les routes du projet en participant au désenclavement de la région facilitent l'accès des populations aux marchés et par-là au développement des cultures vivrières et ainsi contribuent de façon appréciable à la lutte contre la malnutrition. Des impacts positifs tels que la sédentarisation des populations et le développement de diverses activités économiques, sont signalés.
vi)	Environnement	SO	Le projet n'avait pas de composante spécifique concernant l'environnement et aucun impact négatif n'a été répertorié.
vii)	Développement du secteur privé	SO	Aucun impact spécifique du projet n'y est relevé.
2	Développement Institutionnel	1,25	L'impact du projet sur le cadre institutionnel a été faible. La capacité institutionnelle du MEI n'est pas satisfaisante, sa faiblesse est un handicap à la pérennisation des réalisations.
i)	Cadre institutionnel	1	La capacité institutionnelle du MEI est faible dans toutes ses composantes, et la gestion du réseau est inefficace.
ii)	Système d'information financier et de gestion, y.c. système d'audit	1	Il n'y a pas de système, procédures d'archivage en place. L'information technique, administrative, comptable et financière du projet est perdue, inexistante.
iii)	Transfert de technologie	1	Le personnel de l'Emprunteur n'a pu bénéficier de l'expérience de gestion de ce projet de construction de routes en terre moderne, le PNUD/OPE n'ayant pas coopéré en ce domaine comme il était prévu.
iv)	Dotation en personnel qualifié, formation et dotation en personnel de contrepartie	2	Les ressources humaines qualitativement et quantitativement insuffisantes et le contrôle du projet par l'Emprunteur et l'agence officielle d'exécution fut inexistant.

NIGER – RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE
PROJET DE ROUTES SECONDAIRES
NOTATION DE PERFORMANCES

Annexe 3
Page 4 de 4

3	Durabilité	2,14	La durabilité des effets du projet est incertaine, compromise par l'absence d'entretien et la faiblesse institutionnelle du MEI. mais ses perspectives de redressement sont bonnes quoique soumises aux aléas de réalisation des engagements du gouvernement.
i)	Engagement continu de l'Emprunteur	2	Les ressources financières nécessaires à l'entretien routier sont insuffisantes mais la création du fonds routier prévue dans le PRIT améliorera cette situation.
ii)	Environnement politique	2	L'environnement politique évolue favorablement avec la définition d'une stratégie visant à assurer la pérennité des investissements du secteur, l'amélioration de la gestion et de l'utilisation de l'entretien, le désengagement du MEI des activités de travaux d'entretien au profit du secteur privé.
iii)	Cadre institutionnel	2	Le cadre institutionnel devrait évoluer positivement avec la mise en place de la nouvelle stratégie et du PRIT qui verra également la restructuration du MEI et de ses différents services.
iv)	Viabilité technique, perfectionnement du personnel	2	La viabilité technique est compromise par l'absence d'entretien et la faiblesse institutionnelle, mais des actions de redressement sont envisagées dans le cadre du PRIT et notamment des actions de formation de masse.
v)	Viabilité financière et système de recouvrement des coûts	2	Les ressources financières pour l'entretien routier sont toujours insuffisantes et le système de recouvrement des coûts est inefficace et doit être revu dans le cadre de la restructuration du MEI et la création du fonds d'entretien routier.
vi)	Viabilité économique	3	La viabilité économique du projet est satisfaisante mais elle est atténuée par l'insuffisance de trafic sur la majeure partie des routes du projet.
vii)	Viabilité environnementale	SO	Le projet n'a fait l'objet ni d'une EIE, ni de composante spécifique à l'environnement. Des dispositions sont prises dans le PRIT pour intégrer cette dimension de façon institutionnelle et structurelle et minimiser l'impact négatif en cours de construction et d'entretien routier.
viii)	Mécanisme d'exploitation et de maintenance (disponibilité des fonds récurrents, devises, pièces détachées, atelier de maintenance)	2	Les ressources sont rares et mal utilisées à ce jour, mais la création du FER, la nouvelle stratégie affichée par le MEI vise à la rationalisation et l'efficacité dans la gestion des ressources, de l'exploitation et de l'entretien du réseau.
4	Taux de rentabilité économique	3	Le taux de rentabilité économique est inférieur au taux calculé dans le RAP mais il reste satisfaisant; il a été atténué par des taux de croissance du trafic inférieurs à ceux prévus à l'évaluation.
5	Evaluation globale des résultats	2,25	La performance globale du projet est satisfaisante; elle est cependant atténuée par l'absence d'entretien et la faible capacité institutionnelle du MEI, qui affectent la durabilité du programme.

