



FWC Services for the Implementation of External Aid 2018

Evaluation finale du Projet de désenclavement des zones rurales pour faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base

En Guinée-Bissau

Projet No. 2019/410811/1

Rapport d'évaluation finale

Version Provisoire Janvier 2020



Ce projet est financé
par l'Union européenne



Un projet exécuté par
DT Global IDEV Europe SL

Cette évaluation est soutenue et guidée par la Commission européenne et présentée
par **DT Global IDEV Europe SL**.

Le rapport ne reflète pas nécessairement les visions et les opinions de la Commission
Européenne.



Rapport d'évaluation finale

Projet No. 2019/410811/1

Par

M. Eddy Bynens et Camillo Palanza

Présenté par

DT Global IDEV Europe SL (Espagne)



DT Global

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Introduction..... | 1 |
| 1.1 | Contexte du projet..... | 1 |
| 1.2. | Description du projet..... | 4 |
| 2 | Questions d'évaluation / constatations | 8 |
| 2.1 | QE1: Compte tenu de la problématique justifiant l'intervention, à quel point le projet répond-il aux besoins identifiés et pourquoi ?..... | 8 |
| 2.2. | QE2: Quelles ont été les capacités de mise œuvre des acteurs associés à ce projet ? La structure du projet est-elle fonctionnelle et efficace par rapport aux objectifs et résultats attendus ?..... | 12 |
| 2.3. | QE3: Le système de suivi mis en place par le projet a-t- permis de percevoir des évolutions (positives ou négatives) ? | 13 |
| 2.4. | QE4 : Les ressources techniques et financières mobilisées par le projet sont-elles adéquates et ont-elles été utilisées de façon efficiente ? En particulier, est-ce que les structures soutenues ont une allocation optimale des couts/bénéfices ? | 14 |
| 2.5. | QE5 : Le projet permet-il des changements dans les attitudes et comportements des individus, des communautés et de l'administration, par rapport à la gestion et maintenance des infrastructures réhabilitées ? Quelle a été l'adhésion des différents acteurs aux objectifs du projet ? | 16 |
| 2.6. | QE6 : Les activités de sensibilisation ont-elles permises une transformation sociale ?..... | 17 |
| 2.7. | QE7 : À quel point les recommandations du ROM ont été mises en œuvre, et avec quels résultats ?..... | 18 |
| 2.8. | QE8 : Y a-t-il des signes précoces d'impact, attendus et non attendus, positifs ou négatifs – et quelles mesures le projet avait mis en œuvre pour en prévenir les impacts négatifs (assez souvent les projets routiers ont un impact négatif en termes d'augmentation de la prostitution et de diffusion de MST et SIDA/HIV) ?..... | 20 |
| 2.9. | QE9 : Quelle a été l'influence du projet au niveau local, régional et national ?..... | 22 |
| 2.10. | QE10 : Quelles ont été les leçons apprises par les partenaires et bénéficiaires du projet ? | 23 |
| 2.11. | QE11 : Quelles sont les recommandations de poursuite des activités, en particulier dans le cadre du nouveau projet PRO-GB Pistes rurales (Projet « Landa Guinée-Estradas)? | 25 |
| 2.12. | QE12 : Quelles sont les principales faiblesses et menaces du projet ? Quelles les opportunités et mesures correctives ? | 27 |
| 3 | Conclusions..... | 30 |
| 3.1 | Pertinence | 30 |
| 3.2 | Efficience..... | 31 |
| 3.3 | Efficacité..... | 32 |

| | |
|---|----|
| 3.4 Durabilité | 34 |
| 3.5 Perspectives d'impact | 35 |
| 3.6 Questions de l'égalité des sexes | 36 |
| 3.7 Questions d'environnement et de changement climatique | 37 |
| 3.8. Les Objectifs de Développement Durable (ODD) importants et leurs interactions .. | 38 |
| 3.9. Le principe « Leave No-One Behind » et l'approche basée sur les droits humains | 38 |
| 3.10. Visibilité | 39 |
| 4 Enseignements à tirer | 40 |
| 5 Recommandations..... | 42 |
| 6 Diffusion des résultats/communication..... | 43 |

Liste des annexes

Annexe 1. Les termes de référence de l'évaluation

Annexe 2. Les évaluateurs

Annexe 3. Méthodologie d'évaluation détaillée

Annexe 4. Matrice d'évaluation

Annexe 5. Logique d'intervention

Annexe 6. Cartes géographiques où l'action a eu lieu

Annexe 7. Liste des personnes / organisations rencontrées

Annexe 8. Littérature et documentation consultées

Annexe 9. Le script des vidéos

Annexe 10. Photos de la visite de terrain

ACRONYMES

| | |
|--------|---|
| AAAC | Autorité Compétente d'Évaluation Environnementale ; |
| ACTIVA | Actions Collectives et Territoriales Intégrées pour la Valorisation de l'Agriculture |
| AD | Action pour le Développement |
| ANCA | Agence Nationale de Cajou |
| BAD | Banque Africaine de Développement |
| BDR | Banque de Données Routières |
| BET | Bureau d'Études Techniques |
| BID | Banque Islamique de Développement |
| BIT | Bureau International du Travail |
| BM | Banque Mondiale |
| BOAD | Banque Ouest Africaine de Développement |
| CA | Conseil d'Administration |
| CEP | Comité d'Entretien des Pistes |
| CEV | Cout d'exploitation des véhicules |
| CG | Comité de Gestion |
| CNLM | Ca No Larga Mom |
| DAO | Dossier d'Appel d'Offre |
| DERP | Direction d'Entretien des Routes et Ponts |
| DETN | Direction d'Études et de Travaux Neuf |
| DGIT | Direction Général des Infrastructures et Transports |
| FCEP | Fonds Communautaire pour l'Entretien des Pistes |
| FER | Fonds d'Entretien Routier |
| HDM | Highway Development and Mangement (Logiciel pour le développement et la gestion des routes) |
| HIMO | Haute Intensité de Main d'œuvre |
| IBAP | Institut de la Biodiversité des Aires Protégées |
| L2R | Long Life Road |
| LCPC | Laboratoire Central des Ponts et Chaussées |
| LEGUI | Laboratoire d'Ingénierie de la Guinée-Bissau |
| MEF | Ministère de l'Économie et des Finances |
| MTPCU | Ministère des Travaux Publics de la Construction et de l'Urbanisme |

| | |
|--------|--|
| OGE | Budget National d'État |
| ONG | Organisation Non Gouvernementale |
| OP | Organisation Paysanne |
| PADES | Projet d'Appui au Développement Économique des régions Sud |
| PDDC | Projet de Développement Dirigée par les Communautés |
| PME | Petites et Moyennes Entreprises |
| PSO | Plan Stratégique Opérationnel |
| PTF | Partenaire Technique et Financier |
| Régulo | Chef traditionnel de la contrée |
| RRN | Réseau Routier National |
| SNTR | Stratégie National du Transport Rural |
| TP | Travaux Publics |
| UE | Union Européenne |
| UEMOA | Union Économique et Monétaire Ouest Africaine |

1 Introduction

1.1 Contexte du projet

Contexte du pays

Située en Afrique de l'Ouest, la Guinée-Bissau a une superficie de 36.125 km² et une population estimée de 1.861.000 habitants en 2017, dont 51,6% de femmes¹ et 42% entre 0 et 14 ans. Avec une aire forestière d'environ deux millions d'hectares, soit 71% du territoire national, la Guinée-Bissau bénéficie d'importantes ressources forestières, minérales, hydriques, animales et halieutiques.

La Guinée-Bissau dispose d'un potentiel indéniable pour stimuler sa croissance économique avec une population composée pour moitié de jeunes. Cependant, la prévalence de l'instabilité politique depuis son indépendance, a marqué le pays par une situation d'extrême fragilité et limite la capacité de l'État à assurer les services sociaux de base, à promouvoir la croissance économique et assurer une bonne gouvernance du pays ; aggravant ainsi les conditions de vie des populations, particulièrement en zone rurale.

Le pays dispose de ressources naturelles abondantes, propices à l'agriculture, l'élevage et la pêche ; mais son économie demeure pour l'essentiel une économie de subsistance où l'agriculture reste l'activité dominante de plus de 85% de la population.

Face à cette problématique le gouvernement de Guinée-Bissau a élaboré une stratégie de réduction de la pauvreté, appelée Terra Ranka (2015-2025), qui a reçu le soutien des bailleurs de fonds internationaux début 2015.

Le pilier 2 du Document de stratégie pays – Terra Ranka 2015-2019, vise à Développer les infrastructures favorisant une croissance inclusive. Ce pilier établit comme priorité les investissements dans les infrastructures à portée régionale et présentant le meilleur retour économique, de cohésion sociale et de résilience. D'un point de vue économique, il vise à appuyer le désenclavement de la production et, du point de vue social et humain, le pilier vise au désenclavement des régions en interne dans le but de casser l'étranglement affectant l'offre de services sociaux, et de la participation des populations dans la reprise économique et politique. Dans ce cadre, l'électricité et les routes sont les composantes principales de ce pilier, lequel, malheureusement, est loin d'être réalisé.

En Guinée-Bissau, les impacts des changements climatiques se font ressentir dans l'économie en particulier à cause de la déforestation et de l'élévation du niveau de la mer ; le pays fait partie des petits États insulaires en développement (PEID) considérés par la FAO comme supportant un « fardeau disproportionné » induit par le changement climatique. Le pays est ainsi classé 167^e plus vulnérable au climat, sur les 182 que comprend l'index ND-GAIN (Notre-Dame Global Adaptation Initiative)

L'insécurité alimentaire, la difficulté d'accès à des services de santé adéquats et à l'eau potable font de la malnutrition un défi majeur en Guinée-Bissau, malgré un potentiel agricole considérable, et la pauvreté absolue touche deux personnes sur trois.

Cette situation s'est aggravée au cours des dernières années, en particulier dans les régions de Tombali et de Quinara, touchées par l'extrême pauvreté. Dans ces régions, l'incidence de

¹ Source: Banque Mondiale

la pauvreté atteint respectivement 60% et 50% et l'absence de voies de transport praticables rend leur accès difficile et contribue au coût élevé des transports.

Cet enclavement constitue un frein à l'incitation à la production agricole et limite le volume des échanges commerciaux, par conséquent les populations de ces régions sont doublement pénalisées par de faibles prix de vente et de forts prix d'achat de produits agricoles ; l'enclavement pose un défi majeur en termes d'accès aux services sociaux de base et entrave leur développement social.

De surcroît, le manque d'opportunités professionnelles encourage l'exode rural des jeunes entre 15 et 35 ans, qui ne représentent que le tiers de la population totale dans les deux régions alors que la moyenne nationale est de 50%, entravant ainsi la réalisation du potentiel économique de ces régions.

Voir Annexe 6 : Carte géographique de la Guinée Bissau.

Description du secteur concerné

Le réseau routier de la Guinée-Bissau reste sous-développé pour les besoins du pays. Il comprend 2 700 km de routes classées mal entretenues, dont seulement 800 km sont asphaltés.

La quasi-totalité de ce réseau se trouve sur le continent : les îles ne comptent que 79 km de routes, dont 13 km sont asphaltés.

Le réseau routier est classé techniquement et administrativement en trois catégories (décret-loi n°7/2006 du 23 juillet 2006) : nationale, régionale et locale. Le réseau national et international compte 1 054 km, dont 468 km sont asphaltés. Le réseau régional est de 583 km, parmi lesquels on compte 199 km bitumés.

Le réseau local compte 1 109 km, dont le 103 km des routes sont asphaltés ; on estime qu'il existe en outre, entre 1 000 et 2 000 km de routes et pistes, qui ne sont pas répertoriées et ne sont donc pas classées.

L'ensemble du réseau existant, particulièrement le réseau secondaire et rural, est fortement dégradé, du fait d'une maintenance, d'un entretien et d'une réhabilitation insuffisants et de fréquentes surcharges à l'essieu ; notamment pendant la saison des pluies, les régions dans le sud du pays (Quinara, Tombali, Bafata) sont sans accès routier, ce qui est particulièrement problématique étant donné que le principal produit agricole d'exportation du pays, la noix de cajou, est récoltée à ce moment-là.

Contexte institutionnel

Le Ministère des Travaux Publics de la Construction et de l'Urbanisme (MTPCU) est chargé de planifier, promouvoir, réglementer, contrôler et coordonner les activités contribuant au développement de tous les modes de transport, il est également responsable des infrastructures de transport routier.

Le MTPCU comprend la Direction Générale des Infrastructures de Transport (Direcção Geral das Infraestruturas de Transporte - DGIT) qui est responsable de la gestion stratégique et opérationnelle de toutes les infrastructures routières et des ferries fluviaux.

La DGIT comprend :

- Une Direction des Etudes et Travaux Neufs (DETN)

- Une Direction de l'Entretien des Routes et Ponts (DERP)

La DETN a pour mission : (1) la mise en œuvre des plans et programmes relevant de la Direction Générale des Infrastructures des Transports (DGIT) en matière d'aménagement, de bitumage, de modernisation du réseau routier et de la réalisation de tous autres ouvrages spécifiques de Génie Civil ; (2) la conception et la mise en œuvre des projets de construction, de reconstruction et de réhabilitation du réseau routier ;

La DERP a pour mission la participation à la programmation, la gestion de l'exécution des travaux d'entretien routier et la conduite des opérations spécifiques, les visites de suivi et de contrôle des travaux d'entretien courant et périodique exécutés sur le réseau.

Fonds d'Entretien Routier - FER (Fundo de Conservação Rodoviária). En ce qui concerne l'entretien routier, le pays a mis en place un Fonds d'Entretien Routier ou de Conservação Rodoviária depuis 2009 sur les principes d'un fonds de deuxième génération, DIRECTIVE N°11/2009/CM/UEMOA (voir Annexe 8 : Littérature et documentation consultées).

Le FER a connu une évolution, par ce que le premier FER a été créé par l'ordonnance n° 19/84 du 25/7/84, en 1997 un décret affirme l'autonomie du FER et en 2004 un autre décret affirme un Fonds de Conservation Routière de 2ème génération.

Les ressources financières du Fonds d'Entretien Routier sont principalement constituées par :

- les allocations budgétaires de l'État.
- les taxes sur véhicules ;
- la taxe sur les produits pétroliers à usage routier ;
- la taxe sur les pièces de rechanges des véhicules ;
- les droits de péage sur le réseau routier ;
- les appuis financiers extérieurs (bailleurs étrangers).

Le Ministère de l'Économie et des Finances (MEF) lequel prépare et administre le budget de l'État et donc, à ce titre, détermine le montant des investissements publics dans le domaine des transports, notamment pour renforcer le budget du Fonds d'Entretien Routier (FER) sous forme d'allocations budgétaires au FER et au MTPCU.

Le Ministère de l'Environnement qui a pour mission de formuler, de faire appliquer, d'orienter et de faire respecter la politique du Gouvernement en matière de gestion de l'environnement, d'assurer une utilisation durable de l'environnement et des ressources naturelles, d'assurer la gestion durable de la biodiversité et des aires protégées en impliquant aussi leurs structures autonomes : L'AAAC (Autorité compétent d'évaluation environnemental) et IBAP (Institut de la Biodiversité et d'Aires Protégés).

Les partenaires techniques et financiers du secteur routier

Traditionnellement, le gouvernement bissau-guinéen a eu des ressources limitées pour investir dans les routes, la plupart des investissements dans ce secteur est soutenu par les bailleurs de fonds multilatéraux, notamment l'Union européenne et la Banque mondiale.

D'autres partenaires techniques et financiers dans le domaine routier sont :

- Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) ;
- Groupe de la Banque Africaine de Développement (BAD) ;

- Banque Islamique de Développement (BID) ;
- Fonds International pour le Développement Agricole (FIDA) ;

1.2. Description du projet

L'action à évaluer s'inscrit dans le cadre du Programme UE-ACTIVA n. FED/2014/024976 « Actions Collectives et Territoriales Intégrées pour la Valorisation de l'Agriculture », financé par l'Union Européenne, qui a pour objectif général de contribuer à l'amélioration durable des conditions économiques et sociales de la Guinée-Bissau, en particulier dans les régions de Bafata, Quinara et Tombali, par le développement rural intégré et orienté sur l'agriculture. Les objectifs spécifiques du Programme s'articulent autour de trois axes :

- (1) L'amélioration de la gouvernance territoriale ;
- (2) Le désenclavement des zones rurales pour faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base ; et,
- (3) L'intensification durable et la valorisation économique de la production agricole grâce au renforcement des compétences.

Ces trois objectifs spécifiques ont à leur tour été déclinés en trois composantes/projets.

Le Programme global a bénéficié d'un financement UE total d'environ 15 M€, dont 4,0 M€ pour la composante 1, 7,3 M€ pour la 2 et 3,5 M€ pour la 3.

L'action, objet de cette évaluation, correspond à la composante 2 du Programme « Désenclavement des zones rurales » et répond à l'objectif de mettre fin à l'isolement des zones rurales afin de faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base, tel que la Santé (ODD 3) et l'Éducation (ODD 4) à travers la réhabilitation durable d'infrastructures de transport.

Compte-tenu de l'enclavement total des régions de Quinara et de Tombali et de leur fort potentiel agricole, les activités de la composante 2 ont été concentrées dans ces deux régions.

Par ailleurs, afin d'augmenter l'effet de levier du projet sur le développement économique local, le projet vise à promouvoir une approche à Haute Intensité de Main d'Œuvre (HIMO), permettant de générer de l'emploi localement et ainsi fournir des ressources économiques aux populations rurales pauvres.

Également, afin d'assurer la durabilité des effets et de l'investissement, le projet comprenait, en phase de définition, l'entretien des pistes réhabilitées pour éviter qu'elles ne se dégradent vite ; donc le projet le projet prévoyait la mise en place d'un mécanisme durable de maintenance des pistes en prenant en compte la situation et les capacités réelles.

Objectifs de l'action à évaluer.

Objectif Général (OG)

Faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base pour les populations rurales des régions de Tombali et Quinara.

Objectif Spécifique (OS)

Réhabilitation durable des infrastructures de transport.

Afin de réaliser les objectifs attendus, le projet est articulé autour de quatre produits :

P1. Environ 153 km de pistes rurales ont été réhabilitées en permanence dans les régions de Quinara et Tombali ;

P2. Les structures étatiques, les PME et les OSC sont formées dans l'approche HIMO ;

P3. La création de comités de gestion pour l'entretien décentralisé des pistes et renforcement de leurs capacités ;

P4. Les capacités du Ministère des Travaux Publics pour la conception, la mise en œuvre et l'entretien des pistes sont renforcées.

Les axes routiers ciblés par le projet concernent les régions de Quinara et de Tombali et sont les suivants :

Quinara

Lot 1 Enxudé São João 32,5 km

Lot 2 Batambali Madina de Baixo 44,5 km

Tombali

Lot 3 Guileje Bedanda Cobumba 41,0 km

Lot 4 Axe routier L33 Cabedu 35,4 km

Total (km) 153.4 km

Voir Annexe 6 : Cartes de la localisation des axes routiers ciblés par le projet.

Les travaux sont réalisés par des PME de construction contractées selon les procédures UNOPS. L'implication et la formation des PME est un des objectifs du projet en cohérence avec l'approche HIMO et donc l'organisation en plusieurs lots et sous-lots est un choix délibéré du projet. En plus, le fait que cela mène à des lots de dimension réduite (d'environ 300.000 €) a l'avantage additionnel de les rendre plus gérables par les PME qui ont des capacités techniques et financières limitées.

Pour ce qui concerne la mise en œuvre du P3 (renforcement des capacités du MTPCU pour l'entretien/maintenance des pistes), au début du mois d'Octobre 2019, UNOPS a présenté au Comité de projet (DUE, DGIT, CAON-FED) les résultats préliminaires de l'étude sur la maintenance durable des pistes rurales, résumant les contenus de deux documents produits :

- Le rapport d'évaluation du système existant ;
- Le rapport de formulation des propositions pour un nouveau système.

En synthèse : suite aux différentes rencontres, visites de terrain et à l'analyse concrète de 4 tronçons, objet du Projet UE-Activa, ont été étudiés et donc proposés trois systèmes de gestion et maintenance durable des pistes rurales (comme possibles alternatives applicables pour le pays) à savoir :

- Par les communautés rurales, via les CEP (Comités d'Entretien des Pistes) ;
- Par des services techniques de la Région conjointement avec les CEP;
- Par la DGIT et services déconcentrés du MTPCU.

Les trois systèmes ont été étudiés en termes de financement et modalité de gestion.

Les sources de financement pour les premiers deux systèmes prévoyaient l'imposition de taxes et redevances à niveau local, en particulier par les opérateurs agricoles. Le 2ème et le 3ème système combinent les taxes locales avec une contribution de la Région (système 2) ou du Fond routier national (système 3).

Les premiers deux systèmes impliquent une forme de délégation/concession de service de la part de l'État à des entités locales de nature associative ou mixte, comme les CEP. Le troisième système prévoit une gestion plutôt étatique.

Pour l'application concrète des résultats de l'étude, il sera nécessaire avant tout de choisir le (ou les) système(s) préféré(s) et ensuite définir et approuver un encadrement réglementaire et légal, tenant en compte les implications à niveau financier, économique et social ; une implication politique et coordination étroite avec les Ministères de l'Économie & Finances d'un côté et le Ministère de l'Agriculture et Forêts de l'autre, s'avère donc essentielle.

UNOPS va poursuivre la sensibilisation et la formation des Comités locaux de gestion des pistes à l'utilisation des outils et aux procédures prévues de manière transversale pour les 3 systèmes.

La DUE vient de lancer une assistance technique pour une meilleure définition d'un encadrement réglementaire et légal du (des) système choisi et la réalisation de projets pilote de maintenance.

Les parties prenantes de l'action.

L'entité chargée de la mise-en-œuvre du projet est **l'UNOPS**, le bureau régional d'UNOPS à Dakar assure certaines fonctions de contrôle et de supervision générale (technique, financière et administrative), tandis que pour la mise en œuvre du projet en Guinée-Bissau ont été créés un bureau à Bissau où réside le Chef de projet et le staff administratif, et un bureau à Buba, où réside l'ingénieur principal et le staff technique et de contrôle des travaux.

L'UNOPS a l'obligation contractuelle de donner de la formation au personnel de la DGIT sur l'approche HIMO, la gestion des projets et, plus tard, aussi la maintenance durable des pistes.

Le **Ministère des Travaux Publics** et, en particulier, la **Direcção Geral das Infraestruturas de Transportes (DG DGIT)** et ses délégations régionales ;

Les **Petites et Moyennes Entreprises (PME)** de construction et leur personnel technique (chefs de chantier et d'équipe) ; **le(s) Bureau(x) d'Étude(s)** chargé(s) du contrôle et supervision des travaux et engagé par l'UNOPS par l'intermédiaire d'un contrat de services.

Les **organisations de la société civile (OSC)** actives au niveau local dans les deux régions concernées. En particulier les deux ONG (**AD et CA NO LARGA MON**) qui ont été attributaires de subventions par le projet.

Parmi les autres parties prenantes au projet on peut mentionner :

- la CAON (Cellule d'appui à l'Ordonnateur National du FED) qui avec la DUE de la Guinée-Bissau, DGIT et UNOPS fait partie du Comité de pilotage du projet ;

- les organisations chargées de la mise en œuvre des autres deux axes ou composante du Programme UE Activa (axe 1 IMVF et RESSAN-GB et Axe 3 CICL-Coopération portugaise) ;
- les autorités régionales et les leaders communautaires ;
- les populations rurales des régions de Quinara et Tombali, bénéficiaires finaux du projet.

Logique d'intervention révisée

Les Termes de Référence de l'évaluation finale proposent que le cadre logique soit revu pendant l'évaluation. Le cadre logique actuel figure en annexe 1 de ce rapport. La proposition de révision du cadre logique figure en annexe 5. L'évaluation est basée sur ce cadre logique révisé.

La méthodologie de l'évaluation

La méthodologie détaillée de l'évaluation figure en annexe 3. La méthodologie est basée sur l'examen des questions d'évaluation proposées dans les TdR et finalisées dans le rapport de démarrage, les réponses aux questions d'évaluation figurent au chapitre 2. L'évaluation examine ensuite les critères d'évaluation traditionnels de la DAC et les critères additionnels de l'UE dont les résultats figurent au chapitre 3. Finalement l'évaluation formule des enseignements à tirer et des recommandations aux chapitres 4 et 5.

2 Questions d'évaluation / constatations

Le lecteur pourra également se reporter à la matrice d'évaluation avec les indicateurs et les sources d'information (en annexe 4).

2.1 QE1: Compte tenu de la problématique justifiant l'intervention, à quel point le projet répond-il aux besoins identifiés et pourquoi ?

2.1.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Evolution de l'Indice de développement Humain
- Evolution du taux de pauvreté et de pauvreté absolue
- Evolution du taux de malnutrition chronique
- Evolution de la production agricole
- Evolution des revenus annuels des bénéficiaires directs
- Evolution du taux de fréquentation des structures sanitaires des aires concernées

Sources :

- Rapport Mondial du PNUD sur le développement
- Enquête légère de l'évaluation de la pauvreté en Guinée-Bissau
- Statistiques nationales
- Evaluation de la sécurité alimentaire et nutritionnelle

2.1.2. Réponses

Les objectifs du projet répondent fortement aux besoins des bénéficiaires les plus directs, représentés par les communautés locales traversées par les pistes réhabilitées ou à proximité de celles-ci.

Le manque d'accessibilité des régions du projet est un problème majeur pour le développement qui fait que les jeunes quittent ces régions et grèvent leur développement.

En améliorant l'accessibilité des ressources et des services, l'action du projet réduit le coût économique du transport des produits agricoles et réduit les distances/barrières qui entravent l'accès aux services sociaux de base ; à cet égard, de nombreux villageois interviewés signalent une augmentation de l'afflux de commerçants agricoles pour la contractation des produits locaux et une plus grande facilité d'accès aux services de santé des deux régions.

En plus des effets positifs du désenclavement par la réhabilitation de 153,4 Km de pistes, le projet a adopté l'approche à Haute Intensité de Main d'Œuvre (HIMO) qui a contribué à la création d'emploi et a engagé un processus de formation et de participation de la population en appui à l'exécution des travaux exécutés par les petites et moyennes entreprises locales (PME).

L'approche HIMO constitue potentiellement un facteur de stabilité sociale par la création d'emplois temporaires, en générant des revenus capables d'influencer les conditions de vie des populations locales (femmes et hommes, jeunes).

Cependant, les données que l'équipe d'évaluation a pu collecter ne semblent pas en mesure de fournir l'avancement de la mise en œuvre de l'approche HIMO et du processus de formation

mise en acte, qui n'est pas suffisamment documentée au moyen de rapports périodiques ou avec la collecte de données plus détaillées.

Les indicateurs, les sources, les moyens de vérification sont des valeurs sans lesquelles, il est difficile d'atteindre des évaluations résultats tangibles en matière d'approche HIMO.

Dans le rapport narratif annuel 2017-2018 (préparé par l'UNOPS), on ne peut lire qu'une seule donnée : "Sur le plan social 27 883 emplois temporaires ont été créés dont 9.4% de femmes".

Dans le Rapport de l'année 2 (01 mai 2018 - 30 avril 2019), il est écrit :

"Sur le plan social, la création d'emplois temporaires sur l'approche HIMO a augmenté de 21% par rapport à l'exercice précédent. 18% des emplois créés ont été occupés par des femmes ».

Dans le Rapport mensuel d'octobre 2020 (dernier rapport disponible), ainsi que dans les autres rapports mensuels pendant toute la durée du projet, un schéma similaire apparaît :

Table 1 : Résumé des Recrutements Cumulés en 2020

| Résumé des Recrutements Cumulés en 2020 Total | | % |
|---|-----|------|
| Femmes | 46 | 9.4 |
| Hommes | 443 | 90.6 |
| Total | 489 | 100 |

En général, en termes d'approche HIMO, le tableau ci-dessus se prête à une utilisation très partielle ; les emplois indiqués sans moyens de vérification demeurent sur un faible fondement et donc difficile sinon impossible à analyser.

Les nombres de créations d'emplois n'ont de sens qu'accompagnés par les moyens de vérification tel que le nombre d'heures de travail générées, les registres de recrutement, les feuilles de paiement des salaires, les tâches et qualifications générées, sans lesquels ils n'apparaîtront que comme des déclarations n'engageant que ceux qui les prononcent ou les écrivent.

Un autre facteur à prendre en considération dans la mise en œuvre de l'activité HIMO concerne l'un des principes de la méthode à haut intensité de main d'œuvre selon lequel le travail doit se réaliser en accord avec les priorités liés aux conditions locales avec particulière référence au climat et aux habitudes agricoles de la zone ou région (entre autres).

Le calendrier climatique de la Guinée Bissau est caractérisé par une saison sèche de novembre à mai et une saison des pluies de juin à octobre en raison de la mousson africaine.

D'autre part, la saison de récolte de la noix de cajou s'étend de mars à juillet, lorsque toute la main d'œuvre agricole s'y engage en raison de l'importance que la récolte de la noix de cajou dans le revenu des ménages.

Cela signifie que la méthode à haute intensité de main d'œuvre donne des résultats de qualité satisfaisante dans une période de temps défini et un budget convenu : quatre mois comprise entre novembre et mars ou, au plus, six mois entre octobre et avril.

Donc cette approche, dans des circonstances définies et pour des tâches définies, si elle est convenablement gérée, programmée et soutenue, apporte des avantages dans le sens où les emplois sont facilement accessibles aux personnes ayant un faible niveau d'éducation ou d'apprentissage, y compris les femmes ; en plus si la méthode est correctement ciblée, l'éventail des personnes les plus défavorisées qui bénéficient directement d'un revenu, peut s'étendre considérablement encourageant la responsabilité des biens au niveau local et facilitent le transfert de compétences utiles à la prise en charge ultérieure de l'entretien des pistes.

Le projet répond aussi aux besoins des Petites et Moyennes Entreprises (PME) de construction pour améliorer leurs faibles compétences organisationnelles et financières qui représentent un obstacle majeur au développement du secteur dans le pays.

Le personnel technique des PME locales a bénéficié des effets de l'apprentissage associés à la mise en œuvre de travaux selon les règles de l'art et les normes de bonne surveillance appliquées par l'équipe UNOPS et les PME ont bénéficié aussi de l'approche HIMO par la formation des chefs d'équipes et en assumant la fonction de gestionnaires de l'embauche HIMO.

La participation des PME est l'un des produits attendus du projet, conforme à la logique d'intervention, cependant elle a obligé l'équipe du projet à s'engager dans des activités de la micro-gestion pour appuyer les PME à réaliser les travaux. La même subdivision de l'organisation des contrats en plusieurs lots et sous-lots est un choix intentionnel de la stratégie du projet : les 4 tronçons des pistes ont été divisés en 15 marchés dont 14 concernent les travaux de réhabilitation des pistes et la construction des passages hydrauliques et 1 contrat concernent l'achat et l'installation de 763 Panneaux de Signalisation Verticale sur 153.4 km de pistes,

Dans les phases 1 et 2 dans lesquelles le projet a été divisé, la valeur moyenne des 8 contrats-travaux de la phase 1 du projet a été d'environ 300 000 euros tandis que pour la phase 2 la valeur moyenne a été d'environ 170 000 euros auquel il faut ajouter le chiffre d'environ 70 725 euros correspondant au contrat d'installation de la signalisation sur les pistes.

Il faut considérer que dans la première phase du projet les contrats attribués comprenaient à la fois les travaux de réhabilitation des pistes et la construction des passages hydrauliques tandis que, pour la deuxième phase du projet, il a été préféré de séparer les contrats des passages hydrauliques de ceux des pistes avec une diminution conséquente du montant total des contrats.

En total, à la date d'Octobre 2020 (dernier Rapport mensuel disponible), 16 Contrats de travaux ont été signés avec 7 PME locales (y compris le contrat d'achat et Installation des Panneaux de Signalisation), 1 contrat pour le Bureau de Contrôle et 2 contrats avec les ONG pour les activités de mobilisation sociale autour du projet, ce qui nous semble une répartition des fonds d'investissement du projet cohérente avec la démarche HIMO adoptée envers les populations locales.

Le projet répond aussi à certains besoins de la DGIT qui a été chargée d'assurer l'interface technique du projet avec le Ministère des Travaux Publics.

La DGIT est le principal bénéficiaire institutionnel de la demande (et du besoin) de renforcement des capacités en termes de conception, de mise-en-œuvre et de maintenance

de pistes rurales ; dans ce but elle a détaché deux de ses ingénieurs qui ont intégré l'équipe de l'UNOPS pendant toutes les activités du projet jusqu'à la livraison définitive des infrastructures, en passant par plusieurs sessions de formation à l'approche HIMO.

Toutefois le renforcement des capacités de la DGIT grâce au contact quotidien avec les ingénieurs de l'UNOPS lors de la conception, de la planification et de la mise en œuvre de travaux de bonne qualité reste limitée aux deux ingénieurs qui ont participé aux activités ; d'un autre côté, les capacités institutionnelles et financières des institutions-cible du secteur routier semblent beaucoup plus problématiques que leurs capacités strictement techniques, vu l'absence d'un Fonds Routier fonctionnel, le manque de ressources financières, des capacités organisationnelles très limitées et aussi une faible motivation de la part de certains cadres techniques de la DGIT.

Les communautés locales ont exprimé depuis le début leur disponibilité pour jouer un rôle actif dans le projet, exprimant ainsi un besoin de participation envers la protection et la maintenance des pistes, dont ils sont les principaux bénéficiaires.

Le travail d'animation et de sensibilisation réalisé par les deux ONG engagées par le projet a joué un rôle important dans la sensibilisation des communautés locales parmi la constitution de 64 Comités de Gestion censés devenir plus tard des Comités d'Entretien des Pistes.

Il s'agit de :

- 11 comités dans chacun des villages le long de l'axe Guiledje - Bedanda – Cobumba
- 22 comités dans chacun des villages le long de l'axe Batambali - Madina de baixo
- 23 Comités dans chacun des villages de l'axe Nova Sintra –Sao Joao-Enxudé
- 08 Comites dans chacun des villages de l'Axe L-33 – CABEDU

Avec l'appui des ONG mobilisées, le projet semble être arrivé à une bonne appropriation locale, et il semble exprimer un fort potentiel en préparation d'une bonne gestion future de la maintenance routière, au moins dans les aspects qui dépendent du bon vouloir des communautés locales.

Un bon exemple est le fait que certaines communautés se sont déjà mobilisées pour l'installation de ralentisseurs de vitesse sur les pistes qui traversent leurs villages.

Il s'agit d'initiatives importantes qui témoignent de la cohésion interne acquise par les comités de gestion et de leur capacité d'initiative qui devrait être accompagnée (par exemple par le projet PRO-GB qui va bientôt démarrer) afin d'obtenir des résultats techniques plus efficaces et maintenir cet esprit d'initiative pour l'entretien des pistes en général.

Les réponses aux besoins identifiés ont impliqué toutes les parties prenantes du projet : le secteur public (DGIT, CAIA / CAAMI), le secteur privé (PME), le secteur de la société civile comprenant les ONG, les communautés situées le long des pistes, les comités de gestion des communautés elles-mêmes.

Un mécanisme de diffusion des informations au niveau des communautés a été mis en place, même si avec quelque retard, et alimenté par la réalisation et la diffusion d'émissions radiophoniques dans les stations radio communautaires avec 6 émissions hebdomadaires en renforcement des efforts de sensibilisation des communautés et aussi pour élargir la zone impact de ces sensibilisations.

En général un mécanisme de partage et gestion des informations a été mis en place et ce mécanisme a facilité la collaboration et la gestion de certaines difficultés que le projet rencontre et produit une appropriation du projet par les différents acteurs impliqués.

Il faut noter que le projet a accumulé des retards de sorte que plusieurs activités étaient en cours de finalisation au moment de l'évaluation sur le terrain.

2.1.3. Conclusions

Le projet répond aux besoins des populations locales de sortir de leur isolement économique et aux difficultés d'accès aux services sociaux de base. Le projet répond positivement aux besoins des parties prenantes : les travaux de réhabilitation des pistes ont été encadrés dans un système de fiscalisation efficace qui a permis de répondre aux besoins de croissance technique et organisationnelle des PME, ces dernières ont par ailleurs été formées à l'approche HIMO à travers les travaux menés par les ONG engagées dans le projet.

À leur tour, les ONG ont joué un rôle important en répondant au besoin de participation des communautés locales à l'approche HIMO et en la formation à la maintenance durable des pistes réhabilitées.

2.2. QE2: Quelles ont été les capacités de mise œuvre des acteurs associés à ce projet ? La structure du projet est-elle fonctionnelle et efficace par rapport aux objectifs et résultats attendus ?

2.2.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Capacité de l'UNOPS à Bissau et sur le terrain
- Capacité de SOTERCO et des PME
- Capacité de la DGIT
- Capacité du CAON
- Capacité de la DUE

Sources :

- Rapports d'activité
- Visite de terrain
- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

2.2.2. Réponses

Le projet a attribué des rôles et des responsabilités aux différents acteurs pour assurer la mise en œuvre efficace, la coordination et la surveillance. Les arrangements institutionnels se sont également développés afin de garantir l'évolutivité et la réactivité des actions du projet face à la crise du COVID-19 qui a fortement marqué les activités de l'année 2020.

L'entité chargée de la mise-en-œuvre du projet est l'UNOPS qui dispose d'un capital institutionnel de connaissances sur la problématique abordée par le projet, soit au niveau de la réhabilitation et de la maintenance durable des pistes, soit en matière de renforcement des capacités des acteurs nationaux.

Dans un contexte d'instabilité socio-politique et institutionnel qu'est celui de la Guinée Bissau, l'UNOPS est une institution stable capable de garantir la sécurité et l'utilisation des fonds mis à disposition tout au long de la durée du projet.

En fait, l'instabilité politique est l'un des facteurs qui ont tendance à créer des déséquilibres dans la gestion et les capacités opérationnelles d'autres institutions nationales du secteur routier ; c'est le cas emblématique de l'AGEOPPE qui rencontre de nombreuses difficultés dans l'exécution des projets qui lui sont confiés.

Les actions conduites sur les axes routiers tel que la supervision UNOPS, la réalisation des travaux par les PME locales, la formation à l'approche HIMO, la constitution des Comités de Gestion, la participation de la DGIT aux activités du projet et de formation, la mise en place d'une politique de communication et de sensibilisation sur le projet à destination des populations locales, ont contribué à la gestion participative du projet y compris la rédaction du « Rapport de définition des Systèmes de Maintenance durable des pistes rurales. » qui envisage une perspective de pérennisation des principaux effets du projet après sa conclusion définie pour le 30 mai 2021.

Chacune des parties prenantes s'est efforcée progressivement pour définir et développer le potentiel des capacités de mise en œuvre de ses compétences tout au long du projet, cela a représenté l'un des éléments clés qui a contribué à donner une importante valeur ajoutée aux actions du projet pour la réalisation des objectifs, surtout si on tient compte des difficultés auxquelles il a dû faire face, en particulier des PME de construction très faibles en termes de leurs capacités techniques, organisationnelles et financières.

La structure du projet est constituée par un système de comités à plusieurs niveaux ; dans le cadre de suivi d'exécution il y a deux comités : le comité technique conjoint de suivi, composé de l'UNOPS, du MTP et des Bureaux de Contrôle ; et le comité technique local, composé de l'UNOPS, des Bureaux de contrôle, des autorités régionales et locales et des ONG. La DGIT représente le MTP ; elle assure l'interface technique du projet avec le Ministère et est aussi la principale bénéficiaire institutionnelle du renforcement des capacités mis en œuvre par le projet.

Le MTPCU est le Ministère de tutelle avec la tâche d'assurer la coordination et la communication des données. Cependant, ce rôle de coordination il ne semble pas avoir été mené de manière particulièrement efficace.

2.2.3. Conclusions

La bonne capacité de mise en œuvre des acteurs du projet est l'un des éléments clés qui a contribué à donner une importante valeur ajoutée aux actions du projet ; il est déjà perceptible que les actions conduites par le projet vont contribuer à l'élaboration et à la gestion participative d'un système de maintenance durable des pistes.

La structure du projet a établi une interaction constante entre l'organisation de gouvernance du projet et les organes de suivi (Comité technique conjoint de suivi) assurant le flux continu des ressources et le contrôle du projet même dans les phases les plus difficiles.

2.3. QE3: Le système de suivi mis en place par le projet a-t-il permis de percevoir des évolutions (positives ou négatives) ?

2.3.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Nombre de kilomètres de pistes réalisés
- Nombre de véhicules en circulation

Sources :

- Rapports d'activité
- Statistiques nationales (comptages)

2.3.2. Réponses

Le système de suivi se fait principalement au moyen de rapports périodiques (annuels, mensuel, narratifs, financiers) ; depuis le mois de Mai 2018 UNOPS a produit l'ensemble des rapports demandés. Les documents révisés contiennent aussi les rapports d'activité établi par le Sources : Groupe SOTERCO SARL, engagé pour la supervision et le contrôle des travaux de réhabilitation des pistes (contrat UNOPS / 2018 / AFR / SNOH-GIN BIS / 20205-001 / EU / 001 approuvé le 16/06/2018) mais aucun rapport préparé par les ONG en charge des activités de sensibilisation et de formation dans les deux régions.

Les rapports UNOPS sont utiles pour répondre aux besoins des parties prenantes en termes d'information, d'évaluation des performances, et d'allocation des ressources nécessaires. De manière générale, les rapports fournissent toujours des informations utiles pour la prise de décisions.

Ce que nous constatons, c'est que le projet manque d'un Plan de suivi qui soit une fonction permanente, un plan qui utilise la collecte systématique des données (se rapportant aux indicateurs spécifiques) pour fournir aux gestionnaires et aux principaux partenaires du projet les renseignements sur l'étendue du progrès et de la réalisation des objectifs ainsi que sur l'utilisation des fonds alloués.

En ce sens, les indicateurs associés aux objectifs et aux résultats doivent être facilement calculés au niveau des régions, du moins sans recourir à des enquêtes spéciales.

2.3.3. Conclusions

Le système de suivi se fait principalement au moyen de rapports périodiques (annuels, mensuel, narratifs, financiers) ;

De manière générale, les rapports fournissent toujours des informations utiles pour la prise de décisions.

2.4. QE4 : Les ressources techniques et financières mobilisées par le projet sont-elles adéquates et ont-elles été utilisées de façon efficace ? En particulier, est-ce que les structures soutenues ont une allocation optimale des coûts/bénéfices ?

2.4.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Budgets suffisants

- Participation du DGIT efficace
- Délais acceptables
- Planning à jour

Sources :

- Rapports d'activité
- Rapports financiers
- Visite de terrain
- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

2.4.2. Réponses

Les mécanismes opérationnels mis en place par le projet (supervision UNOPS, réalisation des travaux de réhabilitation des pistes par les PME locales, formation à l'approche HIMO, constitution des Comités de Gestion, coordination avec la DGIT- formation du personnel DGIT, mise en place d'une politique de communication et de sensibilisation sur le projet à destination des populations, des institutions étatiques et des partenaires régionaux,) ont favorisé l'atteinte des résultats escomptés.

Ils ont permis à l'UNOPS de faire face aux retards et difficultés et d'apporter les modifications techniques rendues nécessaires par les contraintes financières, sans compromettre de manière significative la qualité du produit final et sans compromettre irrémédiablement les délais contractuels.

En général les ressources financières mobilisées par le projet se sont avérées adéquates.

En Mai 2018 UNOPS avait estimé un budget pour la 2ème phase des travaux qui impliquait un gap de financement de près de 1,23 millions d'euros pour réaliser tous les travaux du projet ; à la demande de la DUE l'UNOPS a proposé l'élimination du bac sur le rio Cumbidja et les rampes associées, et de ne pas réaliser le tronçon Nova Sintra – S. João, d'environ 18 km.

Le Comité de Pilotage (DUE, DGIT, CAON-FED) avait jugé cette proposition inacceptable et donc une révision détaillée du design et des solutions techniques a été mise en œuvre par UNOPS en proposant en particulier des modifications consistant à optimiser le type et le nombre de passages hydrauliques, comme d'autres réallocations et actualisations de certaines lignes du budget du projet.

Le Comité de Pilotage a donc validé la décision de retirer le bac sur le Rio Cumbidia et les rampes de cette intervention, en les transférant sur le « Projet d'amélioration de l'accès aux zones rurales des régions de Oio, Quinara et Tombali » (le Projet PRO-GB/Landa Guinée Estradas), lequel est configuré en substance comme une continuation de celui-ci.

En conséquence de toutes ces révisions il a été possible de réduire le gap financier à zéro sans sacrifier le nombre de km de piste réhabilitée démontrant que les ressources financières sont adéquates si utilisées de façon techniquement efficiente.

Le dernier rapport financier intérimaire consulté (Rapport 1er Mai 2019- 30 Avril 2020) ne présente aucune lacune par rapport à la disponibilité budgétaire du projet.

Pour la troisième annualité, UNOPS a procédé à une révision budgétaire unilatérale pour la période 28/04/2017 – 30/04/2020, les détails y relatifs sont contenus dans le rapport financier ;

dans ce rapport est à noter qu'il y a un dépassement sur la rubrique Ressources Humaines et UNOPS affirme, dans le même rapport de la période, que ce dépassement est dû à quelques erreurs d'imputation qui seront corrigées dans le rapport final.

À notre avis, les réalisations financières dans la rubrique montrent une répartition très appropriée et les fonds ont été effectivement mobilisés selon les besoins et contraintes de gestion, pour la réalisation des activités prévues et l'atteinte des objectifs.

Il serait utile de préparer un tableau final qui devrait résumer la répartition des ressources financières allouées et des montants dépensés ventilés par résultat.

2.4.3. Conclusions

En général les ressources financières mobilisées par le projet se sont avérées adéquates ; le dernier rapport financier intérimaire consulté (de 28/04/2017 à 30/04/2019) ne présente aucune lacune par rapport à la disponibilité budgétaire du projet. En général les structures soutenues ont eu une bonne allocation.

2.5. QE5 : Le projet permet-il des changements dans les attitudes et comportements des individus, des communautés et de l'administration, par rapport à la gestion et maintenance des infrastructures réhabilitées ? Quelle a été l'adhésion des différents acteurs aux objectifs du projet ?

2.5.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Changements par rapport à la gestion et la maintenance des infrastructures
 - au niveau de l'administration,
 - au niveau des communautés,
 - au niveau des individus,
- Comités locaux de gestion et de maintenance des pistes rurales formés et fonctionnels.

Sources :

- Rapports d'activité
- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

2.5.2. Réponses

Les bénéficiaires directs du Programme sont les communautés installées tout au long des pistes, à travers de leurs 64 Comités de Gestion ; les bénéficiaires indirects sont tous les partenaires et parties prenantes à la réhabilitation et à la mise en œuvre de la maintenance durable des pistes. Il s'agit notamment des institutions gouvernementales concernées, DGIT (renforcement des capacités et des connaissances par un transfert des techniques), des acteurs du secteur privé en matière de désenclavement rural (professionnalisation des PME) et de la société civile, ONG (renforcement des connaissances).

Les bénéficiaires directs ont manifesté une adhésion et un engagement fort et effectif envers le projet et les pistes rénovées avec leur appui (approche HIMO et formation des Comités de gestion), le projet a produit des comportements, enfin, qui permettent de préserver les pistes par le renforcement des compétences des communautés en matière de traçage et entretien vers lesquels les populations locales sont bien disposées.

Le projet peut permettre des changements positifs dans les rapports sociaux, dans les attitudes et comportements individuels et dans les rapports de genre : la participation des femmes aux travaux peut induire une modification des stéréotypes liés au travail des femmes sur le chantier ainsi qu'un appui significatif à l'autonomisation économique (femmes entrepreneurs).

Cependant il faut préciser qu'il s'agit de potentialités futures car les quelques données disponibles montrent encore une faible participation du genre féminin dans les actions du projet.

Ce sont tous des éléments qui ont été introduits par le projet et dont les évolutions et l'acceptation ne peuvent être vérifiées que si elles peuvent bénéficier d'une continuité dans le temps.

En revanche, l'attitude des institutions cibles semble plus problématique que leurs adhésion strictement techniques, compte tenu de l'absence d'un Fonds d'Entretien fonctionnel, du manque chronique de fonds, de la mauvaise préparation et manque de motivation de certains gestionnaires du FER et des nominations politiques, que des compétences réelles.

2.5.3. Conclusions

Pour évaluer les changements d'attitude qui ont eu lieu dans une communauté, il faut du temps et surtout la continuité des actions entreprises sur ce sujet. On peut dire que le projet a le potentiel pour permettre des changements positifs dans les rapports, les attitudes et les comportements individuels, en particulier dans les rapports de genre ; le projet peut aussi produire des comportements qui permettent de préserver les pistes parmi le renforcement des compétences des communautés en matière d'entretien.

2.6. QE6 : Les activités de sensibilisation ont-elles permises une transformation sociale ?

2.6.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Proportion de femmes (des structures étatiques, PME, et société civile) formées à l'approche HIMO.
- Proportion de femmes participant aux comités locaux de gestion et de maintenance des pistes rurales.

Sources :

- Rapports d'activité
- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

2.6.2. Réponses

Il est marquant qu'une politique de sensibilisation, à destination des populations et des partenaires institutionnels a accompagné presque systématiquement les actions du projet : la création des comités de gestion dans chaque communauté est un exemple pertinent. L'engagement du secteur privé (PME) a été également fortement sollicité (au moyen de campagnes de formation) à l'exécution des travaux avec l'approche HIMO. Ces actions ont été conduites par les ONG **AD** – Action pour le développement et **CNLM** - Ca Nô Larga Mom.

Plusieurs canaux de sensibilisation ont été utilisés par le projet afin d'atteindre la population cible et de l'amener à changer de comportement :

- Contractation de deux ONG nationales chargées de la sensibilisation et de la formation dans les différents villages ;
- Réunion de sensibilisation dans les villages ;
- Rencontre avec les leaders d'opinions locaux (chefs de villages, leaders religieux) ;
- Réalisation de débats ou d'émissions de sensibilisation dans les radios locales ;
- Élaboration et distribution d'une vidéo de sensibilisation ;
- Confection et distribution de tee-shirts de sensibilisation ;
- Couverture télévisuelle des formations réalisées sur la GDT/LCD ;
- La mise en place de groupes d'animation chargés de la sensibilisation interne dans les différents villages ;

Il est déjà perceptible que les actions de sensibilisation conduites (et à conduire par le Projet PRO-GB) contribueront à la mise en place des mécanismes et des structures de gouvernance de la maintenance des pistes avec la participation des bénéficiaires directs, en produisant des effets de transformation dans le tissu social des communautés locales.

On doit remarquer que ces types d'action de sensibilisation ne sont pas suffisamment documentées comme des actions du projet, au moyen de PV de réunions, rapports périodiques etc.

2.6.3. Conclusions

Il est déjà perceptible que les actions de sensibilisation conduites contribueront à la mise en place des mécanismes et des structures de gouvernance de la maintenance des pistes avec la participation des bénéficiaires directs, en produisant des effets de transformation dans le tissu social des communautés locales.

2.7. QE7 : À quel point les recommandations du ROM ont été mises en œuvre, et avec quels résultats ?

2.7.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Recommandations du ROM 2019

Sources :

- Rapports d'activité

- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

2.7.2. Réponses

Les recommandations du ROM ont été validés par les parties prenantes et les plus qualifiantes d'entre elles ont été mises en œuvre.

Pour ce qui concerne la mise en œuvre de l'Objectif Spécifique de la réhabilitation durable des infrastructures des transports, au début du mois d'Octobre 2019, UNOPS a présenté au Comité de projet (DUE, DGIT, CAON-FED) les résultats préliminaires de l'étude sur la maintenance durable des pistes rurales, résumant les contenus de deux documents produits :

- le rapport d'évaluation du système existant : « Évaluation du système existant de maintenance des pistes en Guinée-Bissau » ;
- le rapport de formulation des propositions pour un nouveau système : « Systèmes de maintenance durable des pistes rurales ».

Les modèles de financement que l'étude propose pour la maintenance des pistes pourront être une contribution de grande importance compte tenu des difficultés de l'État à mobiliser les fonds financiers pour l'entretien ; la gestion décentralisée peut avoir un impact positif sur l'amélioration des capacités techniques et gestionnaires des organismes publics tels que FER et la DGIT et conduire à une majeure participation à la maintenance durable des pistes par les communautés locales.

Pour ce qui concerne les résultats, les recommandations pour la mise en place d'un système durable de maintenance décentralisée des pistes, (basé en grande partie sur la consolidation et le développement des Comités de Gestion), ont le potentiel de générer des pratiques qu'il pourrait être utile de partager avec d'autres projets en conditions similaires. Donc une étude à accompagner de près et ne pas la laisser tomber dans l'oubli.

Pour ce qui concerne la Recommandation n. 8 du ROM : « Améliorer la visibilité de l'UE en intégrant des plaques émaillées avec le logo de l'UE dans une surface visible de chacun des passages hydrauliques », il faut d'abord rappeler que la communication et la visibilité de l'Union Européenne constituent des obligations légales pour toutes les actions extérieures financées. (Cadre des Dispositions communes applicables aux conventions de subvention et de délégation EP - Article 8: Communication et visibilité).

Par conséquent, plus d'une recommandation, l'UNOPS est tenu de prendre toutes les mesures pour assurer la visibilité du financement de l'Union européenne.

La visibilité de la contribution de l'UE a été assurée dans la plupart des aspects du projet :

- Le logo de l'UE est estampillé sur tous les documents produits par le projet et aussi sur les murs extérieurs des bureaux de UNOPS en Guinée Bissau.
- Tous les véhicules utilisés dans le cadre du projet portent les marques de visibilité de l'UE.
- Des Tee-Shirts, casquettes et des banderoles mentionnant l'origine du financement du projet ont été conçus et distribués à la population locale.

L'installation des plaques fait partie intégrante de ces mesures, reflétant leur logique et leurs principes de référence ; leur installation sur la surface des passages hydrauliques et la répartition tout au long des pistes viendront constituer un atout durable du projet.

Lors de la mission et de la visite des pistes nous avons pu constater qu'aucune plaque n'avait encore été installée, mais cela peut être compréhensible à la lumière de la réduction des

activités due à la pandémie. UNOPS s'est engagé à réaliser l'installation avant la fin des activités.

2.7.3. Conclusions

Les recommandations du ROM ont été validés par les parties prenantes et les plus qualifiantes d'entre elles ont été mises en œuvre.

Les résultats préliminaires de l'étude sur la maintenance durable des pistes rurales ont été élaborées ; ils contiennent des propositions de grande importance pour le financement de l'entretien, l'amélioration des capacités techniques et managériales des institutions étatiques chargées de la gestion du réseau routier (FER, DGIT) et sur la participation communautaire au processus de maintenance.

Le projet pourrait procéder à un atelier de discussion, avec la participation des ministères compétents, sur les thèmes de l'étude préliminaire afin de valider / modifier ou non les stratégies proposées dans le domaine de la maintenance durable.

2.8. QE8 : Y a-t-il des signes précoces d'impact, attendus et non attendus, positifs ou négatifs – et quelles mesures le projet avait mis en œuvre pour en prévenir les impacts négatifs (assez souvent les projets routiers ont un impact négatif en termes d'augmentation de la prostitution et de diffusion de MST et SIDA/HIV) ?

2.8.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Evolution du taux des MST et SIDA/HIV
- Evolution du taux de prostitution

Sources :

- Statistiques de la santé
- Rapports d'activité
- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

2.8.2. Réponses

L'impact précoce du projet sur le milieu naturel a eu une durée temporaire, essentiellement lié à la période des chantiers (bruit, circulation d'engins motorisés, poussière).

Le projet a bénéficié d'une exemption de l'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) grâce à la déclaration de conformité environnementale de la Cellule d'Appui et d'Impact Environnemental CAIA (AAAC).

Il est à noter que le projet avait prévu une revue et une analyse approfondie des impacts environnementaux en vue de prendre en compte le fait qu'une partie des travaux s'exécute dans le Parc National de Canthanez. Cette revue des impacts environnementaux a été conduite par l'autorité d'Évaluation Environnementale Compétente (AAAC), à travers une EIES simplifiée avec une mission sur le terrain en 2018. Ceci a conduit à un Plan de Gestion

Environnementale et Sociale (PGES) assorti d'un Plan de Suivi/surveillance socio environnemental.

Le projet a également recruté deux ONG pour la mise œuvre des mesures d'atténuation des impacts négatifs clés identifiés dans le PGES ; CAIA a donné un appui pour le suivi et le monitoring de la mise en œuvre du PGES.

En général les pistes et les passages hydrauliques ont bien résisté aux deux premières saisons des pluies, ce qui n'est pas seulement un signe de la qualité de leur construction, mais aussi une fonction de la qualité de leur protection avec des barrières de pluie, la quelles sont en relation avec l'appropriation des communautés locales qui ont contribué à faire fonctionner ces barrières.

Pour certains aspects de l'environnement, le niveau d'utilisation actuelle des pistes, après leur réhabilitation, ne permet pas de définir un impact mais seulement d'apprécier des risques d'impact et alors de proposer des mesures pour limiter ces risques, c'est à dire :

- Risques d'impacts liés aux accidents de la route : la présence des pistes réhabilitées améliore les conditions de voyage et conduit souvent à des excès de vitesse ;
- Risque d'accidents causés par l'augmentation du nombre de véhicules sur la route ;
- Les stationnements irréguliers tout au long des pistes aménagée ;
- La prolifération d'activités informelles aux abords des pistes qui constitueront des risques potentiels d'accidents, ces risques seront essentiellement constatés à l'entrée des villages et pourraient surtout concerner des activités du commerce ;
- Le manque et/ou l'insuffisance de panneaux de signalisation.

Ce dernier est un risque essentiel à affronter immédiatement : à la date de la visite de terrain un contrat pour la fourniture, l'identification des lieux et la pose de 763 panneaux de signalisation a été signé avec ERCANO Construções SARL. Des fournisseurs ont été identifiés au Portugal et en Espagne.

Parallèlement, dans certains villages, les comités de gestion ont déjà pris des mesures pour promouvoir la construction de ralentisseurs de vitesse. Le résultat technique et fonctionnel de ces interventions n'est pas toujours le meilleur, risquant d'endommager les véhicules pour tenter de réduire leur vitesse. Il conviendrait tout à fait que le projet (UNOPS, PME et aussi la DGIT) appuie davantage la réalisation de ces travaux avec une direction technique appropriée.

Avec l'augmentation du trafic routier, on pourrait craindre une résurgence des maladies sexuellement transmissibles, du VIH / SIDA, MST parmi les usagers de la route et les populations locales.

Il est prévisible (et souhaitable) que le projet améliorera le mouvement et le brassage des personnes, de sorte que la situation de risque tend à devenir plus grande que celle « avant le projet ».

La population à risque est principalement composée de transporteurs routiers qui empruntent les tronçons de piste, mais aussi de jeunes femmes des lieux traversés.

Les mesures à prendre concernent la sensibilisation des utilisateurs et des populations locales sur la prévention de l'atténuation du VIH / SIDA;

- Renforcer les capacités des formations sanitaires locales ;
- Mettre en place des kiosques de sensibilisation dans les gares routières et distribuer des préservatifs.

D'autres mesures d'atténuation peuvent être envisagées afin de réduire les impacts sur les pistes et valoriser les abords des accès routiers dont la mise en œuvre de ces mesures nécessite des petits outillages et ne demande pas non plus une très grande technicité de la part des bénéficiaires du projet, qui sont bien disponibles pour effectuer les activités de maintenance ordinaire.

Un manuel de maintenance, rédigé par l'expert engagé par l'UNOPS, semble avoir déjà été divulgué et distribué, alors que les outils résultent être déjà achetés et stockés dans un entrepôt à Buba en attente d'être distribués aux comités de gestion.

Sur le plan social, pour la première année du projet, 27.883 emplois temporaires ont été créés dont 9,4% de femmes, les données pour la deuxième année manquent encore ; on peut dire que cette utilisation de la main-d'œuvre locale (par l'approche HIMO) a produit un impact initial positif sur le niveau de vie des communautés au démarrage du projet mais on ne peut pas quantifier son impact compte tenu des données manquantes.

2.8.3. Conclusions

Il y a plusieurs signes précoces d'impact auxquels est confronté le projet : en général l'approche de gestion du projet a pris en compte les impacts sociaux et environnementaux, les impacts liés à la santé et à la sécurité, les considérations liées au genre, l'appropriation nationale et le renforcement des capacités locales.

Des activités de sensibilisation au VIH/SIDA ont été promu dans les villages ; car s'il est vrai que l'augmentation de la mobilité peut favoriser la propagation de maladies transmissibles comme le VIH / SIDA, à l'inverse, plus les villages sont accessibles, plus les programmes d'information et de sensibilisation sur la santé ont des chances de donner des résultats.

2.9. QE9 : Quelle a été l'influence du projet au niveau local, régional et national ?

2.9.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Influence du projet au niveau national
- Influence du projet au niveau régional
- Influence du projet au niveau local

Sources :

- Rapports d'activité
- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

2.9.2. Réponses

L'influence du projet est en fonction de la réalisation des objectifs fixés par le projet lui-même et des indicateurs objectivement vérifiables concernant la logique d'intervention.

Le projet a opté, en cohérence avec la mise en œuvre UE-ACTIVA- Composante Pistes Rurales, pour une approche participative dont les acteurs publics et privés et les bénéficiaires

directs ont été ainsi appelés à adopter des modalités d'intervention dont la principale conséquence attendue est l'émergence d'une participation active pour la réhabilitation et la maintenance des pistes comme facteur de développement économique et social.

Au niveau régional, le projet a une forte influence sur la recomposition de la continuité du réseau de transport territorial entre les pistes rurales en bon état et des moyens de transport fluviaux adéquats, compte tenu de la forte présence de cours d'eau dans les deux régions.

Cette recomposition aura, à son tour, une influence significative pour l'accès aux services socio-économiques au niveau local, notamment les centres de santé, les écoles, les marchés, et l'administration publique.

Pour illustrer ces avantages, on peut citer : l'accouchement difficile des femmes qui conduit à des décès, la faute de possibilité d'accès à un centre de santé à cause de l'impraticabilité des routes ou par manque de moyen adéquat de transport ; des écoles précocement abandonnées par les écoliers à cause de l'isolement des villages pendant certaines périodes de l'année.

En outre la mise en œuvre de techniques de travaux à haute intensité de main d'œuvre pour les travaux de réhabilitation et d'entretien des pistes influence la constitution d'emplois au niveau local et les sources de revenus supplémentaires pour les populations des zones concernées.

Au niveau national la réhabilitation de 153,4 km de pistes joue une influence primordiale dans l'amélioration de la commercialisation de la production agricole et de l'accès aux marchés. Il y a un effet dynamique sur les tissus économiques et les marchés nationaux et particulièrement sur les marchés régionaux et locaux qui constituent les lieux de collecte des produits agricoles.

Il y a plusieurs signes précoces d'impact auxquels est confronté le projet : en général l'approche de gestion du projet a pris en compte les impacts sociaux et environnementaux, les impacts liés à la santé et à la sécurité, les considérations liées au genre, l'appropriation nationale et le renforcement des capacités locales.

Des activités de sensibilisation au VIH/SIDA ont été promues dans les villages ; car s'il est vrai que l'augmentation de la mobilité peut favoriser la propagation de maladies transmissibles comme le VIH / SIDA, à l'inverse, plus les villages sont accessibles, plus les programmes d'information et de sensibilisation sur la santé ont des chances de donner des résultats.

2.9.3. Conclusions

Le projet a eu une influence positive sur les trois niveaux mentionnés : au niveau régional pour la recomposition de la continuité du réseau de transport territorial qui influence positivement l'accès aux services socio-économiques au niveau local, et au niveau national pour l'influence primordiale dans l'amélioration de la commercialisation de la production agricole et de l'accès aux principaux marchés.

2.10. QE10 : Quelles ont été les leçons apprises par les partenaires et bénéficiaires du projet ?

2.10.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Leçons apprises par les partenaires

- Leçons apprises par les bénéficiaires

Sources :

- Rapports d'activité
- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

2.10.2. Réponses

En ce qui concerne les partenaires :

Le projet a bénéficié de l'appui, des indications et des suggestions de la DUE dans les procédures de la mise en œuvre du projet et dans la gestion des relations institutionnelles et avec le secteur privé et de la société civile.

Des missions conjointes ainsi qu'une communication régulière ont été maintenues pendant toute la durée du projet.

En particulier :

Le Ministère des Travaux Publics, en la Direction Générale des Infrastructures et Transport (DGIT) et ses délégations régionales ;

L'agence CAIA (AAAC) qui appuie le projet sur le suivi et monitoring de la mise en œuvre du PGES ;

Les Petites et Moyennes Entreprises (PME) de construction et leur personnel technique ;

Les populations locales des deux régions, les ONG actives au niveau de la société civile dans les deux régions concernées.

Les leçons apprises sont les suivantes :

ROM : dans le cadre d'une dynamique d'information des parties prenantes sur l'évolution des activités du projet, une mission ROM mandatée par l'UE du 12 au 22 Janvier 2019 et a visité les zones d'exécution du projet, évalué le niveau d'évolution du projet et produit un cadre de recommandations bien définies et pertinentes.

MTP-DGIT : deux ingénieurs détachés de la DGIT ont été intégrés à l'équipe de projet et participé à toutes les activités inhérentes à la réhabilitation des pistes rurales aussi bien à Bissau que sur les chantiers ;

Les Ingénieurs détachés de la DGIT ont facilité les relations de l'équipe de projet avec les institutions nationales, et appuyé le projet sur diverses questions administratives ;

La création d'un binôme réunissant un expert technique de l'UNOPS et un fonctionnaire du MTP a permis une collaboration effective avec la DGIT, le MTP et l'UNOPS ainsi que les formations destinées à renforcer les capacités des agents de la DGIT dans l'usage des logiciels techniques de gestion de projet et l'approche HIMO qui ont été programmées pour la dernière période (janvier Mai 2021).

AAAC (ex CAIA) : les échanges avec cette entité ont été permanents, cela a abouti à l'élaboration du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES). L'agence AAAC appuie le projet sur le suivi et monitoring de la mise en œuvre du PGES.

Certains problèmes sont survenus concernant les coûts des missions de l'AAAC car son rôle dans le projet n'était pas bien clarifié (suivi des questions environnementales du projet, élaboration et gestion du PGES).

PME : dû aux faibles capacités financières et organisationnelles des PME locales, l'équipe du projet a dû faire, à de nombreuses reprises, de la micro-gestion pour aider les PME à faire le travail ; et en particulier veiller à ce que les équipements, mentionnés dans les dossiers d'Appel d'Offre soient sur les chantiers.

La pénurie de matériaux de construction dans le pays, ainsi que les difficultés d'approvisionnement ont constitué un problème majeur à certaines périodes du projet ; l'action de procéder aux achats groupés de matériaux de constructions a aidé à réduire l'incidence de la pénurie des matériaux et des risques de l'augmentation des coûts sur l'exécution des travaux.

La formation HIMO au bénéfice des chefs d'équipe a été complétée lors de l'An 1 du Projet.

Bénéficiaires, HIMO : l'approche HIMO n'est pas encore répandue dans les deux régions et dans le pays en général, ce manque de connaissances a quelque peu limité les avantages de cette méthode pour les populations locales, bien que de nombreux emplois ont été créés dans les communautés, par contre la dimension de genre a été peu appliquée.

L'action constante des ONG et de la responsable de la mobilisation communautaire a permis de résoudre certains problèmes qui se sont posés entre les entreprises et les participants relatives à la méthode HIMO, problèmes liés notamment au coût quotidien du travail et aux recrutements du nombre d'ouvriers préalablement convenu avec les comités villageois.

Pour l'avenir de l'approche HIMO, cela pourrait être une bonne option étudier et de s'appuyer sur d'autres expériences déjà mises en pratique dans d'autres pays de la région de l'Afrique et de les adapter au contexte de la Guinée Bissau.

ONG : les deux ONG (AD et CA NON LARGA MON) engagées dans la mise en œuvre du projet ont participé aux activités de mobilisation et de sensibilisation communautaires, en étroite collaboration avec la Chargée de mobilisation communautaire de l'UNOPS.

Cependant cette expérience ne s'est pas traduite par la production de données et / ou d'une synthèse susceptible de permettre une réflexion sur les limites rencontrées et les résultats obtenus.

2.10.3. Conclusions

Pour les partenaires :

- Une amélioration des capacités managériales, techniques et financières des opérateurs étatiques et privés (spécifiquement DGIT et PME) est possible dans le cadre de projets participatifs.
- Une stratégie de pérennisation des acquis du projet peut être mise en place et être fonctionnelle.

2.11. QE11 : Quelles sont les recommandations de poursuite des activités, en particulier dans le cadre du nouveau projet PRO-GB Pistes rurales (Projet «Ianda Guiné Estradas)?

2.11.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Recommandations générales
- Recommandation pour le pays
- Recommandations pour PRO-GB Pistes rurales

Sources :

- Rapports d'activité
- Visite de terrain
- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

2.11.2. Réponses

La durabilité des investissements du nouveau projet PRO-GB Pistes rurales est liée (en bonne partie) aux capacités de promouvoir de manière régulière et pérenne l'entretien des pistes du point de vue financier, de la gestionnaire et de la participation communautaire, mais, d'un autre côté, les pistes / routes rurales partout en Guinée Bissau sont tellement dégradées que leur entretien nécessite une réhabilitation préalable.

Les principales recommandations de poursuite des activités concernent :

Le renforcement des compétences de planification, de gestion et de mise en œuvre de l'entretien des pistes par le Ministère des Travaux publics et ses institutions cibles, telles que le FER et la DGIT, à commencer probablement par la mise en place d'une base de données routière qui forme la base de toute hypothèse d'intervention réaliste dans le secteur ;

La mise en place, le renforcement et la formation de comités de gestion pour l'entretien décentralisé des pistes. Les Comités doivent recevoir une formation qui les aidera à mettre en place des programmes d'entretien routier adaptés et déterminer, avec l'appui de la DGIT, les activités et dépenses susceptibles d'être financées.

L'implication du Ministère des Infrastructures (MIH DU) en tant que promoteur de l'échange d'informations avec les autres institutions étatiques compétentes dans la maintenance des routes, tels que le Ministère de l'Économie et Finances et le Ministère de l'Agriculture et Forêts.

La DUE en appuyant une étude pour une meilleure définition d'un encadrement réglementaire et légal d'un système de maintenance durable des pistes.

Les pistes réhabilitées dans le cadre du projet ACTIVA-UE comme celles dans le projet PRO-GB sont toutes des routes classées, donc elles sont éligibles au financement du FER, le problème c'est que la viabilité financière du FER reste précaire, en raison du fait que la plus grande partie des recettes en provenance des taxes sur les carburants n'y sont pas transférées régulièrement par le Ministère de l'Économie et Finance : en règle générale, les dotations de l'État Bissau guinéenne ne constituent pas une source fiable de financement de l'entretien des pistes/routes rurales.

Or, même si les communautés se mobilisent pour jouer un rôle important dans l'entretien des pistes réhabilitées, elles auront besoin de la mise en place des systèmes de financement de la maintenance durable des routes, de la révision du décret-loi n°5/2004 de 23 décembre 2004 portant sur la création d'un FER qu'il soit efficacement de 2ème génération et de la mise en place d'un dispositif technique et de gestion formé et motivé.

2.11.3. Conclusions

La principale recommandation pour les activités menées par le projet est qu'elles puissent trouver une continuité dans le projet PRO-GB, principalement dans les actions suivantes :

- Appropriation du projet par les bénéficiaires directs, appropriation centrée sur l'approche à forte intensité de main-d'œuvre et mise en place de comités de gestion qui deviendront des Comités Locaux d'Entretien Routier (CLER) ;
- Le renforcement des capacités des structures étatiques dans le secteur routier (MTP-DGIT) ;
- La promotion des PME locales ;
- Le renforcement d'une coopération étroite entre l'appareil technique (UNOPS, DGIT, PME) et les comités de gestion ;
- Promouvoir un échange d'information et un dialogue entre le Ministère Infrastructure, le MTP, le Ministère de l'Économie & Finances et Agriculture & Forêts, avec l'objectif de choisir de solutions durables pour l'entretien courant des pistes centrées sur la problématique du financement et de l'organisation des activités.

2.12. QE12 : Quelles sont les principales faiblesses et menaces du projet ? Quelles les opportunités et mesures correctives ?

2.12.1. Critères de jugement

Indicateurs :

- Faiblesses
- Menaces
- Opportunités
- Mesures correctives

Sources :

- Rapports d'activité
- Visite de terrain
- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

2.12.2. Réponses

Les principales menaces du projet correspondent aux faiblesses du cadre institutionnel dans le domaine de la maintenance routier : le manque de ressources financières, un cadre de classification du RRN incohérent et incomplet, l'absence d'un Fonds Routier fonctionnel de deuxième génération, les capacités organisationnelles très limitées des institutions-cible.

Ces faiblesses ne sont pas un signe positif pour la pérennité des résultats obtenus par le projet.

Aussi il faut considérer l'instabilité de la situation politique et les incertitudes de la situation sanitaire dues à la pandémie Covid 19 comme des éléments démotivants pour les cadres institutionnels et techniques.

Le projet est presque arrivé à son terme et se prépare à laisser le bâton au PRO-GB.

Les opportunités fournis par le projet ont contribué au renforcement du cadre institutionnel et communautaire lié à la formation et à la participation active des parties prenantes, en particulier :

- la DGIT, a bénéficié du renforcement des capacités de conception, de mise-en-œuvre et de maintenance des pistes rurales grâce au contact quotidien avec les ingénieurs de l'UNOPS lors de la conception, de la planification et de la mise en œuvre de travaux de bonne qualité;
- la promotion des opportunités égales en termes de la répartition plus équitables des revenus des travaux (approche HIMO) pour les communautés locales;
- la promotion du genre pour un changement de comportements en faveur de l'égalité entre les hommes et les femmes dans la sphère de la vie socio-économique ;

Le projet est presque terminé, les mesures correctives nécessaires auront essentiellement la fonction de consolider les résultats obtenus et rendre autonomes toutes les dynamiques créées par le projet en matière de formation et participation.

Parmi eux se distinguent :

Accélérer les travaux de la phase finale de réhabilitation des pistes pour créer un peu de marge pour les mesures à prendre en phase d'exploitation qui consistent essentiellement en des interventions de maintenance courant pour contrôler l'érosion et le drainage le long des pistes, remédier aux dégradations de la couverture végétale et limiter les risques d'accident.

Les techniques de réalisation sont illustrées dans le manuel de maintenance des pistes par l'approche HIMO, qui a été distribués à tous les participants à la formation.

Les outils nécessaires pour mener à bien ces activités ont déjà été achetés et stockés par UNOPS dans un entrepôt à Buba, en attente d'être distribués aux comités de gestion.

La mise en place des procédures de la surveillance environnementale pendant la phase d'exploitation des pistes réhabilitées ; les procédures sont spécifiées dans le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), les mesures envisagées permettront de réduire et de compenser globalement les impacts négatifs du projet sur l'environnement.

- Continuer la réalisation des activités de mobilisation sociale (ONG, Comité Technique local).
- Implication dans la mise en œuvre du système durable de maintenance des pistes en la perspective de la mise en place du projet PRO-GB Landa Guinée.
- Impliquer la DGIT et le Ministre des Travaux Publics dans toutes les discussions pour traiter la question de l'entretien durable des pistes rurales.
- Améliorer la visibilité de l'UE en intégrant des plaques émaillées avec le logo de l'UE sur les surfaces visibles de chacun des passages de hydrauliques.

2.12.3. Conclusions

Les principales menaces du projet correspondent aux faiblesses du cadre institutionnel dans le domaine de la maintenance routière : le manque de ressources financières, un cadre de classification du RRN incohérent et incomplet, l'absence d'un Fonds Routier fonctionnel de deuxième génération, les capacités organisationnelles très limitées des institutions-cible.

Les mesures correctives nécessaires auront essentiellement la fonction de consolider les résultats obtenus et rendre autonomes toutes les dynamiques créées par le projet en matière de formation et participation.

3 Conclusions

3.1 Pertinence

Que le projet soit pertinent devient toute suite clair quand on parcourt, comme les évaluateurs, toutes les pistes du projet. La région est très peuplée, un bon indicateur c'est que le projet a formé 64 comités villageois dans les villages touchés par les routes réhabilitées qui ont une longueur totale de 154 km. Cela signifie qu'il y a presque un village tous les deux km. Entre les villages on voit des plantations de cajou, des rizières et d'autres cultures. C'est une zone avec un grand potentiel agricole. D'après les villageois, ils avaient beaucoup de difficultés au paravent pour acheminer leurs produits vers les marchés. Mais maintenant ce sont les commerçants qui viennent au village acheter les produits.

Le projet est donc tout à fait pertinent en termes de contexte socio-économique et environnemental dans la zone du projet et répond directement à des besoins cruciaux des populations locales. Par la double voie de la dépression des prix de vente des produits locaux et la hausse des prix d'achat des produits consommés localement, l'enclavement a un effet négatif sur le niveau de vie local et un effet de freinage de l'activité productive locale. Ces effets renforcent le manque d'opportunités professionnelles et contribuent à encourager l'exode rural des jeunes, qui déprime encore plus l'économie locale. En même temps, l'enclavement cause des difficultés d'accès aux services sociaux de base (santé, éducation), avec des conséquences négatives pour le bien-être des populations.

L'EIES préparé par l'AAAC conclut que les avantages du point de vue environnemental sont bien plus importants que les désavantages.

Le choix de l'approche à Haute Intensité de Main d'Œuvre (HIMO) est pertinent compte tenu du niveau de pauvreté de la population. L'approche HIMO a eu un effet de stimulation des économies locales, en créant de l'emploi et des revenus additionnels pour les populations. En plus, ce renforcement de capacités permettra aux dites communautés d'être capables d'assurer un entretien courant de la route et, une fois formées aux techniques de travaux routiers, les jeunes pourraient alors être employés sur d'autres chantiers routiers.

Cependant, comme signalé plus haut, la saison sèche apte aux travaux routiers est courte et coïncide en partie avec la période de récolte du cajou ce qui limite la disponibilité de la main d'œuvre à une période de seulement quatre mois.

En ce qui concerne la question de l'entretien des routes, la situation actuelle en Guinée-Bissau, est caractérisée par le manque de ressources financières, un Fonds Routier qui n'est pas très opérationnel et des fonctionnaires publics sous-payés et parfois peu motivés. La situation du financement reste difficile à résoudre. UNOPS a produit un rapport qui propose plusieurs solutions à tester. Le modèle de financement qui en sortira pourrait être une contribution pour la réforme du Fonds Routier. Il est sûr que le rôle des Comités Locaux de Maintenance que le projet est en train de mettre en place jouera un rôle essentiel.

La DGIT a été étroitement associée à la formulation et à l'exécution du projet et les cadres de la DGIT ont été formés dans le cadre du projet.

Conclusions :

Que le projet soit pertinent devient toute suite clair quand on parcourt, comme les évaluateurs, toutes les pistes du projet. La région est très peuplée, un bon indicateur c'est que le projet a formé 68 comités villageois dans les villages touchés par les routes réhabilitées d'une longueur totale de 154 km. Cela signifie qu'il y a presque un village tous les deux km. Entre les

villages on voit des plantations de cajou, des rizières et d'autres cultures. C'est une zone avec beaucoup de potentiel agricole. D'après les villageois, ils avaient beaucoup de difficultés au paravent à acheminer leurs produits vers les marchés. Mais maintenant ce sont les commerçants qui viennent au village acheter les produits.

3.2 Efficience

Le critère d'Efficience concerne la mesure dans laquelle les différentes activités des programmes ont transformé les ressources disponibles en résultats escomptés, en termes de quantité, de qualité et de rapidité.

On constate que le projet a réalisé tous ses objectifs en matière d'infrastructures.

La DUE a contracté l'UNOPS comme agence d'exécution qui a son tour a contracté des entreprises, des bureaux d'études et des ONG, suivant les procédures UNOPS.

La supervision a été confiée au BE SOTERCO par contrat jusqu'en août 2018. Comme il n'était pas possible de prolonger ce contrat une nouvelle consultation a été lancée. Le BE I.D. Sahel a remporté cette nouvelle consultation. Le désordres politiques en 2019 et 20 et l'arrivée du Covid ont fait que le contrat n'a jamais été signé et c'est l'UNOPS qui s'est chargé de la supervision des travaux restants.

Sept PME ont été contractées pour l'exécution des travaux. La qualité des travaux a été acceptable, le problème principal sont les retards dans l'exécution des travaux dues principalement aux capacités financières limitées de ces PME. L'implication et la capacitation des PME c'est un des objectifs du projet en cohérence avec l'approche HIMO et donc l'organisation en plusieurs lots est un choix délibéré du projet. En plus, le fait que cela mène à des lots de dimension modeste a l'avantage additionnel de les rendre plus gérables par les PME, qui ont des capacités techniques et financières limitées.

L'équipe UNOPS, qui est la principale responsable de la mise en œuvre du projet et de la qualité de ses produits, a un bureau à Bissau où est basé le Chef de projet et avait jusqu'à très récemment, un bureau à Buba regroupant les fonctions techniques du projet. En plus, l'équipe UNOPS bénéficie du soutien du bureau de l'UNOPS pour l'Afrique de l'Ouest, basé à Dakar.

La coordination est assurée par le comité de gestion, qui réunit régulièrement la CAON-FED, la DGIT, UNOPS et la DUE. Le projet a produit des rapports mensuels et annuels.

Finalement, dans le cadre de suivi d'exécution du projet, il y a deux autres comités : le comité technique conjoint de suivi, composé de l'UNOPS, du MTP et des Bureaux de Contrôle ; et le comité technique local, composé de l'UNOPS, des Bureaux de contrôle, des autorités régionales et locales et des ONG. La DGIT représente le MTP ; elle assure l'interface technique du projet avec le Ministère et est aussi la principale bénéficiaire institutionnelle du renforcement des capacités qui est mis en œuvre par le projet.

Un exemple d'efficience dans la conception c'est que les DTA spécifient que « Compte-tenu de la limitation budgétaire et de l'importance stratégique des pistes impliquées, il a été décidé en accord avec la Direction Générale des Routes et Ponts (DGEP) de réaliser les ouvrages d'art selon les normes de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), même si les pistes réhabilitées dans le cadre du programme ne pourront pas respectées les largeurs attendues. »

Le projet a examiné des alternatives pour les ouvrages de drainage : soit des dalots en BA comme prévu à l'étude COWI, soit par des buses BA. Finalement c'est la solutions dalots en BA qui a été retenue après une comparaison coût/qualité qui donnait l'avantage aux dalots plus chers, mais d'une qualité supérieure.

La mise en œuvre des travaux par des PME est une solution efficace, la qualité est acceptable et le coût est inférieur à celui des grandes entreprises. En effet les frais généraux des PME sont inférieurs à ceux des grandes entreprises.

Le principal problème rencontré ce sont les retards accumulés, d'abord les retards au démarrage du projet dû à un retard dans la sélection et nomination du Chef de Projet Titulaire, qui a joint l'équipe en Janvier 2018, plus de 8 mois après le début du projet, et un retard dans la mobilisation du Bureau de Contrôle, qui n'arriva sur les sites du projet qu'en Juin 2018. Puis des retards vers la fin du projet. Ces retards ont eu plusieurs causes dont la pandémie Covid, les faibles capacités des entreprises et les intempéries. Mais maintenant les travaux touchent à leur fin et les réceptions provisoires sont prévues pour les prochaines semaines.

Conclusions :

Le projet a réalisé tous ses objectifs en matière d'infrastructures.

Le projet a été terminé en respectant le budget prévu. UNOPS a recherché l'efficacité dans la conception notamment dans la conception des ouvrages hydrauliques et en réduisant la largeur des pistes.

Le principal problème rencontré ce sont les retards accumulés, d'abord les retards au démarrage du projet, puis des retards vers la fin du projet. Ces retards ont eu plusieurs causes dont la pandémie Covid, les faibles capacités des entreprises et les intempéries. Mais maintenant les travaux touchent à leur fin et les réceptions provisoires sont prévues pour les prochaines semaines.

3.3 Efficacité

Le critère d'efficacité concerne la mesure dans laquelle l'objectif spécifique a été atteint jusqu'à présent et si le projet produit déjà au moins autant d'avantages que prévu dans l'étude de faisabilité.

Etude de faisabilité et choix de l'aménagement

D'abord il convient de constater qu'il n'y a pas eu d'étude de faisabilité lors de la formulation du projet. Pour effectuer une étude de faisabilité d'un axe routier il est habituel de procéder d'abord à un comptage du trafic et une estimation du trafic futur après construction. Ceci n'a pas été fait.

Généralement les méthodes choisies par les économistes pour l'aménagement d'une route dépendent du trafic journalier moyen. En effet plus qu'il y a des véhicules qui circulent sur la route, plus grands seront les bénéfices qui permettront de justifier un investissement plus important. Ainsi à partir de 400 VPJ il est généralement justifié de construire une route revêtue par exemple en béton bitumineux, à deux voies. A partir de 200 VPJ on peut dans certains cas envisager la construction d'une route revêtue avec une structure allégée et une largeur réduite. A partir de 50 VPJ il est généralement justifié de construire une route en terre moderne, soit une route avec un revêtement en graveleux latéritique et un drainage complet tout le long de

la route. Par contre quand le trafic est inférieur à 50 VPJ la seule option économiquement justifiable est l'approche des points critiques.

Il n'y a pas eu de comptage du trafic mais les évaluateurs estiment que le trafic actuel est inférieur à 50 VPJ sur toutes les routes du projet, cela veut dire que la seule approche possible est une approche par aménagement des points critiques.

L'approche de l'aménagement des points critiques

Cette approche consiste, non pas en un aménagement continu sur toute la longueur de la route, mais en l'aménagement ponctuel des points critiques qui empêchent la circulation sur la route. Il s'agit dans ce cas de construire des ouvrages d'art et de drainage qui manquent, à aménager des zones de bourbiers, et à construire des digues dans les zones inondables. Cet aménagement des points critiques permet alors la circulation des véhicules pratiquement toute l'année. Un entretien courant est ensuite nécessaire pour maintenir la route en cet état de traficabilité en toute saison. En général le volume du trafic augmente suite à cet aménagement. L'effet de l'augmentation du trafic combiné avec les effets météorologiques nécessite un entretien courant continu. Mais il arrive que des nouveaux points critiques apparaissent comme des bourbiers ou des ouvrages d'assainissement à réparer. Parfois ce sont des travaux qui dépassent les capacités des brigades d'entretien courant et il convient alors de mobiliser une entreprise pour aménager ces nouveaux points critiques. Cette approche de l'aménagement des points critiques continue jusqu'à ce que le trafic atteigne un volume de l'ordre de 50 VPJ ce qui justifiera alors l'aménagement d'une route en terre moderne.

Comme l'approche des points critiques est moins chère que la construction d'une route en terre moderne elle permet de désenclaver un plus grand nombre de villages pour un même budget, ce qui permet le développement économique et social d'un nombre plus grand de villages, ce qui entraîne une augmentation du trafic puis justifie par la suite un aménagement complet de la route.

L'étude COWI, financée via un contrat-cadre par le programme de Facilité de Coopération Technique, a été établie sur la base d'une route en terre moderne, avec un aménagement complet. De ce fait les coûts se situent entre 83,000 € et 40,000 € par km (en 2014). Les DTA de la CF prévoient un budget de 6,700,000 € pour 154 km de pistes HIMO, soit environ 43,000 € par km en moyenne. Il est donc évident que l'étude de Cowi devait être revue à la baisse. C'est ce qui a été fait effectivement par l'UNOPS. La reprise des études a été faite sur base d'un aménagement des points critiques avec des ouvrages aux dimensions UEMOA mais avec des largeurs de pistes réduites à 5m.

Les commentaires qui précèdent concernent les bénéfices totaux du projet. Une autre question à prendre en compte dans l'évaluation finale est la répartition de ces avantages entre les bénéficiaires. Qui a gagné moins ou plus que prévu ? Quel a été l'effet sur la pauvreté ?

Lorsqu'on interroge les habitants, ils disent que maintenant l'exportation des produits agricoles est plus facile, et comme pratiquement tous sont des agriculteurs, tout le monde en bénéficie, en fait toute la région devient moins pauvre. Mais ils disent également qu'un des bénéfices très appréciés c'est l'accès aux services. Les évaluateurs ont entendu des histoires de femmes enceintes qui décédaient en route vers l'hôpital parce que la route était impassable avant les travaux. Maintenant cela n'arrive plus. Mais aussi l'accès à l'éducation notamment pour les filles est plus facile et plus sûr. Il s'agit bien sûr d'informations qualitatives et non quantitatives, pour arriver à des informations quantitatives il aurait fallu définir des indicateurs et de collecter des informations avant le démarrage des travaux. Mais ceci n'est pas indispensable pour se convaincre de l'efficacité du projet, tant l'enthousiasme des populations est grand.

Conclusions :

D'abord il convient de constater qu'il n'y a pas eu d'étude de faisabilité lors de la formulation du projet. En particulier il n'y a pas eu de comptage du trafic moyen journalier et pas de projection de trafic futur. Lors de la visite de terrain les évaluateurs ont estimé que le trafic sur les pistes est actuellement bien inférieur à 50 VPJ, et donc l'approche des points critiques est parfaitement adaptée à ce niveau de trafic.

Cette approche des points critiques consiste en l'aménagement ponctuel des points critiques qui empêchent la circulation sur la route. Il s'agit dans ce cas de construire des ouvrages d'art et de drainage qui manquent, à aménager de zones de bourbiers, et à construire des digues dans les zones inondables.

Lorsqu'on interroge les habitants, ils disent que maintenant l'exportation des produits agricoles est plus facile, et comme tous sont des agriculteurs tout le monde en bénéficie, en fait toute la région devient moins pauvre. Mais ils disent également qu'un des bénéfices très appréciés c'est l'accès aux services.

3.4 Durabilité

Le critère de durabilité concerne la question de savoir si les résultats positifs des projets routiers et le flux d'avantages continueront après la fin du soutien de l'UE. La durabilité des avantages du projet dépend principalement de (1) un entretien et un contrôle adéquats de la surcharge des camions et (2) de la protection de la facilité de circulation et de la sécurité routière.

Quand on parle de l'entretien on distingue trois types d'entretien : l'entretien courant qui se fait tout au long de l'année, l'entretien d'urgence qui se fait lorsque la route est en danger d'être coupée, ou a été coupée. Puis pour des routes qui ont bénéficié d'un aménagement complet avec une couche de roulement en gravier ou un revêtement bitumineux, on prévoit également un entretien périodique qui consiste à remettre tous les quatre à sept ans, une couche de graveleux ou bien à ajouter un revêtement bitumineux. L'entretien courant et certains travaux d'urgence sont à la hauteur des brigades d'entretien HIMO, mais les travaux d'entretien d'urgence plus importants et les travaux d'entretien périodique nécessitent l'intervention de PME HIMO.

La question de l'organisation de l'entretien comporte trois composantes : l'organisation institutionnelle, les techniques de l'entretien, et l'aspect du financement de l'entretien.

Pour préparer l'organisation institutionnelle UNOPS a créé 64 comités villageois soit à peu près un comité tous les deux kilomètres. Le but étant de charger ces comités villageois de l'entretien. Mais cela nécessite la formation de brigades d'entretien. Dans l'approche HIMO les brigades d'entretien s'occupent chacune d'un tronçon de piste de l'ordre d'une vingtaine de kilomètres (en tous cas au moins dix kilomètres). Cela signifie qu'on ne pourra pas simplement transformer les comités villageois en brigades d'entretien mais qu'il faudra soit créer de nouvelles organisations, soit fusionner les comités villageois. Cela reste donc à faire.

Pour l'aspect technique de l'entretien les brigades pourront compter sur les ouvriers qui ont participé aux travaux HIMO et qui ont été formés aux techniques HIMO, mais il faudrait

quand-même une formation complémentaire dans les techniques de l'entretien. Cela aussi reste à faire.

Le problème le plus crucial, c'est le financement des travaux d'entretien. En effet compter sur la bonne volonté des villageois et leur travail gratuit n'a pas fonctionné dans d'autres pays de la région, et il est peu probable que cela fonctionnera en Guinée-Bissau. Il faudra donc d'abord une réforme en profondeur du Fonds d'Entretien Routier.

La DUE s'est rendu compte de ce problème et vient de démarrer une assistance technique pour assister le Gouvernement de la Guinée-Bissau à organiser le secteur de l'entretien routier et notamment le Fonds d'entretien Routier.

Le projet comprend bien certaines actions pour la mise en place de l'entretien :

- La mobilisation des bénéficiaires dans les comités villageois ;
- La formation aux techniques HIMO de ces comités et des ouvriers par des ONG ;
- L'achat et la distribution d'outillages qui serviront à l'entretien des pistes ;
- L'étude sur l'entretien qui a proposé trois variantes d'organisation de l'entretien et qui devraient être testées ;
- La formation des cadres de la DGIT aux techniques HIMO.

Mais il n'est pas sûr que ce soit suffisant. Ce qui est nécessaire c'est de mettre en place effectivement tous les aspects de l'entretien et d'accompagner l'entretien pendant une à deux années pour s'assurer que cela fonctionne tout en faisant des modifications au système d'entretien là où nécessaire.

Conclusion :

La durabilité d'une route dépend de son entretien. Cela nécessite la mise en place d'une organisation institutionnelle, technique et financière et cela doit couvrir l'entretien courant, d'urgence et périodique. Un risque important pour la durabilité du projet et qui ne semble pas avoir reçu suffisamment d'attention c'est le financement de l'entretien. Compter sur le Fonds d'Entretien Routier dans l'état actuel n'est pas très réaliste. Mais la DUE s'est rendu compte de ce problème et vient de démarrer une assistance technique pour assister le Gouvernement de la Guinée-Bissau à organiser le secteur de l'entretien routier et notamment le Fonds d'entretien Routier.

Le projet comprend bien certaines actions pour la mise en place de l'entretien, mais il n'est pas sûr que ce soit suffisant. Ce qui est nécessaire c'est de mettre en place effectivement tous les aspects de l'entretien et d'accompagner l'entretien pendant une à deux années pour s'assurer que cela fonctionne.

3.5 Perspectives d'impact

L'équipe a examiné dans quelle mesure le projet a atteint l'objectif spécifique, si cela a contribué à l'atteinte de l'Objectif Global et dans quelle mesure, et s'il y a des changements réels que le projet a provoqués dans la communauté.

Comme mentionné plus haut le projet a pratiquement atteint tous ses objectifs d'amélioration du réseau routier dans les deux provinces par l'aménagement de 154 km de pistes. En faisant cela le projet a formé au moins en partie les structures étatiques, le secteur privé et les organisations de la société civile actives au niveau des deux régions concernées à

l'approche haute intensité de main d'œuvre (HIMO). Le projet a également contribué à la mise en place de l'entretien.

Nous ne disposons pas de beaucoup d'éléments quantitatifs pour évaluer l'impact ; mais les éléments qualitatifs par contre sont nombreux.

En ce qui concerne l'amélioration de la situation économique et notamment l'accessibilité, les habitants ont souligné l'amélioration de l'évacuation des productions agricoles. Avant les agriculteurs devaient évacuer eux-mêmes les productions agricoles, par portage ou en utilisant des vélos ou des mobylettes, alors que maintenant les commerçants viennent chercher les productions dans les villages. Cela a également permis d'approvisionner plus facilement les villages en produits de consommation. Pour la création d'emploi, les rapports montrent le nombre d'emplois temporaires créés pendant les travaux, et on peut s'attendre à la création d'emplois permanents lors de la mise en place de l'entretien.

Les habitants signalent également l'impact social important suite à l'accessibilité améliorée des services de santé et d'éducation notamment.

En ce qui concerne les impacts environnementaux, les rapports signalent que ceux-ci sont plutôt temporaires pendant les travaux et que globalement les effets positifs sont plus importants que les effets négatifs.

Un point particulier qu'il convient de signaler c'est cette évaluation ne concerne que la composante 2 du projet qui comprend aussi deux autres composantes. La composante 1 : « Gouvernance territoriale » et la composante 3 : « Intensification durable et valorisation économique de la production agricole grâce au renforcement des compétences ». Il serait intéressant d'évaluer dans quelques années l'impact ex-post du projet total puisque les différentes composantes se renforcent mutuellement. En effet en combinant un volet routier avec un volet agricole sous la forme d'une assistance aux agriculteurs pour augmenter la production ou pour déplacer la production vers des cultures plus commerciales on devrait obtenir une synergie importante.

Conclusions :

On dispose surtout d'éléments qualitatifs pour évaluer les premiers impacts. Ces impacts se situent au niveau de l'amélioration de l'accessibilité permettant l'évacuation des productions agricoles, mais aussi au niveau d'une accessibilité améliorée aux services de santé et d'éducation notamment.

Un point particulier qu'il convient de signaler c'est cette évaluation ne concerne que la composante 2 du projet qui comprend aussi deux autres composantes et il serait intéressant d'évaluer dans quelques années l'impact ex-post du projet total puisque les différentes composantes se renforcent mutuellement.

3.6 Questions de l'égalité des sexes

Les femmes sont les bénéficiaires du projet, tout comme les hommes, et des femmes ont également été employées par le projet. Les indicateurs du projet, notamment ceux concernant l'emploi créé, ont été ventilés suivant le genre. Cela nous permet de constater que la première année sur 28 000 emplois temporaires créés, 9,4% étaient occupés par des femmes. Cela est assez faible. D'autant plus que la Description de l'Action donne une attention particulière à la

participation des femmes : "L'UNOPS veillera à encourager particulièrement la participation des PME [de construction] dirigées par des femmes" et "Le projet accordera une priorité à l'utilisation des femmes Ingénieurs et/ou techniciens de génie civil [et] se donnera pour objectif d'atteindre au moins 30% de femmes dans la main d'œuvre."

Par ailleurs sur les projets HIMO du BIT la cible est généralement fixée à 30%, mais cela est accompagné par des efforts pour atteindre ce pourcentage. Dans les projets futurs, des actions positives sont donc nécessaires pour promouvoir la participation des femmes. Les actions positives pourraient inclure par exemple (i) la création d'équipes uniquement de femmes, sous la direction d'une cheffe d'équipe, et leur donner un travail là où les femmes sont meilleures que les hommes, comme l'épandage, la plantation d'arbres ou la plantation d'herbe (voir le projet de la Banque mondiale au Ghana); (ii) dispenser une formation spécifiquement aux femmes, et plus particulièrement aux femmes cheffes d'équipes (voir projet de l'OIT à Madagascar); (iii) demander à un sociologue d'examiner les moyens d'accroître la participation des femmes en tenant compte des barrières culturelles locales (voir projet DfID dans l'Est de la RDC); (iv) créer des emplois à temps partiel si cela attirait plus de femmes; (v) exiger un pourcentage minimum de femmes parmi les travailleurs, l'OIT utilise le chiffre de 30% dans ses projets; (vi) contracter une femme plutôt qu'un homme, la femme peut alors envoyer un homme ou une femme (voir Projet de routes rurales au Rwanda); (vii) réserver certains emplois à des femmes ou à des femmes chefs de famille (voir Projet de routes et marchés ruraux de la Banque Mondiale au Bangladesh).

Il est également recommandé dans les futurs projets d'inclure la question des Violences Basées sur le Genre (VBG).

On note que les statistiques sur l'emploi sont bien ventilées suivant le genre mais pas suivant les âges, on ne connaîtra donc pas l'impact sur l'emploi des jeunes, ce qui était pourtant un des objectifs du projet.

Conclusions :

Les femmes sont les bénéficiaires du projet, tout comme les hommes, et des femmes ont également été employées par le projet, mais le pourcentage 9,4%, était assez faible. Dans les projets futurs, des actions positives sont donc nécessaires pour promouvoir la participation des femmes. Il est également recommandé dans les futurs projets d'inclure la question des Violences Basées sur le Genre (VBG). On note que les statistiques sur l'emploi sont bien ventilées suivant le genre mais pas suivant les âges, on ne connaîtra donc pas l'impact sur l'emploi des jeunes, ce qui était pourtant un des objectifs du projet.

3.7 Questions d'environnement et de changement climatique

La question d'évaluation QE8, a déjà traité la question de l'environnement. Il a été signalé en particulier que le projet a bénéficié d'une exemption de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) grâce à la déclaration de conformité environnementale de la CAIA (Cellule d'Evaluation de l'Impact Environnemental). Un problème rencontré c'est que le visa avait été délivré pour une piste d'une largeur de 3,00 m (au lieu de 5,00 m comme ailleurs), et suite à des discussions avec les bénéficiaires et les responsables du parc national la route a été élargie à 5,00 m. Il reste à régulariser cela par écrit.

Les évaluateurs ont constaté que beaucoup d'emprunts de graveleux n'ont pas été remis en état après exploitation. Lors de l'exploitation des emprunts de graveleux les entrepreneurs débroussaillent la surface de l'emprunt, puis décapent la terre végétale qui couvre le graveleux latéritique. Ensuite ils extraient les graveleux. Après exploitation il reste un terrain infertile

parfois avec de l'eau stagnante qui favorise le développement des moustiques. Il convient donc d'égaliser le terrain pour éviter que l'eau stagne et d'étaler la terre végétale sur toute la surface afin de permettre la végétalisation.

En ce qui concerne le changement climatique on peut trouver des informations sur Internet (par exemple

https://www.climatelinks.org/sites/default/files/asset/document/West_Africa_CRP_Final.pdf).

Ces changements concernent la montée du niveau de la mer d'un côté et des changements dans les précipitations : volume de précipitations, intensité et durée des précipitations. Tous ces facteurs influent la conception des ouvrages de drainage. Il faut donc concevoir les infrastructures pour les pluies du futur et non pour les pluies du passé comme nous le faisons toujours.

Conclusions :

En général la gestion du projet a pris en compte les impacts sociaux et environnementaux. Il reste les emprunts de graveleux qu'il convient d'aménager après exploitation. Pour les projets futurs il convient de tenir compte des changements climatiques notamment en adaptant les méthodes de calcul des ouvrages hydrauliques.

3.8. Les Objectifs de Développement Durable (ODD) importants et leurs interactions

Conclusions :

Les ODD n'ont pas été identifiés spécifiquement lors de la formulation du projet. Cela n'empêche pas que le projet a contribué à différents ODD, notamment :

- ODD 9 par la mise en place d'infrastructures de transport ;
- ODD 8 par la création d'emplois pour les jeunes ;
- ODD 5 : par les actions en faveur des filles et des femmes ;
- ODD 4 : par les actions en faveur de l'éducation des enfants.

3.9. Le principe « Leave No-One Behind » et l'approche basée sur les droits humains

Le principe de ne laisser personne de côté et la méthodologie de l'approche fondée sur les droits ne sont pas explicitement mentionnés dans les documents d'identification et de formulation. Mais il fallait s'y attendre puisque ces documents remontent à une période avant que ces questions ne soient systématiquement incluses dans la formulation des projets. Cependant, l'objectif global des deux phases est la réduction de la pauvreté et vise donc à améliorer la vie de la population la plus pauvre de la zone du projet.

L'approche HIMO est particulièrement bien adaptée à ce principe, en effet les salaires payés par les chantiers routiers HIMO sont relativement bas et de l'ordre du salaire minimum. Ce qui fait que ces emplois n'intéressent que les plus pauvres, et ciblent ainsi très bien cette partie de la population rurale.

L'objectif global du projet est la réduction de la pauvreté en construisant des routes qui réduisent les coûts de transport. Mais réduire les coûts de transport ne suffit pas pour réduire la pauvreté, il faut que la réduction des coûts de transport profite aux utilisateurs finaux les plus pauvres et non aux entreprises de transport. Étant donné que les utilisateurs finaux les plus pauvres ne possèdent pas de véhicule, il est important que les tarifs de transport de passagers soient réduits après l'amélioration de la route, mais cet aspect n'a pas été examiné par le projet. Les programmes futurs pourraient inclure des activités et des indicateurs relatifs à cet aspect. Il est également nécessaire que la réduction des coûts de transport des marchandises se traduise par une baisse des prix des biens de consommation par une augmentation des prix de vente des récoltes. Nous n'avons pas de statistiques relatives à cet aspect.

Le projet a mis en œuvre un Plan d'Action de Réinstallation (PAR), le principe du PAR est qu'aucune personne doit être moins bien loti après les travaux. Les personnes qui risquent de souffrir de la mise en place des infrastructures doivent au préalable être indemnisés d'une façon juste. Ce principe a été appliqué par l'UNOPS dans son programme RAP. En plus à travers des comités villageois, le projet a mis en place un système de gestion des plaintes. Le projet a également mis en place une mobilisation sociale.

Conclusions :

Bien que le principe de ne laisser personne de côté et la méthodologie de l'approche fondée sur les droits ne sont pas explicitement mentionnés dans les documents d'identification et de formulation, le projet comporte plusieurs aspects qui vont dans ce sens. L'approche HIMO est particulièrement bien adaptée à ce principe, en ciblant les plus pauvres de la population rurale.

Le projet a mis en œuvre un Plan d'Action de Réinstallation (RAP), En plus à travers des comités villageois, le projet a mis en place un système de gestion des plaintes. Le projet a également mis en place une mobilisation sociale.

3.10. Visibilité

Le projet a développé un plan de communication et de visibilité sur la base des règles de communication et de visibilité applicables aux actions extérieures de l'Union Européenne, notamment le « Manuel de communication et de visibilité de l'UE ».

La visibilité de la contribution de l'UE est donc assurée dans la plupart des aspects du projet :

- Le logo de l'UE figure sur tous les documents produits par le projet ;
- Tous les véhicules utilisés dans le cadre du projet portent le logo de l'UE ;
- Les nombreux panneaux de chantiers au début et à la fin de chaque lot et sous-lot des travaux montrent le logo de l'UE ;

Mais ce plan dépasse l'aspect de la simple visibilité par son accent sur la communication et l'utilisation des radios et de la télévision, et son utilisation des comités villageois.

4 Enseignements à tirer

1. Enquête de référence : les évaluations doivent être basées dans la mesure du possible sur des indicateurs quantitatifs, mais cela nécessite que les valeurs de départ des indicateurs soient connues. La définition d'indicateurs pertinents et la collecte de leurs valeurs de référence devraient faire partie de la formulation du projet.

2. Absence et faiblesse des données statistiques : afin de traiter le problème de l'absence et de la fiabilité des statistiques dans les projets futurs, en plus de collecter des données de base, l'agence d'exécution devrait également collecter des données statistiques annuelles pendant et après l'achèvement des travaux.

3. Impact global du projet : il est à noter que cette évaluation ne concerne que la composante 2 du projet qui comprend aussi deux autres composantes. La composante 1 : gouvernance territoriale et la composante 3 : Intensification durable et valorisation économique de la production agricole grâce au renforcement des compétences. Il serait intéressant d'évaluer dans quelques années l'impact ex-post du projet total puisque les différentes composantes se renforcent mutuellement. En effet en combinant un volet routier avec un volet agricole sous la forme d'une assistance aux agriculteurs pour augmenter la production ou pour déplacer la production vers des cultures plus commerciales on devrait obtenir une synergie importante.

4. Genre : il est recommandé dans les futurs projets d'inclure la question de la Violence Basée sur le Genre VBG. En outre, dans les projets futurs, des actions positives sont nécessaires pour promouvoir la participation des femmes. Ces actions positives pourraient inclure par exemple (i) la création d'équipes uniquement de femmes, sous la direction d'une chef d'équipe, et leur donner un travail là où les femmes sont meilleures que les hommes, comme l'épandage, la plantation d'arbres ou la plantation d'herbe (voir le projet de la Banque mondiale au Ghana); (ii) dispenser une formation spécifiquement aux femmes, et plus particulièrement aux femmes chefs d'équipes (voir projet de l'OIT à Madagascar); (iii) demander à un sociologue d'examiner les moyens d'accroître la participation des femmes en tenant compte des barrières culturelles locales (voir projet DfID dans l'Est de la RDC); (iv) créer des emplois à temps partiel si cela attirait plus de femmes; (v) exiger un pourcentage minimum de femmes parmi les travailleurs, l'OIT utilise le chiffre de 30% dans ses projets; (vi) contracter une femme plutôt qu'un homme, la femme peut alors envoyer un homme ou une femme (voir Projet de routes rurales au Rwanda); (vii) réserver certains emplois à des femmes ou à des femmes chefs de famille (voir Projet de routes et marchés ruraux de la Banque Mondiale au Bangladesh).

5. Changement climatique et nécessité de mettre à jour les méthodes de calcul : Les méthodes de calcul des ouvrages hydrauliques doivent être mises à jour en raison du changement climatique. Les normes de conception actuelles sont basées sur des données statistiques sur les pluies du passé. L'infrastructure hydraulique nouvellement construite doit être construite pour les pluies du futur. Selon les climatologues, la quantité de pluie changera, mais également les intensités changeront. Par exemple si les pluies venaient davantage sous forme d'orages et que donc les pluies seraient plus concentrées : plus courtes mais plus intenses, cela entraînerait plus de ruissellement à évacuer en un temps plus court. Cela aura un impact important sur le calcul des dimensions des ponts et des ponceaux mais rendrait ces structures plus résistantes au climat.

6. Réduire les tarifs : les projets routiers partent du principe que, parce qu'ils réduisent le Coût d'Opération des Véhicules (COV), cela profitera automatiquement aux usagers

de la route. Mais ceci n'est pas sûr, il se peut en effet que le gouvernement impose des tarifs, ou bien que les transporteurs de marchandises et de passagers se mettent d'accord pour maintenir les tarifs à un niveau élevé. Les programmes futurs pourraient avoir une conditionnalité spécifiant que le gouvernement empêchera la formation de cartels et réduira les tarifs après la construction des routes, reflétant la réduction des coûts de transport. On pourrait également introduire des indicateurs reflétant la variation des prix des produits importés (biens de consommation), et exportés (produits agricoles) dans la région.

7. Marchés et gares routières : Afin d'améliorer la sécurité routière, il est recommandé de supprimer les marchés et les arrêts de bus en bordure de route dans les villages par la construction de marchés avec parkings et gares routières comme mesures d'accompagnement dans la construction des routes. Afin d'atténuer les situations dangereuses mais aussi de dynamiser le développement économique local.

8. Ralentisseurs : il a été observé que les villageois ont établi des ralentisseurs dans les villages. Les villageois se plaignent également de la vitesse des véhicules qui traversent les villages. Il est donc nécessaire d'inclure la construction des ralentisseurs par les entrepreneurs dans le projet.

9. Clôtures scolaires : La visite sur le terrain a montré que de nombreuses écoles existent près des pistes améliorées. Habituellement, ils n'ont pas ou seulement une enceinte facile à traverser et la porte principale s'ouvre directement vers la route. Dans certains autres pays, la construction de murs d'enceinte en matériaux durables avec des portes ouvrant sur une route secondaire est incluse comme mesure d'accompagnement dans la construction des routes, afin d'atténuer ces situations dangereuses.

10. Accessibilité : L'accessibilité s'est fortement améliorée mais se limite à une bande étroite le long des routes améliorées. On constate que d'autres bailleurs (banque Mondiale et FIDA), financent l'amélioration des pistes rurales qui partent des routes améliorées par le projet Activa. Cela constitue une bonne coordination des bailleurs.

11. Le Fonds routier : Afin de garantir le financement de l'entretien, la Guinée-Bissau aurait besoin d'un fonds routier de deuxième génération où les taxes sur les carburants et autres revenus du fonds routier (pénalités pour surcharge, etc.) iraient directement au Fonds routier et soient suffisantes pour les nécessités. De cette façon, le fonds aurait un revenu croissant garanti, ce qui permettrait une planification pluriannuelle et des contrats d'entretien pluriannuels.

12. Traitement des plaintes : la meilleure pratique consiste à ce que chaque comité dispose d'un registre des plaintes avec le nom du demandeur, la date d'introduction, le sujet et la date de résolution. Cela permet de préparer un rapport mensuel indiquant le nombre total de plaintes introduites, le nombre de plaintes à résoudre, de calculer le temps moyen nécessaire pour résoudre les plaintes et de préparer un objectif pour le délai moyen de résolution des plaintes.

5 Recommandations

1. Mettre en place effectivement l'entretien et accompagner l'entretien après la fin du projet moins (DGIT/DUE/UNOPS/)

Le projet a effectué un certain nombre d'activités qui devraient contribuer à ce que les routes soient effectivement entretenues, comme la création des comités villageois qui devraient devenir des brigades d'entretien, l'étude sur le financement de l'entretien qui a proposé trois options, l'achat d'outillage d'entretien qui doivent être distribués aux brigades. Mais il est recommandé de mettre en place effectivement l'entretien, de l'accompagner afin de s'assurer que le système fonctionne, sinon corriger des aspects qui ne fonctionnent pas ou mal. Sinon il n'existera pas de garantie que l'entretien soit effectif et la durabilité des infrastructures soit garanti. Il est recommandé que le projet soit prolongé ou continué (avec le projet landa Guiné Estradas) et que, comme prévus, soient réalisées les Assistance Techniques prévues, avec financement UE, pour supporter la mise en place les reformes proposés par le projet. .

2. Consacrer plus d'importance à la sécurité routière (sensibilisation, ralentisseurs...) (DGIT/DUE/UNOPS)

Quand on réhabilite des routes qui étaient devenues impassables, il est très important de consacrer beaucoup d'importance à la sécurité routière. Ceci est nécessaire puisque les villageois, et surtout les enfants, n'ont plus l'habitude de coexister avec les véhicules. Il est donc nécessaire d'inclure des actions de sensibilisation des conducteurs et des usagers de la route, notamment les enfants. Il est aussi nécessaire de prévoir une bonne signalisation pendant les travaux et après les travaux. La signalisation des travaux était assez élémentaire où absente, et la signalisation définitive n'a pas encore été mise en place, mais UNOPS a assuré les évaluateurs que ce sera fait bientôt. Il est aussi nécessaire d'inclure des infrastructures comme des ralentisseurs, certains projets incluent des infrastructures comme des murs d'enceinte des écoles, des marchés et des gares routières en retrait de la route pour éviter que ces activités envahissent le domaine de la route et se mélangent avec le trafic.

3. Former les PME avant les appels d'offres (UNOPS)

La CF prévoyait un premier résultat 2.1 : « Formation à l'approche haute intensité de main d'œuvre (HIMO) et mise en place de système de maintenance des pistes ». Mais UNOPS a lancé d'abord les appels d'offres pour les travaux du résultat 2.2 : « La réhabilitation de qualité de 150 km de pistes rurales des régions de Ouinara et Tombali », puis a formé les entreprises adjudicataires à l'approche HIMO. Si on avait renversé cet ordre et formé les entreprises avant de lancer les appels d'offres, alors les offres seraient bien plus adaptées à l'approche HIMO. C'est d'ailleurs ce que fait le BIT en général. Les projets BIT font généralement une présélection de PME qu'on forme et qui ensuite participent aux appels d'offres.

4. Aménager les emprunts de graveleux après exploitation (DGIT/UNOPS)

Lors de l'exploitation des emprunts de graveleux les entrepreneurs débroussaillent la surface de l'emprunt puis décapent la terre végétale qui couvre le graveleux latéritique. Puis ils extraient les graveleux. Après exploitation il reste un terrain infertile parfois avec de l'eau stagnante qui favorise le développement des moustiques. Il convient donc d'égaliser le terrain pour éviter que l'eau stagne et d'étaler la terre végétale sur toute la surface afin de permettre la végétalisation de la surface. Ou bien, si les communautés ou les autorités locales demandent une solution différente (par exemple pour avoir un réservoir d'eau pour l'élevage) il faut bien vérifier ces demandes et de toute manière procéder à une mise en sécurité du site. Les évaluateurs ont constaté que beaucoup d'emprunts de graveleux n'ont pas encore été remis en état ou en sécurité après exploitation.

5. Mettre en place un projet pilote d'entretien (DGIT/DUE/UNOPS)

Considérer la possibilité de réaliser un projet expérimental où différentes approches à l'entretien des routes rurales sont testées et comparées, afin de déterminer ce qui fonctionne et pourquoi, et combien cela coûte. Cet expériment pourrait être mis en œuvre dans le contexte du nouveau Projet Ibanda Guinée Estradas et avec l'appui des Assistances techniques dans le secteur déjà financés par l'UE.

6. Rapportage par la DGIT (DGIT)

Demander aux ingénieurs de la délégation régionale de Buba qu'ils commencent à produire des rapports réguliers sur l'état des pistes rurales, avec des photos.

6 Diffusion des résultats/communication

Les TdR prévoient la préparation d'une vidéo (versions courte et longue) présentant le projet et les principales conclusions et leçons apprises de l'évaluation. La vidéo sera diffusable sur internet.

L'équipe d'évaluation a contracté une société locale spécialisée dans la réalisation de vidéos. Cette équipe a accompagné les évaluateurs pendant les visites sur le terrain, puis cette équipe fera une deuxième visite plus tard accompagnée par des représentants de l'UNOPS. La finalisation de la vidéo sera supervisée par le chef de mission.

L'annexe 9 comprend le scénario des deux vidéos de 15 et 3 minutes respectivement.

Les termes de référence de l'évaluation

TERMES DE RÉFÉRENCE SPÉCIFIQUES

Evaluation final du Ctr. FED/2017/385-661 «Projet de désenclavement des zones rurales pour faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base »

Contrat Cadre SIEA 2018 – Lot 2 “Infrastructure, sustainable growth and jobs”

Numéro de référence CRIS demande de prestations : FED/2019/410811/1

Pouvoir adjudicateur : Délégation de l'Union Européenne en Guine Bissau

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | CONTEXTE | 2 |
| 1.1 | CONTEXTE DU PAYS ET DU SECTEUR CONCERNES | 2 |
| 1.2 | L'ACTION A EVALUER | 3 |
| 1.3 | PARTIES PRENANTES DE L'ACTION | 5 |
| 1.4 | AUTRES INFORMATIONS DISPONIBLES | 6 |
| 2 | DESCRIPTION DE L'ÉVALUATION COMMISSIONNÉE | 7 |
| 2.1 | OBJECTIF DE L'ÉVALUATION | 7 |
| 2.2 | SERVICES REQUIS | 8 |
| 2.3 | PHASES DE L'ÉVALUATION ET LIVRABLES REQUIS | 10 |
| 2.4 | ORGANISATION DU CONTRAT SPECIFIQUE ET METHODOLOGIE (OFFRE TECHNIQUE) | 14 |
| 2.5 | GESTION ET PILOTAGE DE L'ÉVALUATION | 14 |
| 2.6 | LANGUE DU CONTRAT | 15 |
| 3 | EXPÉRIENCE REQUISE | 15 |
| 3.1 | NOMBRE D'ÉVALUATEURS ET NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL REQUIS PAR CATEGORIE | 15 |
| 3.2 | NOMBRE D'ÉVALUATEURS ET NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL REQUIS PAR CATEGORIE | 15 |
| 3.3 | EXPERTISE REQUISE | 15 |
| 3.4 | PRESENCE DE L'ÉQUIPE DE GESTION POUR LE BRIEFING ET/OU LE DEBRIEFING | 16 |
| 4 | LIEU ET DURÉE | 16 |
| 4.1 | PERIODE DE DEMARRAGE | 16 |
| 4.2 | DUREE PREVUE DE LA MISSION EN JOURS CALENDRIER | 17 |
| 4.3 | PLANIFICATION, Y COMPRIS LA PERIODE DE NOTIFICATION POUR LE PLACEMENT DE PERSONNEL | 17 |
| 4.4 | LIEU(X) DE LA MISSION | 17 |
| 5 | LE RAPPORT | 17 |
| 5.1 | CONTENU, DUREE ET REMISE | 17 |
| 5.2 | UTILISATION DU MODULE EVAL PAR LES EVALUATEURS | 19 |
| 5.3 | COMMENTAIRES SUR LES LIVRABLES | 19 |
| 5.4 | ÉVALUATION DE LA QUALITE DU RAPPORT FINAL, DU RESUME EXECUTIF ET DE LA VIDEO | 19 |
| 5.5 | LANGUE | 19 |
| 5.6 | NOMBRE D'EXEMPLAIRES DU RAPPORT | 19 |
| 5.7 | FORMAT DES RAPPORTS | 20 |
| | ANNEXE I : CRITERES D'ÉVALUATION TECHNIQUE SPÉCIFIQUES | 21 |
| | ANNEXE II : INFORMATIONS A FOURNIR A L'ÉQUIPE D'ÉVALUATION | 22 |
| | ANNEXE III: STRUCTURE DU RAPPORT FINAL ET DU RESUME EXECUTIF | 23 |
| | ANNEXE IV: PLAN DE TRAVAIL | 26 |
| | ANNEXE V : GRILLE D'ÉVALUATION (QAG) | 27 |
| | ANNEXE VI : MATRICE CADRE LOGIQUE DE L'ACTION A ÉVALUER | 32 |

1 CONTEXTE

1.1 Contexte du pays et du secteur concernés

Depuis son indépendance, la Guinée-Bissau est marquée par une instabilité politique récurrente et une situation d'extrême fragilité dues à la faiblesse des institutions de l'Etat et de leur lien avec la société. Dans le contexte général de faiblesse structurelle, les espoirs suscités par le gouvernement issu des élections de 2014, son programme de gouvernement ("Terra Ranka") et le succès de la Conférence Internationale pour la Guinée-Bissau de Mars 2015 à Bruxelles, ont été de courte durée.

En effet, dès août 2015, une crise institutionnelle dont on ne voit pas la fin paralyse les institutions de l'Etat et la mise en œuvre du Programme "Terra Ranka". Les plusieurs gouvernements qui se sont succédé depuis lors ont été incapables de proposer de nouvelles politiques publiques afin de mettre en œuvre ce programme. Des ressources budgétaires limitées et une insuffisante capacité des administrations en empêchent la mise en œuvre.

La Guinée-Bissau a une superficie de 36.125 km² et une population estimée de 1.861.000 habitants en 2017, dont 51,6% de femmes et 42% entre 0 et 14 ans. Avec une aire forestière d'environ deux millions d'hectares, soit 71% du territoire national, la Guinée-Bissau bénéficie d'importantes ressources forestières, minérales, hydriques, animales et halieutiques.

Cependant, la pauvreté absolue touche deux personnes sur trois en Guinée-Bissau. L'insécurité alimentaire, la difficulté d'accès à des services de santé adéquats et à l'eau potable font de la malnutrition un défi majeur en Guinée-Bissau, malgré un potentiel agricole considérable.

Cette situation s'est aggravée au cours des dernières années, en particulier dans les régions de Tombali et de Quinara, où l'incidence de la pauvreté atteint respectivement 60% et 50%. L'absence de voies de transport praticables dans ces régions rend leur accès difficile et contribue au coût élevé des transports. Les populations de ces régions sont doublement pénalisées par de faibles prix de vente et forts prix d'achat. Cet enclavement constitue un frein à l'incitation à la production agricole, limite le volume des échanges commerciaux et le développement économique et agricole. En plus, l'enclavement dans les régions de Tombali et de Quinara pose un défi majeur en termes d'accès aux services sociaux de base. De surcroît, le manque d'opportunités professionnelles encourage l'exode rural des jeunes entre 15 et 35 ans, qui ne représentent que le tiers de la population totale dans ces deux régions alors que la moyenne nationale est de 50%, entravant ainsi la réalisation du potentiel économique de ces régions.

Le présent projet s'inscrit dans le cadre du Programme UE-ACTIVA n. FED/2014/024976 « Actions Collectives et Territoriales Intégrées pour la Valorisation de l'Agriculture », financé par l'Union Européenne, qui a pour objectif général de contribuer à l'amélioration durable des conditions économiques et sociales de la Guinée-Bissau, en particulier dans les régions de Bafata, Quinara et Tombali, par le développement rural intégré et orienté sur l'agriculture. Les objectifs spécifiques du Programme s'articulent autour de trois axes:

1. l'amélioration de la gouvernance territoriale ;
2. le désenclavement des zones rurales pour faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base ; et
3. l'intensification durable et la valorisation économique de la production agricole grâce au renforcement des compétences.

Ces trois objectifs spécifiques sont à leur tour déclinés en trois composantes/projets.

Le Programme a bénéficié d'un financement UE total de environ 15M€, des quels 4,0 M€ pour la composante 1, 7,3 M€ pour la 2 et 3,5 M€ pour la 3. L'action à évaluer correspond à la composante 2 du Programme. La composante 1 a été confié à un Consortium avec Coordinateur l'organisation IMVF tandis que la composante 3 est mis en œuvre par la Coopération portugaise (Camões - Instituto da Cooperaçã e da Língua). La première composante vient de terminer ses activités fin septembre 2019, tandis que la dernière composante terminera ses activités fin décembre 2020.

1.2 L'action à évaluer

| | |
|--|---|
| Titre de l'action à évaluer | Projet de désenclavement des zones rurales pour faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base |
| Budget de l'action à évaluer | 7.300.000 EUR (% financement UE =100%) |
| Numéro CRIS de l'action à évaluer | FED/2017/385-661 |
| Dates de l'action à évaluer | Début : 29/04/2017 Fin : 28/01/2020 |

L'Objectif Général (OG) du projet est de « désenclaver des zones rurales dans les régions de Quinara et Tombali afin de faciliter la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base ».

Le projet a trois Objectifs Spécifiques :

- OS 1: Effectuer une réhabilitation jusqu'à 150 km de pistes rurales dans les régions de Quinara et Tombali
- OS 2: Former les structures étatiques, le secteur privé et les organisations de la société civile actives à niveau des deux régions concernées à l'approche haute intensité de main d'oeuvre (HIMO);
- OS 3: Définir et mettre en place un système de maintenance des pistes

Afin de réaliser les objectifs attendus, le projet est articulé autour de quatre produits principaux:

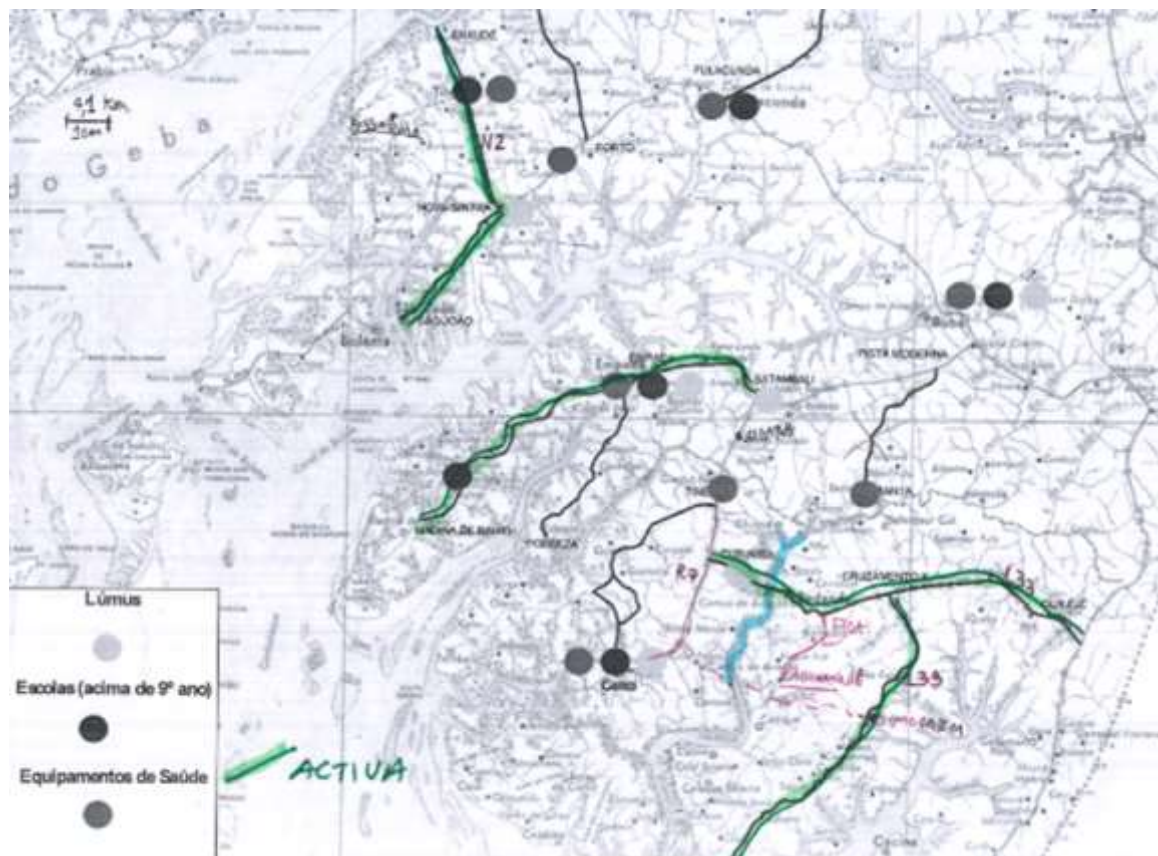
- Produit 1 : Mise en oeuvre de l'approche HIMO;
- Produit 2: Réhabilitation jusqu'à 150 km de pistes rurales des régions de Quinara et Tombali ;
- Produit 3 : Mise en place d'un système durable de maintenance des pistes ;
- Produit 4 : Appui aux services techniques étatiques.

Les axes routiers ciblés par le projet concernant les régions de Quinara et de Tombali sont les suivants :

| Région | Lot | Axes routier | | Longueur (km) |
|---------|-------|--------------|-----------------|---------------|
| | | Origine | Destination | |
| Quinara | Lot 1 | Enxudé | São João | 32,5 |
| | Lot 2 | Batambali | Madina de Baixo | 44,5 |

| | | | |
|-------------------|-----------------|-----------------|--------------|
| Lot 3 | Guileje | Bedanda Cobumba | 41 |
| Tombali | | | |
| Lot 4 | Axe routier L33 | Cabedu | 35,4 |
| Total (km) | | | 153.4 |

La carte ci-après représente la localisation des axes routiers ciblés par le projet :



Concernant l'état d'avancement du projet à la date actuelle (fin Octobre 2019) les travaux sont en cours de finalisation pour les lots 2 et 3, tandis que les lots 1 et 4 ont accusé des retards, qui UNOPS prévoit de récupérer avant fin contractuelle des activités.

Les travaux sont réalisés par des PME de construction contractées selon les procédures UNOPS. L'implication et la capacitation des PME c'est un des objectifs du projet en cohérence avec l'approche HIMO et donc l'organisation en plusieurs lots est un choix délibéré du projet. En plus, le fait que cela mène à des lots de dimension réduite (d'environ 300.000 €) a l'avantage additionnel de les rendre plus gérables par les PME qui ont des capacités techniques et financières limitées.

Pour ce qui concerne la mise en œuvre de l'OS3, à début du mois de Octobre 2019, UNOPS a présenté au Comité de projet (DUE, DGIT, CAON-FED) les résultats préliminaires de l'étude sur la maintenance durable des pistes rurales, résumant les contenus de deux documents produits:

- le rapport d'évaluation du système existant;
- le rapport de formulation des propositions pour un nouveau système.

En synthèse : suite aux différentes rencontres, visites de terrain et à l'analyse concrète de 4 tronçons, objet du Projet UE-Activa, ont été étudiés et donc proposés trois systèmes de gestion et maintenance durable des pistes rurales (comme possibles alternatives applicables pour le pays) à savoir:

- par les communautés rurales, via les CEP (Comités d'Entretien des Pistes) ;
- par des services techniques de la Région conjointement avec les CEP;
- par la DGIT et services déconcentrés du MTPCU.

Les trois systèmes ont été étudiés en termes de financement et modalité de gestion, tenant en compte que les autorités chargées de la maintenance des routes, en particulier la DGIT et le Fonds Routier (Fundo de Conservação Rodoviária), ont très peu d'argent pour financer l'entretien des routes, même les routes nationales. L'état désastreux des routes dans le pays en est la meilleure indication. Il semble donc peu probable que ces autorités puissent mobiliser des ressources importantes pour l'entretien des pistes réhabilitées par le projet, qui sont loin d'être des routes de première importance en termes nationaux.

Les sources de financement pour les premiers deux systèmes prévoyaient l'imposition de taxes et redevances à niveau local, en particulier par les opérateurs agricoles. Le 2ème et le 3ème système combinent les taxes locales avec une contribution de la Région (système 2) ou du Fond routier national (système 3).

Les premiers deux systèmes impliquent une forme de délégation/concession de service de la part de l'État à des entités locales de nature associative ou mixte, comme les CEP. Le troisième système prévoit une gestion plutôt étatique.

Pour l'application concrète des résultats de l'étude, il sera nécessaire avant-tout de choisir le (ou les) système(s) préféré(s) et ensuite définir et approuver un encadrement réglementaire et légal, tenant en compte les implications à niveau financier, économique et social.

Pour la bonne exécution du projet, une implication politique et coordination étroite avec les Ministères de l'Economie & Finances d'un côté et le Ministère de l'Agriculture et Forêts de l'autre, s'avère donc essentielle. Les participants se sont accordés sur l'importance d'informer et sensibiliser tous les acteurs et impliqués directement et indirectement.

UNOPS ira poursuivre la sensibilisation et formation des Comités locaux de gestion des pistes (déjà créés pour la réhabilitation et qui devront se transformer en CEP) à l'utilisation des outils et aux procédures prévues de manière transversale pour les 3 systèmes. L'implication des communautés locales via le CEP est de toute manière prévue et essentielle pour chacun des trois systèmes.

Le Ministère Infrastructure c'est chargé de promouvoir un échange d'information et un dialogue avec les Ministères de l'Economie & Finances et Agriculture & Forêts, avec l'objectif de choisir le ou les systèmes préférés et mieux adaptés aux réalités du terrain.

La DUE serait disponible, sous réserve de la vérification des conditions prérelables nécessaires, pour appuyer, en 2020, un étude pour une meilleure définition d'un encadrement réglementaire et légal du (des) système choisi et la réalisation de projets pilote de maintenance.

1.3 Parties prenantes de l'action

L'entité chargée de la mise-en-oeuvre du projet est l'UNOPS, United Nations Office for Project Services ou Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets.

L'Organisation de UNOPS prévoit que le bureau régionale UNOPS de Dakar assure certaines fonctions de le contrôle et supervision générale (technique, financière et administrative) tandis que pour la mise en oeuvre du projet en Guinée-Bissau ont été créés un bureau à Bissau (où réside le Chef de projet et le staff administratif) et un bureau à Buba , où réside l'ingénieur principal et le staff technique et de contrôle des travaux.

Les groupes cibles comprennent :

- le Ministère des Travaux Publics et, en particulier, la Direcção Geral das Infraestruturas de Transportes (DG DGIT) et ses délégations régionales,
- les Petites et Moyennes Entreprises (PME) de construction et leur personnel technique (chefs de chantier et d'équipe)
- les organisations de la société civile (OSC) actives au niveau local dans les deux régions concernées. À noter que deux ONG (AD et CA NO LARGA MON) ont été attributaires de subventions par le projet.

Parmi les autres parties prenantes au projet on peut mentionner la CAON (Cellule d'appui à l'Ordonnateur National du FED) qui avec la DUE de la G, Bissau, DGIT et UNOPS fait partie du Comité de pilotage du projet, les organisations chargés de la mise en œuvre des autres deux axes ou composantes du Programme UE Activa (axe 1 IMVF et RESSAN-GB et Axe 3 CICAL-Coopération portugaise), les autorités régionales et leaders communautaires.

Les bénéficiaires finaux sont les populations rurales des régions de Quinara et Tombali.

1.4 Autres informations disponibles

ROM 2019

La DUE a demandé et accompagné l'effectuation d'une Mission de monitoring externe (ROM), qui s'est déroulée avec mission en Guinée Bissau fin janvier 2019 et donc la distribution aux partenaires (DGIT ; UNOPS, CAON-FED) et validation du rapport dans les mois suivants.

L'expert ROM a en particulier jugé que :

- l'action est pertinente et répond directement à des besoins cruciaux des populations locales, qui souffrent de leur enclavement par la triple voie de la dépression des prix de vente des produits locaux, de la hausse des prix d'achat des produits consommés localement et des difficultés d'accès aux services sociaux de base (santé, éducation), avec un effet négatif sur le niveau de vie local et le bien-être des populations;
- en plus des effets positifs du désenclavement même, l'adoption de l'approche à Haute Intensité de Main d'Oeuvre (HIMO) pour l'exécution des travaux a aussi un effet potentiellement stimulateur des économies locales, en créant de l'emploi et des revenus additionnels pour les populations. Ce renforcement de capacités permettra aux dites communautés d'être capables d'assurer un entretien courant de la route et, une fois formées aux techniques de travaux routiers, les jeunes pourraient alors être employés sur d'autres chantiers routiers. Cependant, des interrogations subsistent quant à l'utilité réelle de l'approche HIMO dans le contexte de la Guinée Bissau, où elle est pertinente seulement pour la période de quatre/cinq mois entre novembre et mars (après saison de pluies et avant début campagne récolte du cajou) et où, pour l'autre presque-moitié de la saison sèche (avril/juillet), les PME de construction sont forcées à utiliser des méthodes à moindre intensité de main d'oeuvre ou à payer des salaires plus élevés pour retenir leurs ouvriers.

L'expert ROM a aussi bien formulé des recommandations et propositions, que les parties prenantes ont validés et sont bien en train de mettre en œuvre, pour renforcer la poursuite des objectifs du projet et en particulier l'OS3, la mise en place d'un système durable et décentralisé de maintenance des pistes, qui c'est l'aspect central et plus délicat pour assurer la durabilité des réalisations, tenant en compte la faible implication et capacité humaine et financière des structures étatiques et l'instabilité politique continue.

NOUVEAU PROJET PISTES RURALES

UNOPS a été identifié pour mettre en œuvre un Projet de pistes rurales dans le contexte du Programme FED/2018/038-957 - PRO-GB: Programme pour la résilience et opportunités économiques en Guinée-Bissau (Programme « landa Guiné »), qui vient de démarrer dans sa phase opérationnelle en début 2019. Le contrat UNOPS (« landa Guiné Estradas ») est en cours de signature à la date actuelle, prévoit un enveloppe de environ 3,6 M€ pour la réhabilitation de environ 70 km de pistes rurales, la réhabilitation de rampes et fourniture d'un bac pour une traversée de rivière.

2 DESCRIPTION DE L'ÉVALUATION COMMISSIONNÉE

| | |
|---------------------|-------------------------|
| Type d'évaluation | Finale |
| Couverture | L'ensemble de l'action |
| Portée géographique | Guinée-Bissau |
| Période à évaluer | 29/04/2017 - 28/01/2020 |

2.1 Objectif de l'évaluation

Une évaluation systématique et opportune de ses programmes et de ses activités est une priorité établie¹ de la Commission Européenne². L'évaluation se concentre sur l'analyse des réalisations, l'atteinte et la qualité des **résultats**³ des actions, dans le contexte d'une politique de coopération en constante évolution, avec un accent de plus en plus marqué sur **les approches orientées sur les résultats et la contribution à la mise en œuvre des Objectifs de développement durable (ODD)**.⁴

De ce point de vue, les évaluateurs devraient **trouver les preuves expliquant les raisons, les cas de figure et la manière dont ces résultats sont liés à l'intervention de l'UE** et essayer d'identifier les **facteurs générant ou entravant le progrès**.

Les évaluateurs doivent fournir une explication des **liens de cause à effet** existant entre les inputs et les activités, et les outputs, les résultats et les impacts. Le travail des évaluateurs doit encourager la responsabilisation, la prise de décisions, l'apprentissage et la gestion.

¹ COM(2013) 686 final "Renforcer les fondements de la réglementation intelligente - Améliorer l'évaluation" - http://ec.europa.eu/smart-regulation/docs/com_2013_686_fr.pdf; Règlement financier UE (art 27); Règlement (UE) No 1905/2006; Règlement (UE) No 1889/2006; Règlement (UE) No 1638/2006; Règlement (UE) No 1717/2006; Règlement (CE) No 215/2008 du Conseil

² SEC (2007)213 "Répondre aux besoins stratégiques : renforcer l'usage de l'évaluation", http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/docs/eval_comm_sec_2007_213_fr.pdf; SWD (2015)111 "Lignes directrices pour une meilleure réglementation", http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd_br_guidelines_en.pdf; COM(2017) 651 final 'Mener à son terme le programme pour une meilleure réglementation: de meilleures solutions pour de meilleurs résultats', https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/completing-the-better-regulation-agenda-better-solutions-for-better-results_en.pdf

³ Cela fait référence à l'intégralité de la chaîne des résultats, couvrant les extrants, les résultats et l'impact de l'action. Cf. Règlement (UE) N° 236/2014 "énonçant des règles et des modalités communes pour la mise en œuvre des instruments de l'Union pour le financement de l'action extérieure" - https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/financial_assistance/ipa/2014/236-2014_cir.pdf.

⁴ Le nouveau Consensus Européen pour le Développement 'Notre monde, notre dignité, notre futur', journal officiel du 30 juin 2017. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:2017:210:TOC>

Concernant en particulier le cadre logique (voir annexe VI des TDR) et les indicateurs, le rapport ROM de janvier 2019 avait indiqué: *"En général les indicateurs du CL sont pertinents mais surtout les indicateurs associés aux objectifs ne semblent pas être conçus pour accompagner le progrès de l'exécution, ce qui, dans un projet qui est l'objet d'un contrat d'exécution de travaux publics n'est pas trop sérieux, car il y a d'autres instruments de suivi. Certains des indicateurs associés aux résultats sont beaucoup plus concrets et plus faciles à calculer. Ils permettraient de suivre le progrès du projet, surtout si on disposait de valeurs de base et de cibles. Les données nécessaires pour le calcul des indicateurs sont disponibles ou peuvent être recueillies facilement, soit directement comme une activité du projet, soit à l'aide d'enquêtes relativement faciles à exécuter. La ventilation par sexe n'est pas pertinente pour la plupart des indicateurs. Les seules exceptions sont les indicateurs qui concernent la formation sur l'approche HIMO, le recrutement des femmes en pourcentage du recrutement total de main d'œuvre, en particulier dans l'approche HIMO, la participation des femmes dans les comités locaux de gestion et maintenance des pistes et la formation des agents du Ministère des Travaux Publics en conception, mise-en-oeuvre et maintenance de pistes rurales. Ces indicateurs sont ventilés par sexe dans les rapports du projet. Les données de ligne de base sont disponibles seulement dans les cas où ces valeurs sont « naturellement » zéro parce qu'ils se réfèrent à des activités du projet. La seule cible pour laquelle il existe une valeur définie est celle du nombre de kilomètres de pistes à réhabiliter."*

Un point de réflexion ultérieur c'est le fait que la logique d'intervention contractuelle est très 'outputs-oriented'. Par exemple, le OS1 (la réhabilitation des pistes) est finalement une activité -même pas un output - alors qu'il devrait par contre être « Amélioration de la commercialisation de la production agricole et de l'accès aux services sociaux de base ». La même erreur est contenue dans la formulation des OS2 et 3. Ceci est confirmé par le fait que -avec des mots différents- il n'y a pas des différences entre la description des OS et celle des produits. De son côté, l'OG du projet est une répétition par d'autres mots de l'OS1.

La revue du cadre logique n'avait pas été spécifiquement incluse parmi les recommandations du ROM et n'a pas été amenée par UNOPS. **La logique d'intervention fera donc l'objet d'un travail important de vérification et reconstruction de la part des évaluateurs afin de mieux identifier les résultats du projet et son impact.**

Cette évaluation est donc vouée à fournir aux services compétents de l'Union Européenne, aux parties prenantes intéressées et aux partenaires de l'action, les enseignements tirés, les conclusions et les recommandations associées, de manière à améliorer l'action et, le cas échéant, des actions présentes et futures.

Les principaux utilisateurs de cette évaluation seront :

- Délégation de l'UE en Guinée Bissau ;
- Min. Infrastructures/DG DGIT et ses délégations régionales ;
- CAON-FED (Cellule de appui de l'Ordonnateur National pour la mise en œuvre du FED).

2.2 Services requis

2.2.1 Portée de l'évaluation

L'évaluation analysera l'action en suivant les cinq critères d'évaluation du CAD, à savoir : pertinence, efficacité, efficience, durabilité et les perspectives d'impact.

L'équipe d'évaluation devra en outre vérifier si les questions d'égalité des sexes, environnement et changement climatique ont été incorporées ; si les ODD importants et leurs interactions ont été identifiés ; si le principe « Leave No-One Behind », (voir <https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/avril-2016/odd-ne-laisser-personne-pour-compte>) et une

approche basée sur les droits ont été pris en compte lors de l'identification/la formulation des documents et à quel degré celles-ci se sont retrouvées dans la mise en œuvre, la gouvernance et la supervision de l'action.

2.2.2 Questions à traiter

Les questions à traiter formulées ci-dessous sont données à titre indicatif. En fonction de l'information la plus récente, des consultations initiales et postérieures et de l'analyse des documents, l'équipe d'évaluation discutera avec le gestionnaire d'évaluation⁵ et proposera dans son rapport de démarrage un éventail complet et final de questions d'évaluation en indiquant les critères et indicateurs spécifiques utilisés ainsi que les sources de collecte de données et les outils les plus importants.

Une fois le rapport de démarrage approuvé, les questions d'évaluation deviendront juridiquement contraignantes.

S'agissant d'une évaluation finale, les préoccupations principales de l'UE portent sur les questions suivantes:

1. Compte tenu de la problématique justifiant l'intervention, à quel point le projet réponds-t-il aux besoins identifiés et pourquoi?
2. Quelles ont été les capacités de mise œuvre des acteurs associées à ce projet? La structure du projet est-elle fonctionnelle et efficace par rapport aux objectifs et résultats attendus?
3. Le système suivi mise en place par le projet a permis percevoir ces évolutions (positives ou négatives)?
4. Les ressources techniques et financières mobilisées par le projet sont-elles adéquates et elles ont été utilisées de façon efficace? En particulier, est-ce que les structures soutenues ont une allocation optimale des couts/bénéfices?
5. Le projet permet des changements dans les attitudes et comportements des individus, des communautés et de l'administration, par rapport à la gestion et maintenance des infrastructures réhabilités? Quelle a été l'adhésion des différents acteurs aux objectifs du projet ?
6. Les activités de sensibilisation ont-elles permis une transformation sociale?
7. À quel point les recommandations du ROM ont été mises en œuvre, et avec quels résultats ?
8. Il y a signes précoces d'impact, attendus et non attendus, positifs ou négatifs – et quelle mesures le projet avait mis en œuvre pour en prévenir les impacts négatifs.(assez souvent les projets routiers ont un impact négatif en termes d'augmentation de la prostitution et de diffusion de MST et SIDA/HIV.) ?
9. Quelle a été l'influence du projet au niveau local, régional et national?
10. Quelles ont été les leçons apprises par les partenaires et bénéficiaires du projet?
11. Quelles sont les recommandations de poursuite des activités, en particulier dans le cadre du nouveau projet PRO-GB Pistes rurales (Projet « Ianda Guiné- Estradas)?
12. Quelles sont les principales faiblesses et menaces du projet ? Quelles les opportunités et mesure correctives?

À niveau général sera nécessaire comprendre quels ont été les résultats à trois niveaux: facilitation de la commercialisation de la production agricole ; amélioration de l'accès aux services sociaux de base ; retombées économique au profit de la population locale

⁵ *Le gestionnaire d'évaluation dépend du pouvoir adjudicateur qui gère le contrat d'évaluation. Le plus souvent cette personne est le cadre opérationnel de la(les) action(s) à évaluer.*

L'équipe chargée de l'évaluation doit également examiner si les questions transversales telles que le genre, l'approche basée sur les droits, l'environnement et le changement climatique ont été prises en compte dans la mise en œuvre du projet et dans son suivi.

L'évaluation devra aussi collecter les **principales bonnes pratiques, leçons et apprentissages** du projet et produire des **recommandations** contribuant à l'adaptation et éventuellement à la préparation de nouvelles interventions dans le secteur.

2.3 Phases de l'évaluation et livrables requis

Le processus d'évaluation sera mené en quatre phases:

- Démarrage / Documentaire
- Terrain
- Synthèse
- Diffusion

Les livrables de chaque phase doivent être rendus à la fin des étapes correspondantes, comme précisé dans le tableau synoptique du paragraphe 2.3.1.

2.3.1 Tableau synoptique

Le tableau qui suit présente un aperçu des activités-clé à mener lors de chaque phase et une liste des livrables que l'équipe devra produire ainsi que les réunions avec le pouvoir adjudicateur et le groupe de référence. Le contenu principal de chaque livrable est décrit au chapitre 5.

| Phases de l'évaluation | Activités-clé | Livrables et réunions |
|--|--|---|
| <u>Phase de démarrage et documentaire</u> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Collecte initiale de documents/données 2. Analyse du contexte 3. Interviews initiales 4. Analyse des parties prenantes 5. Reconstitution de la logique d'intervention et/ou description de la théorie du changement 6. Analyse approfondie des documents (en particulier questions d'évaluation) 7. Identification des informations manquantes et des hypothèses à vérifier dans la phase documentaire 8. Révision de la méthodologie d'évaluation (questions d'évaluation avec les critères de jugement, les indicateurs et les méthodes de collecte de données et analyse) et la matrice d'évaluation 9. Conception de la méthodologie de la phase de terrain | <ul style="list-style-type: none"> • Rapport de démarrage et documentaire • Présentation avec le groupe de référence via skype (éventuelle, sur demande de la DUE, de UNOPS ou des experts) |
| <u>Phase de terrain</u> | <ul style="list-style-type: none"> • Rencontres et réunions au niveau national avec les parties prenantes • Collecte des informations principales en utilisant les techniques la plus appropriées, en | <ul style="list-style-type: none"> • Réunions et rencontres en Guinée-Bissau avec les parties prenantes du projet • Présentation sous forme |

| Phases de l'évaluation | Activités-clé | Livrables et réunions |
|----------------------------------|---|--|
| | assurant une triangulation des informations <ul style="list-style-type: none"> • Collecte de données et analyse | d'aide mémoire des principaux résultats de la phase de terrain <ul style="list-style-type: none"> • Débriefing avec le groupe de référence |
| <u>Phase de synthèse</u> | <ul style="list-style-type: none"> • Analyse finale des résultats (en particulier des questions d'évaluation) • Rédaction de l'évaluation globale, des conclusions et des recommandations • Compte-rendu | <ul style="list-style-type: none"> • Projet de rapport final (y inclus les scripts de la video) • Résumé exécutif conforme au modèle standard publié dans le module EVAL • Rapport final • Présentation avec le groupe de référence à la DUE |
| <u>Phase de diffusion</u> | Sur les bases des conclusions du rapport final, préparation d'une vidéo (versions courte et longue) présentant le projet et les principales conclusions et leçons apprises de l'évaluation. La vidéo doit être diffusable sur internet. | Vidéo |

2.3.2 Phase de démarrage

Le but de cette phase est de structurer l'évaluation et de préciser les questions principales.

La phase de démarrage commencera par une étude initiale du contexte, que les évaluateurs mèneront depuis leur domicile, pour continuer avec une session d'ouverture à Bissau (une téléconférence pourrait être envisagée avant la phase de terrain avec le gestionnaire d'évaluation) entre les services de l'UE compétents (DUE) et les évaluateurs. Les évaluateurs dont la présence est requise doivent être obligatoirement présents pendant une demi-journée. Le but de la réunion est d'aboutir à une compréhension claire et partagée de la portée de l'évaluation, de ses limites et de sa faisabilité. Elle sert aussi à clarifier les attentes sur les résultats de l'évaluation, la méthodologie à utiliser et, le cas échéant, à transmettre un complément d'information importante ou de dernière minute.

Dans la phase de démarrage, les documents pertinents seront examinés (voir point 1.4).

En plus d'une première analyse documentaire du cadre politique, institutionnel et/ou technique et de la coopération du soutien que l'UE a apporté au secteur concerné, l'équipe d'évaluation, en collaboration avec le gestionnaire d'évaluation reconstituera la logique d'intervention de l'action à évaluer.

En outre, en se basant sur la logique d'intervention, les évaluateurs rédigeront une explication narrative de la logique de l'action décrivant la manière dont l'action va engendrer le changement tout au long de la chaîne des résultats, par ex. la théorie du changement. Cette explication comprend une analyse des données à la base de cette logique (surtout en comparant les inputs et les outputs, et les résultats et l'impact) et permet de formuler les suppositions qui doivent se révéler correctes pour que le travail puisse être mené à bien, ainsi que d'identifier les facteurs qui peuvent potentiellement entraver ces changements.

En se basant sur la logique d'intervention et sur la théorie du changement, les évaluateurs finaliseront i) les questions d'évaluation avec la définition des critères et des indicateurs de jugement, la sélection des outils et des sources pour la collecte des données, ii) l'évaluation de la méthodologie et iii) la planification des étapes suivantes.

L'approche méthodologique sera représentée dans une matrice de conception de l'évaluation⁶, qui sera incluse dans le rapport de démarrage. **La méthodologie de l'évaluation doit être sensible à la question de genre, contempler l'utilisation de données ventilées par sexe et âge et démontrer comment les actions ont contribué à avancer vers l'égalité des sexes.**

Les restrictions rencontrées ou qui seront rencontrées lors de l'exercice d'évaluation seront discutées et des mesures de limitation décrites dans la Note de démarrage. Enfin, dans cette phase, le plan de travail et le procédé d'évaluation seront présentés et approuvés ; ce plan devra être cohérent à celui qui est proposé dans les présents TdR. Toute modification devra être justifiée et approuvée par le gestionnaire d'évaluation.

Sur la base des informations récoltées, l'équipe d'évaluation doit préparer et transmettre une **note de démarrage**; son contenu est décrit au chapitre 5.

2.3.3 Phase documentaire

Cette phase est celle des analyses des documents. Les analyses doivent inclure un résumé concis de la littérature existant en lien avec l'action.

L'analyse des documents pertinents doit être systématique et refléter la méthodologie conçue et approuvée pendant la phase de démarrage.

Des échanges avec le gestionnaire du projet, les services de l'UE compétents et les principaux partenaires au Bissau peuvent être réalisés pendant cette phase afin de soutenir l'analyse des sources secondaires.

Les activités à effectuer pendant cette phase permettront de donner des réponses préliminaires à chaque question d'évaluation, en communiquant les informations déjà rassemblées et leurs limitations. Ces activités devraient aussi mettre en évidence les questions qui restent à traiter et les hypothèses préliminaires à tester.

Pendant cette phase, l'équipe d'évaluation devrait affiner le choix des outils à utiliser pendant la phase de terrain et annoncer les étapes préparatoires qui ont déjà été réalisées et celles qui doivent être réalisées pour l'organiser, y compris dresser une liste des personnes à interviewer, définir les dates et les itinéraires des visites, et répartir les tâches entre les membres de l'équipe.

2.3.4 Phase de terrain

La phase de terrain commence après l'approbation de la note de démarrage par le gestionnaire d'évaluation.

Si un écart considérable par rapport au plan ou au programme approuvé semble constituer un risque pour la qualité de l'évaluation ou ne respecte pas la fin de la validité du contrat, il faudra en discuter immédiatement avec le gestionnaire d'évaluation et, ce qui concerne la validité du contrat, prendre des mesures correctives.

⁶ La matrice de l'évaluation est un outil qui sert à structurer l'analyse de l'évaluation (en définissant les critères de jugement et les indicateurs de chaque question d'évaluation). Elle sert aussi à adopter la méthode de collecte de données la plus appropriée et faisable pour chacune des questions.

Pendant les premiers jours de la phase de terrain, l'équipe d'évaluation doit organiser une réunion avec le gestionnaire du projet et la délégation et/ou avec d'autres autorités et/ou d'autres parties prenantes concernées.

Pendant la phase de terrain, l'équipe d'évaluation doit assurer un contact, une consultation et une collaboration adéquats avec les différentes parties prenantes, ainsi qu'un contact et une consultation adéquats avec le gouvernement en question, les autorités et les agences concernées. Tout au long de sa mission, l'équipe d'évaluation doit utiliser les sources d'information les plus fiables et appropriées, ne pas divulguer les informations confidentielles reçues et respecter les croyances et les coutumes de l'environnement social et culturel local.

Au terme de la phase de terrain, l'équipe d'évaluation résumera son travail, analyser la fiabilité et l'étendue des données récoltées, et présenter ses conclusions préliminaires lors d'une réunion avec la Délégation de l'UE.

Au terme de la phase de terrain, un aide mémoire sous forme de diaporama (présentation) sera préparé; son contenu est décrit au chapitre 5.

2.3.5 Phase de synthèse

Cette phase est dédiée à la préparation de **deux documents distincts** : le **résumé exécutif** et le **rapport final**, dont la structure est décrite en annexe des TDR). Il comprend l'analyse des données récoltées pendant la phase documentaire et la phase de terrain, afin de finaliser les réponses aux questions d'évaluation et de préparer l'évaluation globale, les conclusions et les recommandations.

L'équipe d'évaluation présentera ses résultats, ses conclusions et ses recommandations dans un seul rapport avec les annexes, conformément à la structure convenue en annexe des TDR; un résumé exécutif séparé sera également élaboré, dans le format obligatoire du module EVAL (cf. annexe TDR).

L'équipe d'évaluation s'assurera que :

- Son évaluation est objective et équilibrée, que les affirmations sont détaillées et fondées sur des preuves et que les recommandations sont réalistes et clairement ciblées.
- Pendant la rédaction du rapport, que toute évolution déjà en cours dans la direction souhaitée soit clairement identifiée.
- Que le vocabulaire, y compris les abréviations, utilisé, tient compte de l'audience identifiée à l'art. 2.1 plus haut.

L'équipe d'évaluation rendra et présentera le **projet de rapport final** au groupe de référence à la DUE, afin de discuter de ses résultats, de ses conclusions et de ses recommandations.

Le gestionnaire d'évaluation rassemblera les commentaires faits par les membres du groupe de référence et les enverra à l'équipe d'évaluation pour réviser le rapport conjointement avec une première version de la grille d'évaluation de la qualité (QAG) du projet de rapport final. Le contenu de cette grille d'évaluation sera discuté avec l'équipe d'évaluation pour déterminer si des améliorations sont nécessaires et l'équipe d'évaluation sera invitée à faire des commentaires sur les conclusions formulées dans la QAG (à travers le module EVAL).

À ce stade, l'équipe d'évaluation finalisera le **rapport final** et le **résumé exécutif**, en répondant aux commentaires reçus. Les problèmes éventuels de qualité, les erreurs factuelles et les problèmes méthodologiques seront corrigés ; les commentaires relatifs à des jugements divergents peuvent quant à

eux être acceptés ou rejetés. Dans ce dernier cas, l'équipe d'évaluation devra en expliquer les raisons par écrit. Une fois le rapport final (et la vidéo, voir paragraphe 2.3.6) approuvé, la QAG sera mise à jour et envoyée aux évaluateurs via le module EVAL.

2.3.6 Phase de diffusion

Le projet de rapport final et le rapport final présenteront également une vidéo de dissémination des résultats de l'évaluation. Est à prévoir la réalisation en deux versions: une version longue et une version courte avec durées indicatives de 15 min et 3 min, restant ouverte la possibilité de vérifier et valider le format et les durées, suivant proposition de réalisateurs et des évaluateurs.

La vidéo devra être réalisée par une société de production spécialisée, à contracter par les soins du contractant. Les messages-clé de la vidéo ainsi que son projet devront être approuvés au préalable par la Délégation UE.

Le gestionnaire d'évaluation approuvera le vidéo en même temps que le rapport final.

La vidéo sera livrée dans un format diffusable sur internet, après la livraison du rapport final. L'approbation de la vidéo par le gestionnaire d'évaluation, finalisera l'approbation du rapport final.

La vidéo sera réalisé en langue créole de la Guinée-Bissau, avec sous-titre en portugais et français. Elle sera destinée à un large public et devra à ce titre éviter d'employer des termes trop techniques.

2.4 Organisation du contrat spécifique et méthodologie (offre technique)

Les contractants-cadre invités soumettront leur organisation du contrat et la méthodologie spécifiques en se servant du modèle standard SIEA B-VII-d-i et ses annexes 1 et 2 (B-VII-d-ii).

La méthodologie d'évaluation proposée pour entreprendre la mission est décrite au chapitre 3 (stratégie et calendrier de travail) du modèle B-VII-d-i. Les prestataires doivent décrire comment la méthodologie qu'ils proposent va aborder les questions transversales mentionnées dans les termes de référence et, notamment, l'égalité des sexes et l'émancipation de la femme. Ceci inclut (selon le cas) les messages de communication de l'action, les matériels et les structures de gestion.

La langue utilisée pour l'offre et ses annexes pourra être le français ou le portugais.

2.5 Gestion et pilotage de l'évaluation

2.5.1 Au niveau de l'UE

L'évaluation est gérée par le gestionnaire d'évaluation des DUE; les progrès de l'évaluation seront suivis de près avec l'aide d'un groupe de référence composé de membres des services la *DUE à Bissau* .

Les fonctions principales des membres du groupe de référence sont :

- De définir et de valider les questions d'évaluation.
- De faciliter les contacts entre l'équipe d'évaluation, les services de l'UE et les parties prenantes externes.
- De s'assurer que l'équipe d'évaluation a accès à toutes les sources d'information et de documentation liées à l'action à évaluer et les consulte.
- De discuter et de commenter les rapports produits par l'équipe d'évaluation. Les commentaires de chaque membre du groupe de référence sont rassemblés par le gestionnaire d'évaluation, puis transmis à l'équipe d'évaluation.

- D'assister le processus de rétroaction (feedback) à partir des résultats, des conclusions, des recommandations et des leçons tirées de l'évaluation.
- De soutenir la création d'un bon suivi du plan d'action une fois l'évaluation terminée.

2.5.2 Au niveau du prestataire

Conformément aux exigences établies à l'article 6 des termes de référence globaux et dans l'Organisation et la Méthodologie globales et aux annexes du contrat cadre SIEA 2018, le prestataire doit surveiller la qualité du procédé, la conception de l'évaluation, les inputs et les livrables de l'évaluation. Il devra en particulier :

- Soutenir le chef d'équipe dans son rôle, principalement en ce qui concerne la gestion. À cet égard, le prestataire doit s'assurer qu'à chaque phase de l'évaluation, des tâches et des livrables spécifiques soient confiés à chaque membre de l'équipe.
- Fournir du soutien et un contrôle qualité du travail de l'équipe d'évaluation tout au long de sa mission.
- S'assurer que les évaluateurs disposent des ressources nécessaires pour remplir toutes leurs tâches et respecter les délais du contrat.

2.6 Langue du contrat

La langue du contrat sera le français. Voir aussi les spécifications particulières concernant le vidéo : en créole de la Guinée-Bissau, avec sous-titres en portugais et français.

3 EXPÉRIENCE REQUISE

3.1 Nombre d'évaluateurs et nombre de jours de travail requis par catégorie

3.2 Nombre d'évaluateurs et nombre de jours de travail requis par catégorie

Le tableau ci-dessous indique le nombre d'évaluateurs minimum et le nombre de jours de travail minimum (au total et sur le terrain), par catégorie d'évaluateur, à prévoir par le prestataire.

| Catégorie de l'évaluateur | Nombre d'évaluateurs minimum | Nombre total de jours de travail minimum (total) | (dont) Nombre de jours de travail minimum en mission |
|---------------------------|------------------------------|--|--|
| Cat I | | | |
| Cat II | 2 | 55 | 24 |
| Cat III | | | |

En particulier, le chef d'équipe (identifié parmi les deux experts dans l'Organisation et méthodologie et l'offre financière) devrait posséder une expérience démontrable comme évaluateur, cohérente avec les exigences de cette mission, et ne pas dédier moins de 35 jours de travail, dont 12 jours en Guinée-Bissau.

3.3 Expertise requise

Exigences minimum de l'équipe (experts Cat. II):

- Les deux experts doivent posséder un diplôme universitaire ou master universitaire ou équivalent. L'un des deux experts en particulier devra posséder un diplôme universitaire ou master en génie civil, génie rural ou équivalent;
- L'un des deux experts (le chef d'équipe) dispose de au moins 6 années d'expérience en monitoring et/ou évaluation de projets, études ou programmes de coopération au développement ou aide humanitaire et a participé à au moins 8 évaluations dans ce domaine dans les 6 dernières ans et a au moins 2 évaluations avec le rôle de chef d'équipe ou comparable;
- L'un des deux experts dispose d'au moins 6 années d'expérience en la réhabilitation ou nouvelle construction de routes et pistes rurales et/ou infrastructures de transport dans le contexte de la coopération au développement ou aide humanitaire et a participé à au moins 6 projets, études ou programmes dans ce domaine dans les 6 dernières ans ;
- Expérience professionnelle internationale cumulée dans des pays fragiles avec une faible gouvernance: participation en au moins 10 projets, études ou programmes dans ce contexte.

Connaissances linguistiques minimales des deux experts:

- Le chef d'équipe devra posséder un Niveau Minimum C1 en français.
- L'autre expert devra posséder un Niveau Minimum B1 en français et un Niveau Minimum C1 de portugais.
- Le niveau linguistique est évalué en compréhension, langage parlé et écrit par le cadre européen de référence pour les langues disponible à:

<https://europass.cedefop.europa.eu/en/resources/european-language-levels-cefr> et devra être démontré par des certificats ou par une expérience adéquate.

Atouts /avantages (experts Cat. II):

- Maîtrise des méthodes de l'aide extérieur UE, notamment dans le cadre du FED;
- Expérience professionnelle démontrée dans la Région de l'Afrique de l'Ouest;
- Expérience professionnelle démontrée en Guinée-Bissau;
- Connaissance démontrée de politiques du secteur transports à niveau nationale et de la Région de l'Afrique de l'Ouest.
- Connaissance de la langue créole de la Guinée-Bissau;
-

L'Union européenne mène une politique d'égalité des chances. La parité des genres dans l'équipe proposée, à tous les niveaux, est vivement conseillée.

Ce n'est pas possible prévoir des interprètes/traducteurs pendant la mission en Guinée-Bissau pour remplacer manques de connaissance des langues des experts.

3.4 Présence de l'équipe de gestion pour le briefing et/ou le débriefing

La présence membres de l'équipe de gestion n'est pas requise pour le(s) briefing(s) et le débriefing.

4 LIEU ET DURÉE

4.1 Période de démarrage

Début provisoire de la mission: 1 février 2020

4.2 Durée prévue de la mission en jours calendrier

Durée maximale de la mission : 150 jours calendrier.

La durée totale inclut les jours de travail, les week-ends, les périodes prévues pour les commentaires, pour réviser les versions préliminaires, les séances de débriefing, et la distribution des résultats.

4.3 Planification, y compris la période de notification pour le placement de personnel⁷

Dans le cadre de l'offre technique, le contractant-cadre doit remplir le tableau de l'emploi du temps qui se trouve dans l'annexe des TDR qui devra être finalisé dans le rapport de démarrage. Les 'dates indicatives' ne doivent pas être formulées comme des dates fixes, mais comme des jours (ou des semaines, ou des mois) à partir du début de la mission (désigné '0'), en particulier respectant les suivantes concernant la mission en Guinée-Bissau :

- Début indicatif mission en Guinée-Bissau : moitié Mars 2020. Pendant la phase de démarrage de l'évaluation les experts proposeront les dates effectives à la DUE et à UNOPS.
- Briefings: ce n'est pas jugé nécessaire prévoir une séance de briefing unique avec toutes les parties prenantes; les experts devront rencontrer singulièrement la DUE, UNOPS, DGIT et CAON-FED les autres parties prenantes (ONG, etc.) avant et/ou pendant déroulement de la mission.
- La mission en Guinée Bissau aura une durée de au moins 12 jours de travail (la dimanche ne peut pas être considéré jour de travail), prévoyant au moins 4 jours pour les visites de terrain aux 4 tronçons de réhabilitation de pistes dans les deux régions de Quinara et Tombali. Pour les visites de terrain est nécessaire prévoir au moins 3 nuits à Buba ou zones proches, étant Buba la ville stratégique pour visiter les deux régions et siège du bureau de UNOPS où est installé l'ingénieur principal et son staff.
- De débriefing : devra être prévue l'organisation d'une séance de débriefing (possiblement chez la DUE de Bissau) avec les seuls membres du Comité de pilotage du projet: DUE, UNOPS, DGIT et CAON-FED. L'éventuelle nécessité de participation d'autres parties prenantes pourra être soulevée et évaluée en avance avec la DUE de Bissau.

Il faudra prêter l'attention nécessaire afin d'assurer la participation active et la consultation des représentants du gouvernement et des parties prenantes nationales/ locales

4.4 Lieu(x) de la mission

Guinée-Bissau: la mission se déroulera à Bissau et dans les deux régions de Quinara et Tombali (pour les visites de terrain aux 4 tronçons de réhabilitation de pistes). Voir point précédent pour les détails. Les experts doivent être autonomes dans l'organisation logistique des réunions des missions de terrain.

5 LE RAPPORT

5.1 Contenu, durée et remise

Les livrables doivent répondre à des standards de qualité. Le texte des rapports doit être illustré, le cas échéant, par des cartes, des graphiques et des tableaux ; une carte de la zone (ou des zones) de l'action est requise (elle doit être jointe en annexe).

Liste des livrables:

⁷ Conformément à l'article 16.4 a) des Conditions générales du contrat cadre SIEA

| | Nombre de pages (sans compter les annexes) | Contenu principal | Date de la présentation |
|--|--|---|---|
| Rapport de démarrage [ou note initiale – obligatoire, ne peut pas être omis(e)] et Note documentaire | 15 à 20 pages | <ul style="list-style-type: none"> • Logique d'intervention • Liste des parties prenantes • Méthodologie de l'évaluation, y compris: <ul style="list-style-type: none"> ○ Matrice de l'évaluation : Questions d'évaluation, avec les critères de jugement et les indicateurs et méthodes d'analyse et de collecte des données ○ Stratégie de consultation ○ Approche des visites de terrain y compris les critères utilisés pour le choix des visites de terrain • Analyse des risques associés à la méthodologie de l'évaluation et les mesures d'atténuation • Plan de travail | Fin de la phase de démarrage et documentaire (au plus tard 10 jours de calendrier avant début de la mission en Guinée-Bissau) |
| Aide-mémoire (sous forme de diaporama) | N/D | <ul style="list-style-type: none"> • Activités réalisées pendant la phase de terrain • Difficultés rencontrées pendant cette phase et mesures atténuantes adoptées • Principales conclusions préliminaires (en fusionnant les phases documentaires et de terrain) | Fin de la phase de terrain |
| Projet de rapport final et du vidéo de diffusion | 30 à 40 pages | <ul style="list-style-type: none"> • Cf. structure détaillée dans l'annexe III • Le rapport présentera en annexe et sous forme de fiche didactique, les principales leçons apprises à retenir de l'évaluation (1 fiche d'une page par leçon apprise). • Le projet de la vidéo (versions courte et longue) présentera le projet et les principales conclusions de son évaluation. | Fin de la phase de synthèse. Au plus tard 3 semaines après mission en Guinée-Bissau |
| Projet de résumé exécutif – en utilisant le modèle EVAL en ligne | N/D | <ul style="list-style-type: none"> • Cf. structure détaillée dans l'annexe II | Conjointement avec le projet de rapport final. |
| Rapport final + vidéo pour diffusion NB : le rapport final sera approuvé sous réserve de l'approbation de la vidéo. | 30 à 40 pages | <ul style="list-style-type: none"> • Même structure que pour le projet de rapport final, en intégrant tout commentaire reçu de la part des parties concernées sur le projet de rapport qui a été accepté | Au plus tard 10 jours calendriers après avoir reçu les commentaires sur le projet de rapport final. |
| Résumé exécutif final | N/D | <ul style="list-style-type: none"> • Même structure que pour le projet de résumé exécutif, en intégrant tout commentaire reçu de la part des parties concernées sur le projet de rapport qui a été accepté | Conjointement avec la version finale du rapport final. |
| Vidéo de diffusion NB: l'approbation de | Non applicable | <ul style="list-style-type: none"> • Vidéo de diffusion sur format diffusable sur internet (versions courte et longue) | Au plus tard 30 jours calendrier après la |

| | Nombre de pages (<i>sans compter les annexes</i>) | Contenu principal | Date de la présentation |
|---|---|-------------------|-------------------------|
| la vidéo finalisera l'approbation du rapport final. | | | remise du rapport final |

5.2 Utilisation du module EVAL par les évaluateurs

Il est fortement recommandé que la **soumission de tous les rapports, leurs annexes et le résumé exécutif du rapport final** par le prestataire choisi **se fasse en les téléchargeant dans le module EVAL**, un outil de gestion du processus d'évaluation archive de la Commission européenne. Le prestataire choisi recevra un accès aux orientations en ligne et hors ligne pour pouvoir travailler avec le module pendant la validité du contrat spécifique.

5.3 Commentaires sur les livrables

Pour chaque rapport, le gestionnaire d'évaluation enverra au prestataire les commentaires d'ensemble reçus du groupe de référence ou l'approbation du rapport dans les 15 jours calendrier. Les rapports révisés en fonction des commentaires seront livrés dans les 10 jours calendrier à partir de la date de réception des commentaires. L'équipe d'évaluation devra apporter un document distinct expliquant comment et où ces commentaires ont été incorporés ou la raison pour laquelle certains commentaires n'ont pas été incorporés, le cas échéant.

5.4 Evaluation de la qualité du rapport final, du résumé exécutif et de la vidéo

La qualité des versions préliminaires du rapport final, du résumé exécutif et de la vidéo sera évaluée par le gestionnaire d'évaluation à l'aide de la grille d'évaluation de la qualité (QAG) dans le module EVAL (texte fourni en annexe). Le prestataire a la possibilité, via le module EVAL, d'apporter des remarques sur les évaluations formulées par le gestionnaire d'évaluation. La QAG sera alors révisée après avoir soumis la version finale du rapport final et du résumé exécutif.

La compilation de la QAG soutiendra/informera la compilation faite par le gestionnaire d'évaluation de l'Évaluation de la Performance du contrat spécifique du Contrat Cadre SIEA.

5.5 Langue

Tous les rapports doivent être rendus en français. Voir aussi les spécifications particulières concernant le vidéo : en créole de la Guinée-Bissau, avec sous-titres en portugais et français.

5.6 Nombre d'exemplaires du rapport

En plus de sa préférable soumission dans le module EVAL, la version approuvée du rapport final sera rendue en 2 exemplaires imprimés et en version numérique éditable (Word, Excel) et PDF sans frais supplémentaires.

5.7 Format des rapports

Tous les rapports doivent être rédigés en utilisant les caractères Arial ou Times New Roman, avec une taille minimale respectivement de 11 et 12, et un interligne simple, double face. Ils seront envoyés en format éditable Word et PDF.

ANNEXES

ANNEXE I : CRITERES D'ÉVALUATION TECHNIQUE SPÉCIFIQUES

1. CRITERES D'ÉVALUATION TECHNIQUE

Le pouvoir adjudicateur sélectionne l'offre qui présente le meilleur rapport qualité-prix en utilisant une relation 80/20 entre la qualité technique et le prix⁸.

La qualité technique est évaluée sur la base de la grille suivante :

| Critères | Maximum |
|--|------------|
| Score total pour l'organisation et la méthodologie | 50 |
| <ul style="list-style-type: none">• Compréhension des TdR et des objectifs des services à fournir | 10 |
| <ul style="list-style-type: none">• Approche méthodologique globale, approche du contrôle qualité, adéquation des outils utilisés et estimation des difficultés et des enjeux rencontrés | 25 |
| <ul style="list-style-type: none">• Valeur technique ajoutée, soutien et rôle des membres du consortium concernés | 5 |
| <ul style="list-style-type: none">• Organisation des tâches et du temps | 10 |
| Score total pour l'équipe d'évaluateurs (ref. chapitre 3.2 tdr) | 50 |
| SCORE GLOBAL TOTAL | 100 |

2. SEUIL TECHNIQUE

Toute offre en dessous du seuil technique de 75 sur 100 points sera automatiquement rejetée.

3. INTERVIEWS PENDANT L'ÉVALUATION DES OFFRES

Pendant la phase d'évaluation des offres reçues, le pouvoir adjudicateur se réserve la possibilité de réaliser des entretiens téléphoniques avec un ou plusieurs membres de l'équipe d'évaluation proposée.

Les entretiens téléphoniques pourront être réalisés pendant la période des deux semaines après la réception des offres.

⁸ Pour en savoir davantage sur la règle 80/20, veuillez consulter le PRAG, chapitre 3.3.10.5 - https://ec.europa.eu/europeaid/funding/about-funding-and-procedures/procedures-and-practical-guide-prag_en

ANNEXE II : INFORMATIONS A FOURNIR A L'EQUIPE D'EVALUATION

Les suivant documents seront fournis après contractualisation de l'évaluation :

- Decision Programme UE-Activa FED/2014/024967 et ses annexes
- Contrat UE-UNOPS n. FED/2017/385-661 et annexes
- Rapports intermédiaires d'exécution du contrat :
 - Rapport 1 ère année et annexes;
 - Rapport deuxième année et annexes;
 - Rapport mensuels (rédigés et disponibles à partir de mai 2018).

Note: on prévoit que à la date prévue de démarrage des activités du contrat d'évaluation ne sera pas encore disponible le rapport final. Considérant que sont rédigés rapports mensuels, que la date fin activité est le 28/01/2020 et que la plus part des activités à la da date actuelle sont déjà complétés, la pris en compte du rapport final ce n'est pas considéré indispensable pour la réalisation de l'évaluation ;

- Rapports de la Mission de monitoring externe (ROM) de janvier 2019 (Expert contracté par la DUE),
- Rapport d'audit/vérification de dépenses. Le début de cette mission devrait etre au plus tard en decembre 19. On prévoit que le rapport sera émis, au moins en version provisoire, avant ou pendant la phase de démarrage de l'évaluation ;
- Documents internes dans le cadre de la mise en œuvre du contrat (études, produits, rapports, etc.);
- Contrat UE-UNOPS « Ianda Guiné Estradas » et annexes
Prévision signature dans le mois de novembre 2019. UNOPS a été identifié pour mettre en œuvre un Projet de pistes rurales dans le contexte du programme FED/2018 / 038-957 - PRO-GB: Programme pour la résilience et opportunités économiques en Guinée-Bissau (Programme « Ianda Guinée).

En phase de mise en œuvre du contrat l'équipe d'évaluation devra identifier tout autre document considéré comme utile à analyser et l'obtenir par le biais de recherches indépendantes et d'entretiens avec des parties bien informées et des parties prenantes de l'action ou bien demandant à la DUE et/ou à UNOPS.

ANNEXE III: STRUCTURE DU RAPPORT FINAL ET DU RESUME EXECUTIF

Le prestataire fournira, **en les téléchargeant si possible dans le module EVAL, deux documents distincts**: le **rapport final** et le **résumé exécutif**. Ils devront être cohérents, concis et clairs et ne contiendront pas d'erreurs linguistiques ni dans leur version originale ni dans leur traduction, si prévue.

Le rapport final ne doit pas dépasser le nombre de pages indiqué au chapitre 5. Des informations supplémentaires sur le contexte global de l'action, la description de la méthodologie et l'analyse des résultats doivent se trouver en annexe au texte principal.

La présentation doit être bien espacée et il est fortement recommandé d'utiliser des graphiques clairs, des tableaux et des paragraphes courts.

La page de garde du rapport final doit contenir le texte qui suit :

'Cette évaluation est soutenue et guidée par la Commission européenne et présentée par [nom de la société de conseil]. Le rapport ne reflète pas nécessairement les visions et les opinions de la Commission Européenne'.

Résumé exécutif

Un résumé exécutif bref, rigoureux, indépendant et qui va droit au but. Il doit se concentrer sur les objectifs ou sur les questions principales de l'évaluation, en souligner les principaux points exécutifs et montrer clairement les principales conclusions et leçons qui peuvent en être tirées, ainsi que les recommandations qui peuvent être faites. Il sera rédigé dans le format spécifique prévu au module EVAL.

Les principaux chapitres du rapport d'évaluation doivent être les suivants :

1. Introduction

Une description de l'action, du contexte du pays/de la région/du secteur concerné(e) et de l'évaluation, donnant au lecteur assez de précisions méthodologiques pour jauger la crédibilité des conclusions et pour prendre conscience de leurs limites et de leurs faiblesses éventuelles.

2. Réponses aux questions et conclusions

Un chapitre dédié aux réponses des questions d'évaluation, assorties des preuves et des raisonnements utilisés.

3.Évaluation globale (optionnelle)

Un chapitre qui synthétise toutes les réponses aux questions d'évaluation afin d'effectuer une évaluation globale de l'action. La structure détaillée de l'évaluation globale doit être peaufinée pendant le processus d'évaluation. Le

chapitre correspondant doit articuler les conclusions et les leçons à tirer d'une manière qui reflète leur importance et qui en facilite la lecture. La structure ne doit pas forcément suivre les questions d'évaluation, le cadre logique ou les critères d'évaluation.

4 Conclusions et recommandations

4.1 Enseignements tirés

Les enseignements tirés généralisent les résultats et traduisent l'expérience passée en connaissances pertinentes qui soutiendront la prise de décision, amélioreront les performances et favoriseront l'obtention de meilleurs résultats. Idéalement, ils devraient soutenir le travail des institutions concernées autant européennes que partenaires.

4.2 Conclusions

Ce chapitre contient les conclusions de l'évaluation, organisées par critère d'évaluation.

Afin de faciliter la communication des messages d'évaluation adressés à la Commission, un tableau qui classe les conclusions par ordre d'importance peut être présenté, ou un paragraphe ou un sous-paragraphe doit reprendre 3 ou 4 conclusions principales, organisées par ordre d'importance, sans être répétitif.

4.3 Recommandations

Leur objectif est d'améliorer ou de réformer l'action dans le cadre du cycle en cours, ou de préparer la conception d'une nouvelle action pour le cycle suivant.

Les recommandations doivent être regroupées et classées selon leur priorité, soigneusement adaptées au public ciblé à tous les niveaux, notamment au niveau de la Commission Européenne.

5. Annexes au rapport

Le rapport devrait inclure les annexes suivantes :

- **Le script de la vidéo**
- Les termes de référence de l'évaluation.
- Le nom des évaluateurs et de la société pour laquelle ils travaillent (les CV devraient être fournis, mais résumés et limités à une page par personne).
- Une description détaillée de la méthodologie de l'évaluation qui inclut : les décisions prises, les difficultés rencontrées et les limites de la méthodologie. Détails sur les outils utilisés et sur les analyses effectuées.
- Les matrices de la logique d'intervention / du cadre logique (planifiées/réelles et améliorées/mises à jour).
- La(les) carte(s) géographique(s) des lieux où l'action s'est déroulée.
- Une liste de personnes/organisations consultées.
- La littérature et la documentation consultées.
- D'autres annexes techniques (par exemple des analyses statistiques, des tables des matières et des chiffres, la matrice des preuves, des bases de données), si nécessaire.
- Des réponses détaillées aux questions d'évaluation, critères de jugement et indicateurs.

ANNEXE IV: PLAN DE TRAVAIL

Cette annexe doit être incluse par les contractants-cadre dans leur organisation et méthodologie spécifiques et en faire partie intégrante. Les contractants-cadre peuvent ajouter autant de lignes et de colonnes que nécessaire.

Les phases de l'évaluation doivent refléter celles indiquées dans les présents termes de référence.

| | | Durée indicative en jours de travail ⁹ | | | | |
|--|------|---|---------------|--|--|-------------------|
| Activité | Lieu | Chef d'équipe | Évaluateur... | | | Dates indicatives |
| Phase de démarrage / documentaire: jours totaux | | | | | | |
| • | | | | | | |
| • | | | | | | |
| Phase de terrain : jours totaux | | | | | | |
| • | | | | | | |
| • | | | | | | |
| Phase de synthèse : jours totaux | | | | | | |
| • | | | | | | |
| • | | | | | | |
| Phase de validation /diffusion: jours totaux | | | | | | |
| • | | | | | | |
| • | | | | | | |
| Jours de travail TOTAUX (maximum) | | | | | | |

⁹ Ajoutez une colonne pour chaque évaluateur

ANNEXE V : GRILLE D'ÉVALUATION (QAG)

La qualité du rapport final et de la vidéo sera évaluée par le gestionnaire d'évaluation (suite à la soumission du rapport et du résumé exécutif préliminaires et de la vidéo) à l'aide de la grille d'évaluation ci-dessous, comprise dans le module **EVAL** ; la grille sera partagée avec l'équipe d'évaluation, qui aura la possibilité d'y incorporer ses commentaires.

Evaluation de l'action (Projet/Programme)–Rapport final de la grille d'évaluation

| Données de l'évaluation | | | |
|------------------------------------|---------|------------------------------|-------|
| Titre de l'évaluation | | | |
| Évaluation gérée par | | Type d'évaluation | |
| Réf. CRIS du contrat d'évaluation | | Réf. EVAL | |
| Budget de l'évaluation | | | |
| DUE/Unité aux commandes | | Gestionnaire d'évaluation | |
| Dates de l'évaluation | Début : | | Fin : |
| Date du rapport final préliminaire | | Date de réponse des services | |
| Commentaires | | | |
| Données du projet | | | |
| Principal projet évalué | | | |
| CRIS # du(des) projet(s) évalué(s) | | | |
| Secteur CAD | | | |
| Détails du prestataire | | | |

| | | | |
|--------------------------------------|--|------------------------------------|--|
| Chef de l'équipe d'évaluation | | Prestataire de l'évaluation | |
| Expert(s) évaluateur(s) | | | |

Légende : résultats et signification

Très bien : critères complètement satisfaits, d'une manière claire et originale

Très faible : critères non satisfaits dans l'ensemble

Bien : critères satisfaits

Faible : critères partiellement satisfaits

Le rapport d'évaluation est évalué comme suit

1. Clarté du rapport




Ce critère analyse dans quelle mesure le résumé exécutif et le rapport final:

- Sont facilement lisibles, compréhensibles et accessibles aux lecteurs visés pertinents
- Soulignent les messages fondamentaux
- La longueur des différents chapitres et des annexes du rapport sont bien équilibrés
- Contiennent les graphiques, les tableaux et les diagrammes nécessaires pour faciliter la compréhension
- Contient une liste d'abréviations (le rapport seulement)
- Évitent des répétitions non nécessaires
- Ont subi une révision linguistique pour éliminer les énoncés peu clairs et les fautes d'orthographe ou de grammaire
- Le résumé exécutif est un résumé approprié du rapport complet et un document indépendant
- La vidéo est conforme à la durée demandée, et au script validé
- La qualité des images, du montage et de la bande son, permettent de regarder et comprendre sans peine la vidéo
- Le support numérique de la vidéo (CD ROM) est adapté et de qualité
- La vidéo est accessible pour un public non expert



| Forces | Faiblesses | Résultat |
|------------------------------------|------------------------------------|-----------------|
| | | |
| Commentaires du prestataire | Commentaires du prestataire | |
| | | |

2. Fiabilité des données et solidité des preuves

| | | | |
|--|-----------------------------|-----------------|---|
| Ce critère analyse dans quelle mesure : | | |  |
| <ul style="list-style-type: none"> • Les données/preuves ont été rassemblées conformément à la méthodologie • Le rapport tient compte, s'il y a lieu, des preuves découlant d'études, de rapports de supervision et/ou d'évaluations de l'UE et/ou d'autres partenaires pertinents • Le rapport contient une description claire des limitations des preuves, des risques de partialité et des mesures atténuantes | | | |
| Forces | Faiblesses | Résultat | |
| | | | |
| Commentaires du prestataire | Commentaires du prestataire | | |
| | | | |
| 3. Validité des résultats | | | |
| Ce critère analyse dans quelle mesure : | | |  |
| <ul style="list-style-type: none"> • Les résultats découlent des preuves collectées • Les résultats évaluent tous les critères d'évaluation choisis • Les résultats découlent d'une adéquate triangulation des différentes sources, clairement identifiées • Dans l'évaluation de l'intervention de l'UE, les résultats décrivent et expliquent les principales relations cause/effet entre outputs, résultats et impacts • L'analyse des preuves est exhaustive et tient compte des facteurs contextuels et externes | | | |
| Forces | Faiblesses | Résultat | |
| | | | |
| Commentaires du prestataire | Commentaires du prestataire | | |
| | | | |
| 4. Validité des conclusions | | | |
| Ce critère analyse dans quelle mesure : | | |  |
| <ul style="list-style-type: none"> • Les conclusions sont logiquement liées aux résultats et les dépassent pour offrir une analyse complète • Les conclusions abordent correctement les critères d'évaluation choisis et toutes les questions d'évaluation, y compris la dimension transversale | | | |

- Les conclusions tiennent compte de tous les groupes de parties prenantes de l'évaluation
- Les conclusions sont cohérentes et équilibrées (c.-à-d. qu'elles présentent une image crédible autant des forces que des faiblesses) et ne contiennent pas de considérations personnelles ou politiques
- (Si nécessaire) si le rapport signale les thèmes où les résultats sont insuffisants pour tirer des conclusions

| Forces | Faiblesses | Résultat |
|-----------------------------|-----------------------------|----------|
| | | |
| Commentaires du prestataire | Commentaires du prestataire | |
| | | |

5. Utilité des recommandations

Ce critère analyse dans quelle mesure les recommandations :

- Sont clairement associées et découlent des conclusions
- Sont concrètes, faisables et réalistes
- Visent des destinataires spécifiques
- Sont regroupées (si nécessaire), classées selon leur priorité et assorties de délais si possible
- (Si nécessaire) fournissent des informations pour la sortie de l'action, sa durabilité postérieure ou pour ajuster la conception ou les plans de l'action



| Forces | Faiblesses | Résultat |
|-----------------------------|-----------------------------|----------|
| | | |
| Commentaires du prestataire | Commentaires du prestataire | |
| | | |

6. Justesse de l'analyse des enseignements tirés (si demandée par le TdR ou incluse par les évaluateurs)

Ce critère est à évaluer uniquement s'il est requis par le TdR ou s'il est inclus par les évaluateurs et il n'est pas noté. Il analyse dans quelle mesure :

- Les enseignements sont identifiés
- Le cas échéant, s'ils sont généralisés de par leur pertinence transversale pour la(les) institution(s)



| Forces | Faiblesses | |
|---|-----------------------------|-----------------|
| | | |
| Commentaires du prestataire | Commentaires du prestataire | |
| | | |
| Commentaires finaux sur la qualité globale du rapport | | Résultat global |
| | | |

ANNEXE VI : MATRICE CADRE LOGIQUE DE L'ACTION A ÉVALUER

| Objetif Gen. | Désenclaver des zones rurales dans les régions de Quinara et de Tombali afin de faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base. | | | | |
|-----------------------|--|---|-------------------|---|---|
| | Logique d'intervention | Indicateurs | Référence de base | Sources/ moyens de vérification | Hypothèses |
| Objectifs spécifiques | <p>OS.1 Effectuer une réhabilitation jusqu'à 150 km de pistes rurales dans les régions de Quinara et Tombali afin de désenclaver les zones rurales pour faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base.</p> <p>OS.2 Former les structures étatiques, le secteur privé et les associations /ONG, à l'approche haute intensité de main d'œuvre (HIMO) afin générer des retombées économiques au profit la population locale et de favoriser l'appropriation du projet par les communautés.</p> <p>OS.3 Mettre en place le système de maintenance des pistes, via l'installation de comités locaux de gestion et la définition d'un système de maintenance durable des pistes afin d'assurer la durabilité de l'action et des effets positifs du projet.</p> | <p>Evolution de l'indice de Développement Humain.</p> <p>Evolution du taux de pauvreté et de pauvreté absolue.</p> <p>Evolution du taux de malnutrition chronique.</p> <p>Evolution de la production agricole.</p> <p>Evolution des revenus annuels moyens par famille des bénéficiaires directs.</p> <p>Evolution du taux de fréquentation des structures sanitaires des aires concernées.</p> | | <p>Rapport mondial du PNUD sur le développement</p> <p>Enquête légère pour l'évaluation de la pauvreté en Guinée-Bissau (ILAP).</p> <p>Statistiques nationales.</p> <p>Evaluation de la sécurité alimentaire et nutritionnelle.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Situation politique favorable permettant la mise en œuvre du projet ; - Collaboration des autorités avec le projet ; - Relative stabilité économique et climatique ; - Adhésion des organisations de la société civile, des représentants des structures décentralisées, des autorités locales au projet ; - Adhésion et intérêt des populations de participer aux travaux et à la mise en place des comités de gestion ; - L'Etat procède aux expropriations nécessaires préalablement au démarrage des travaux ; - Autorisation des autorités compétentes pour la réalisation des travaux dans le Parc National de Cantanhez ; - Le Cahier des charges nécessaire à la conformité environnementale est transmis préalablement au commencement des travaux ; - Appui des autorités locales, notamment environnementales, pour la réalisation des travaux conformément aux normes et standards requis ; - Les freins sociaux, culturels et communautaires n'entravent pas la mise en œuvre des activités et l'atteinte des résultats ; - Atténuation efficace des impacts environnementaux ; - Capacité suffisante des entreprises nationales pour réaliser des travaux de qualité ; - Capacité suffisante des ONGs locales pour la réalisation des activités ; - Disponibilité de la main d'œuvre ; - Disponibilité des matériaux de construction. |

| | Logique d'intervention | Indicateurs | Référence de base | Sources et moyens de vérification | Hypothèses |
|-----------|---|--|--|--|---|
| Résultats | R.1.1 La réhabilitation jusqu'à 150 km de pistes rurales dans les régions de Quinara et Tombali est réalisée. | <p>Nombre de kilomètre de pistes réhabilitées.</p> <p>Réception finale des travaux de réhabilitation.</p> <p>Nombre de véhicules en circulation.</p> | <p>0 km de pistes réhabilitées en 2016.</p> <p>Données de 2016.</p> | <p>Rapports d'activité.</p> <p>Certificats de réception finale</p> <p>Statistiques nationales (comptage des véhicules)</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Situation politique favorable permettant la mise en œuvre du projet ; - Collaboration des autorités avec le projet ; - Relative stabilité économique et climatique ; - Adhésion des organisations de la société civile, des représentants des structures décentralisées, des autorités locales au projet ; - Adhésion et intérêt des populations de participer aux travaux et à la mise en place des comités de gestion; - L'Etat procède aux expropriations nécessaires préalablement au démarrage des travaux ; - Autorisation des autorités compétentes pour la réalisation des travaux dans le Parc National de Cantanhez ; - Le Cahier des charges nécessaire à la conformité environnementale est transmis préalablement au commencement des travaux ; - Appui des autorités locales, notamment environnementales, pour la réalisation des travaux conformément aux normes et standards requis ; - Les freins sociaux, culturels et communautaires |
| | R.2.1 Les structures étatiques concernées et des acteurs ciblés du secteur privé et de la société civile, sont formés à l'approche à haute intensité de main d'œuvre (HIMO). | <p>Nombre de techniciens/fonctionnaires, entreprises et associations/ONG, formées à l'approche HIMO.</p> <p>Nombre d'heures de travail générées par l'approche HIMO.</p> | <p>Nombre de techniciens/fonctionnaires, entreprises et associations/ONG, formées à l'approche HIMO en 2016.</p> | <p>Rapports d'activité.</p> | |

| | | | | | |
|--|--|--|---|-----------------------------|---|
| | <p>R.3.1 Des comités de gestion des pistes rurales sont mis en place, formés et fonctionnels.</p> | <p>Nombre de comités locaux de gestion et de maintenance des pistes rurale formés et fonctionnels.</p> | <p>Nombre de comités locaux de gestion et de maintenance des pistes rurale existent formés et fonctionnels en 2016.</p> | <p>Rapports d'activité.</p> | <p>n'entravent pas la mise en œuvre des activités et l'atteinte des résultats ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Atténuation efficace des impacts environnementaux; - Capacité suffisante des entreprises nationales pour réaliser des travaux de qualité ; - Capacité suffisante des ONGs locales pour la réalisation des activités ; - Disponibilité de la main d'œuvre ; - Disponibilité des matériaux de construction. |
| | <p>R.3.2 Des recommandations sont faites sur la mise en place d'un système durable de maintenance décentralisée des pistes.</p> | <p>Evaluation du système existant de gestion de la maintenance routière et présentation de recommandations pour la mise en place d'un système durable de maintenance décentralisée des pistes.</p> | <p>N/A</p> | <p>Rapports d'activité.</p> | |

| | | | | | |
|------------------|--|--|---|----------------------|--|
| | R.3.3 Les capacités de conception, de mise-en-œuvre et de maintenance des pistes du Ministère des Travaux Publics sont renforcées. | Nombre d'agents du Ministère des Travaux Publics formés. | Nombre d'agents formés en 2016 | Rapports d'activité. | |
| | Résultats | Activités | | | |
| Activités | R.1.1 La réhabilitation jusqu'à 150 km de pistes rurales dans les régions de Quinara et Tombali est réalisée. | A1.1.1 | Etude d'impact environnemental et social | | |
| | | A1.1.2 | Complément de l'étude technique pour l'exécution des travaux | | |
| | | A1.1.3 | Mise en œuvre de mesures de gestion des impacts | | |
| | | A1.1.4 | Information, sensibilisation et engagement communautaire | | |
| | | A1.1.5 | Formation des chefs d'équipes à l'approche HIMO | | |
| | | A1.1.6 | Réalisation des pistes et des ouvrages | | |
| | R.2.1 Les structures étatiques concernées et des acteurs ciblés du secteur privé sont formés à l'approche à haute intensité de main d'œuvre (HIMO). | A1.2.1 | Formation des structures étatiques à l'approche Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO). | | |
| | | A1.2.2 | Formation des Petites et Moyennes Entreprises (PME) pré-qualifiées à l'approche Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO). | | |
| | | A1.2.3 | Développement des outils et guides pratiques de mise en œuvre de l'approche HIMO. | | |

| | | | |
|--|---|---------|---|
| | R.3.1 Des comités de gestion des pistes rurales sont mis en place, formés et fonctionnels. | A.3.1.1 | Des comités seront mis en place par axe routier et ceux-ci bénéficieront de : <ul style="list-style-type: none"> • Appui en petits outillages manuels ; • Formations sur l’approche HIMO pour la maintenance routière, gestion et planification des travaux de maintenance courante des routes, etc. ; • Guides et aide-mémoire sur la gestion de la maintenance routière. |
| | R.3.2 Des recommandations sont faites sur la mise en place d’un système durable de maintenance décentralisée des pistes. | A.3.2.1 | Evaluation du système existant de gestion de la maintenance routière. |
| | | A.3.2.2 | Définition et mise en place d’un système durable de maintenance décentralisée des pistes. |
| | R.3.3 Les capacités de conception, de mise-en-œuvre et de maintenance des pistes du Ministère des Travaux Publics sont renforcées. | A.3.3.1 | Mise en place d’un appui technique au profit du Ministère des Travaux Publics, au travers notamment de la création d’un binôme réunissant un expert technique de l’UNOPS et un fonctionnaire du Ministère des Travaux Publics. |
| | | A.3.3.2 | Mise en place des formations adaptées au profit des agents Ministère des Travaux Publics |
| | | A.3.3.3 | Appui matériel au Ministère des Travaux Publics, notamment du matériel informatique et des logiciels adaptés au design et au suivi des travaux. |

5. Matrice d'évaluation

| Questions d'évaluation | Indicateurs | Sources | Limitations et risques |
|--|---|---|-----------------------------|
| 1. Compte tenu de la problématique justifiant l'intervention, à quel point le projet répond-t-il aux besoins identifiés et pourquoi ? | Evolution de l'Indice de développement Humain Evolution du taux de pauvreté et de pauvreté absolue Evolution du taux de malnutrition chronique Evolution de la production agricole Evolution des revenus annuels des bénéficiaires directs Evolution du taux de fréquentation des structures sanitaires des aires concernées | Rapport Mondial du PNUD sur le développement Enquête légère de l'évaluation de la pauvreté en Guinée-Bissau Statistiques nationales Evaluation de la sécurité alimentaires et nutritionnelle | Disponibilité des données |
| 2. Quelles ont été les capacités de mise œuvre des acteurs associés à ce projet? La structure du projet est-elle fonctionnelle et efficace par rapport aux objectifs et résultats attendus ? | Capacité de l'UNOPS à Bissau et sur le terrain Capacité de SOTERCO et des PME Capacité de la DGIT Capacité du CAON Capacité de la DUE | Rapports d'activité Visite de terrain Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 3. Le système de suivi mis en place par le projet a-t-il permis de percevoir ces évolutions (positives ou négatives)? | Nombre de kilomètres de pistes réalisés Nombre de véhicules en circulation | Rapports d'activité Statistiques nationales (comptages) | Disponibilité des comptages |
| 4. Les ressources techniques et financières mobilisées par le projet sont-elles adéquates et ont-elles été utilisées de façon efficiente ? En particulier, est-ce que les structures soutenues ont une allocation optimale des couts/bénéfices ? | Budgets suffisants Participation du DGIT efficace Délais acceptables Planning à jour | Rapports d'activité Rapports financiers Visite de terrain Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 5. Le projet permet-t-il des changements dans les attitudes et comportements des individus, des communautés et de l'administration, par | Changements au niveau de l'administration, Changements au niveau des communautés, Changements au niveau des individus, | Rapports d'activité Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |

| | | | |
|--|--|---|---------------------------|
| rapport à la gestion et maintenance des infrastructures réhabilitées ? Quelle a été l'adhésion des différents acteurs aux objectifs du projet ? | par rapport à la gestion et la maintenance des infrastructures Comités locaux de gestion et de maintenance des pistes rurales formés et fonctionnels. | | |
| 6. Les activités de sensibilisation ont-elles permis une transformation sociale ? | Proportion de femmes (des structures étatiques, PME, et société civile) formées à l'approche HIMO. Proportion de femmes participant aux comités locaux de gestion et de maintenance des pistes rurales. | Rapports d'activité Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 7. À quel point les recommandations du ROM ont été mises en œuvre, et avec quels résultats ? | Recommandations du ROM 2019 | Rapports d'activité Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 8. Il y a signes précoces d'impact, attendus et non attendus, positifs ou négatifs – et quelle mesures le projet avait mis en œuvre pour en prévenir les impacts négatifs (assez souvent les projets routiers ont un impact négatif en termes d'augmentation de la prostitution et de diffusion de MST et SIDA/HIV.) ? | Evolution du taux des MST et SIDA/HIV Evolution du taux de prostitution | Statistiques de la santé Rapports d'activité Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | Disponibilité des données |
| 9. Quelle a été l'influence du projet au niveau local, régional et national ? | Influence du projet au niveau national Influence du projet au niveau régional Influence du projet au niveau local | Rapports d'activité Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 10. Quelles ont été les leçons apprises par les partenaires et bénéficiaires du projet ? | Leçons apprises par les partenaires Leçons apprises par les bénéficiaires | Rapports d'activité Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 11. Quelles sont les recommandations de poursuite des activités, en particulier dans le cadre du nouveau projet PRO-GB Pistes rurales (Projet « Landa Guiné- Estradas) ? | Recommandations générales Recommandation pour le pays Recommandations pour PRO-GB Pistes rurales | Rapports d'activité Visite de terrain Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>12. Quelles sont les principales faiblesses et menaces du projet ? Quelles les opportunités et mesure correctives ?</p> | <p>Faiblesses Menaces Opportunités Mesures correctives</p> | <p>Rapports d'activité Visite de terrain Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires</p> | |
|--|--|--|--|

Annexe 4

Matrice d'évaluation

| Questions d'évaluation | Indicateurs | Sources | Limitations et risques |
|--|---|---|-----------------------------|
| 1. Compte tenu de la problématique justifiant l'intervention, á quel point le projet répond-t-il aux besoins identifiés et pourquoi ? | Evolution de l'Indice de développement Humain Evolution du taux de pauvreté et de pauvreté absolue Evolution du taux de malnutrition chronique Evolution de la production agricole Evolution des revenus annuels des bénéficiaires directs Evolution du taux de fréquentation des structures sanitaires des aires concernées | Rapport Mondial du PNUD sur le développement Enquête légère de l'évaluation de la pauvreté en Guinée-Bissau Statistiques nationales Evaluation de la sécurité alimentaires et nutritionnelle | Disponibilité des données |
| 2. Quelles ont été les capacités de mise œuvre des acteurs associés à ce projet? La structure du projet est-elle fonctionnelle et efficace par rapport aux objectifs et résultats attendus ? | Capacité de l'UNOPS à Bissau et sur le terrain Capacité de SOTERCO et des PME Capacité de la DGIT Capacité du CAON Capacité de la DUE | Rapports d'activité Visite de terrain Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 3. Le système de suivi mis en place par le projet a-t-il permis de percevoir ces évolutions (positives ou négatives)? | Nombre de kilomètres de pistes réalisés Nombre de véhicules en circulation | Rapports d'activité Statistiques nationales (comptages) | Disponibilité des comptages |
| 4. Les ressources techniques et financières mobilisées par le projet sont-elles adéquates et ont-elles été utilisées de façon efficiente ? En particulier, est-ce que les structures soutenues ont une allocation optimale des couts/bénéfices ? | Budgets suffisants Participation du DGIT efficace Délais acceptables Planning à jour | Rapports d'activité Rapports financiers Visite de terrain Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 5. Le projet permet-t-il des changements dans les attitudes et comportements des individus, des | Changements au niveau de l'administration, | Rapports d'activité | |

| Questions d'évaluation | Indicateurs | Sources | Limitations et risques |
|---|--|---|---------------------------|
| communautés et de l'administration, par rapport à la gestion et maintenance des infrastructures réhabilitées ? Quelle a été l'adhésion des différents acteurs aux objectifs du projet ? | Changements au niveau des communautés, Changements au niveau des individus, par rapport à la gestion et la maintenance des infrastructures Comités locaux de gestion et de maintenance des pistes rurales formés et fonctionnels. | Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 6. Les activités de sensibilisation ont-elles permis une transformation sociale ? | Proportion de femmes (des structures étatiques, PME, et société civile) formées à l'approche HIMO. Proportion de femmes participant aux comités locaux de gestion et de maintenance des pistes rurales. | Rapports d'activité Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 7. À quel point les recommandations du ROM ont été mises en œuvre, et avec quels résultats ? | Recommandations du ROM 2019 | Rapports d'activité Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 8. Il y a signes précoces d'impact, attendus et non attendus, positifs ou négatifs – et quelle mesures le projet avait mis en œuvre pour en prévenir les impacts négatifs (assez souvent les projets routiers ont un impact négatif en termes d'augmentation de la prostitution et de diffusion de MST et SIDA/HIV.)? | Evolution du taux des MST et SIDA/HIV Evolution du taux de prostitution | Statistiques de la santé Rapports d'activité Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | Disponibilité des données |
| 9. Quelle a été l'influence du projet au niveau local, régional et national ? | Influence du projet au niveau national Influence du projet au niveau régional Influence du projet au niveau local | Rapports d'activité Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 10. Quelles ont été les leçons apprises par les partenaires et bénéficiaires du projet ? | Leçons apprises par les partenaires | Rapports d'activité | |

| Questions d'évaluation | Indicateurs | Sources | Limitations et risques |
|--|--|--|------------------------|
| | Leçons apprises par les bénéficiaires | Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 11. Quelles sont les recommandations de poursuite des activités, en particulier dans le cadre du nouveau projet PRO-GB Pistes rurales (Projet « Landa Guiné- Estradas) ? | Recommandations générales Recommandation pour le pays Recommandations pour PRO-GB Pistes rurales | Rapports d'activité Visite de terrain Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |
| 12. Quelles sont les principales faiblesses et menaces du projet ? Quelles les opportunités et mesure correctives ? | Faiblesses Menaces Opportunités Mesures correctives | Rapports d'activité Visite de terrain Interviews des acteurs Interviews des bénéficiaires | |

Logique d'intervention

Matrices cadre logique et activités révisées

1. Matrice cadre logique

| | <i>Chaîne de résultats</i> | <i>Indicateur</i> | <i>Niveau de référence</i> | <i>Cible</i> | <i>Valeur actuelle)</i> | <i>Source et moyen de vérification</i> | <i>Hypothèses</i> |
|----------------------------------|--|--|---|------------------------------|-------------------------|---|-------------------|
| <i>Impact (objectif général)</i> | <p>La commercialisation de la production agricole est facilitée et l'accès des populations rurales aux services sociaux de base est améliorée dans les régions de Quinara et de Tombali.</p> | <p>Évolution de la production agricole.</p> <p>Évolution des revenus annuels moyens par famille des bénéficiaires directs.</p> <p>Accès aux centres médicaux (nombre de visites au cours du dernière année, durée d'accès aux soins (obstétricaux et néonataux d'urgence).</p> <p>Accès à l'éducation (inscription, fréquentation et abandon scolaire) ; dernière année.</p> | <p>Données pays et Programme UE-ACTIVA.</p> <p>N.D.</p> <p>Année 2017</p> | <p>Non Disponible (N.D.)</p> | <p>N.D.</p> | <p>Statistiques nationales. Évaluation de la sécurité alimentaire et nutritionnelle.</p> <p>Rapports des autres composantes du Programme ACTIVA</p> <p>Enquête légère aux Centres médicaux/ménage/communauté. Décomposés par Age et genre.</p> <p>Enquête légère aux Écoles /ménage/communauté. Décomposés par Age et genre</p> | <p>Sans objet</p> |

| | | | | | | | |
|---|--|---|-------------------|----------------------|------------------------|---|--|
| Effet(s) [Objectif(s) spécifique(s)] | Réhabilitation durable des infrastructures de transport | <p>Praticabilité des pistes en toutes saisons</p> <p>Volume de trafic : véhicules/jour, fréquence des services, temps de parcours.</p> <p>Tarifs moyens de transport de passager (passager-km) et de marchandises (tonne-km).</p> | N.D. | N.D. | N.D. | <p>Enquêtes de satisfaction des usagers des pistes : proportion d'usagers satisfaits de l'état des pistes.</p> <p>Fiche de comptage routier, bord de routes ; décomposés par mode de transport (motorisé, non motorisé, piétons) et saison.</p> <p>Données statistiques, bord de routes ; décomposés par mode de transport et saison.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Situation politique favorable permettant la mise en œuvre du projet ; - Collaboration des autorités avec le projet ; - Relative stabilité économique et climatique ; - Adhésion des organisations de la société civile, des représentants des structures décentralisées, des autorités locales au projet ; - . |
| Produit 1 | La réhabilitation jusqu'à 150 km de pistes rurales dans les régions de Quinara et Tombali est réalisée | Nombre de km de pistes réhabilitées | 0 km 1/01/2016 | 150 km 28/01/2020 | 120,4 km 30/11/2020 | Rapports d'activité UNOPS | <ul style="list-style-type: none"> - l'Etat procède aux expropriations nécessaires préalablement au démarrage des travaux; - Autorisation des autorités compétentes pour la réalisation des travaux dans le Parc National de Cantanhez; - Le Cahier des charges nécessaire à la conformité environnementale est transmis préalablement au commencement des travaux ; - Appui des autorités locales, notamment environnementales, pour la réalisation des travaux conformément aux normes et standards requis ; - Atténuation efficace des impacts environnementaux ; - Capacité suffisante des entreprises nationales pour réaliser des travaux de qualité ; - Disponibilité de la main d'œuvre ; - Disponibilité des matériaux de construction. |

| | | | | | | | |
|------------------|--|---|----------------|---|---|---------------------------|---|
| Produit 2 | Les structures étatiques concernées et des acteurs ciblés du secteur privé et de la société civile, sont formés à l'approche à haute intensité de main d'œuvre (HIMO). | Nombre de personne de la société civile, des structures étatiques, des PME et des associations/ONG, formées à l'approche HIMO | 0 1/01/2016 | Formation des structures étatiques : 2 ingénieurs de la DGIT. | Formation des structures étatiques : 2 ingénieurs de la DGIT. | Rapports d'activité UNOPS | Adhésion et intérêt des populations de participer aux travaux et à la mise en place des comités de gestion ; - Les freins sociaux, culturels et communautaires n'entravent pas la mise en œuvre des activités et l'atteinte des résultats - Capacité suffisante des ONGs locales pour la réalisation des activités. |
| | | | | Formation des PME: N.D. | Formation des PME: 7 | | |
| | | | | Formation d'associations/ONG : N.D. | Formation d'associations/ONG : 2 | | |
| | | Nombre total d'emplois temporaires créés. (Personnes/jours). | N.D. | 28/01/2020 | 11/12/2020 | | |
| | | Nombre d'heures de travail générées par l'approche HIMO. | N.D. | N.D. | 1572 | | |
| | | | | N.D. | 1.660.032 | | |
| | | | | | | | |
| | | Pourcentage de femmes qui ont été formées à l'approche HIMO (de la société civil et structures étatiques). | N.D. | N.D. | 10.7% | | |

| | | | | | | | |
|------------------|---|---|--------------------------|--|--|---------------------------|---|
| Produit 3 | Des comités de gestion des pistes rurales sont mis en place, formés et fonctionnels | Nombre de comités locaux de gestion et de maintenance des pistes rurales formés et fonctionnels par le projet | 0 1/01/2016 | 64 28/01/2020 | 64 30/11/2020 | Rapports d'activité UNOPS | Adhésion et intérêt des populations de participer aux travaux et à la mise en place des comités de gestion ; - Les freins sociaux, culturels et communautaires n'entravent pas la mise en œuvre des activités et l'atteinte des résultats ; - Capacité suffisante des ONGs locales pour la réalisation des activités. |
| Produit 4 | Les capacités de conception, de mise-en-œuvre et de maintenance des pistes du Ministère des Travaux Publics sont renforcées | Mise en place de binômes UNOPS/DGIT Nombre d'agents du Ministère des Travaux Publics formés par le projet au design et suivi des travaux Matériel informatique et logiciels pour le design et suivi des travaux fournis à la DGIT | 0 0 0 1/01/2016 | 2 2 Ingénieurs de la DGIT. 0 28/01/2020 | 2 2 Ingénieurs de la DGIT. 0 30/11/2020 | Rapports d'activité UNOPS | |

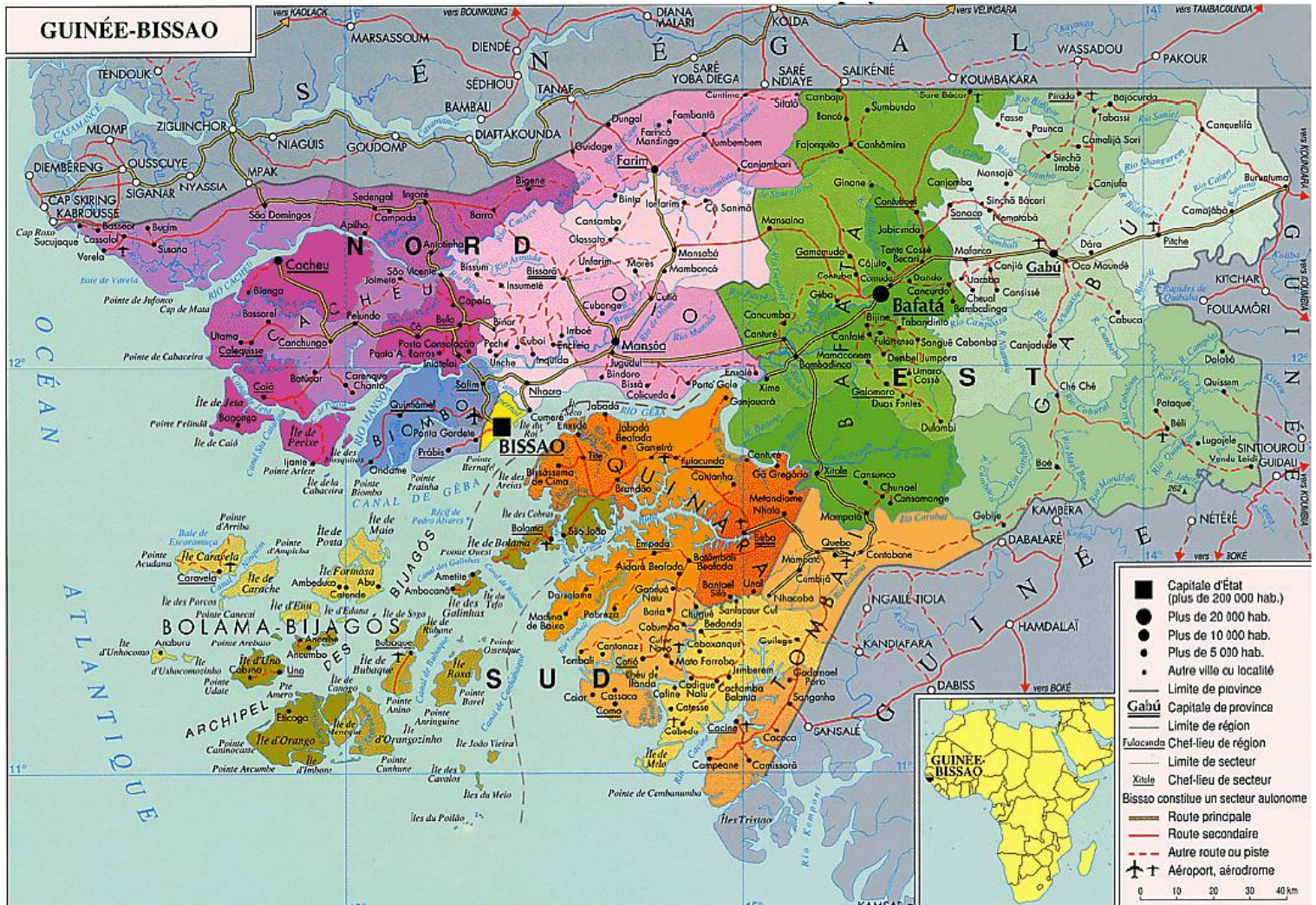
2. Matrice des activités

| | Résultats | Activités | |
|-----------|---|-----------|---|
| Activités | Produit 1. La réhabilitation jusqu'à 150 km de pistes rurales dans les régions de Quinara et Tombali est réalisée | A1.1 | Etude d'impact environnemental et social |
| | | A1.2 | Complément de l'étude technique pour l'exécution des travaux |
| | | A1.3 | Mise en œuvre de mesures de gestion des impacts |
| | | A1.4 | Information, sensibilisation et engagement communautaire |
| | | A1.5 | Formation des chefs d'équipes à l'approche HIMO |
| | | A1.6 | Réalisation des pistes et des ouvrages |
| | Produit 2. Les structures étatiques concernées et des acteurs ciblés du secteur privé et de la société civile, sont formés à l'approche à haute intensité de main d'œuvre (HIMO). | A2.1 | Formation des structures étatiques à l'approche Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO). |
| | | A2.2 | Formation des Petites et Moyennes Entreprises (PME) pré-qualifiées à l'approche Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO). |
| | | A2.3 | Développement des outils et guides pratiques de mise en œuvre de l'approche HIMO. |

| | | | |
|--|--|-------|---|
| | Produit 3. Des comités de gestion des pistes rurales sont mis en place, formés et fonctionnels | A.3.1 | Des comités seront mis en place par axe routier et ceux-ci bénéficieront de : <ul style="list-style-type: none"> • Appui en petits outillages manuels ; • Formations sur l’approche HIMO pour la maintenance routière, gestion et planification des travaux de maintenance courante des routes, etc. ; • Guides et aide-mémoire sur la gestion de la maintenance routière. |
| | | A.3.2 | Evaluation du système existant de gestion de la maintenance routière. |
| | | A.3.3 | Définition et mise en place d'un système durable de maintenance décentralisée des pistes. |
| | Produit 4. Les capacités de conception, de mise-en-œuvre et de maintenance des pistes du Ministère des Travaux Publics sont renforcées | A.4.1 | Mise en place d’un appui technique au profit du Ministère des Travaux Publics, au travers notamment de la création d’un binôme réunissant un expert technique de l’UNOPS et un fonctionnaire du Ministère des Travaux Publics. |
| | | A.4.2 | Mise en place des formations adaptées au profit des agents Ministère des Travaux Publics |
| | | A.4.3 | Appui matériel au Ministère des Travaux Publics, notamment du matériel informatique et des logiciels adaptés au design et au suivi des travaux. |

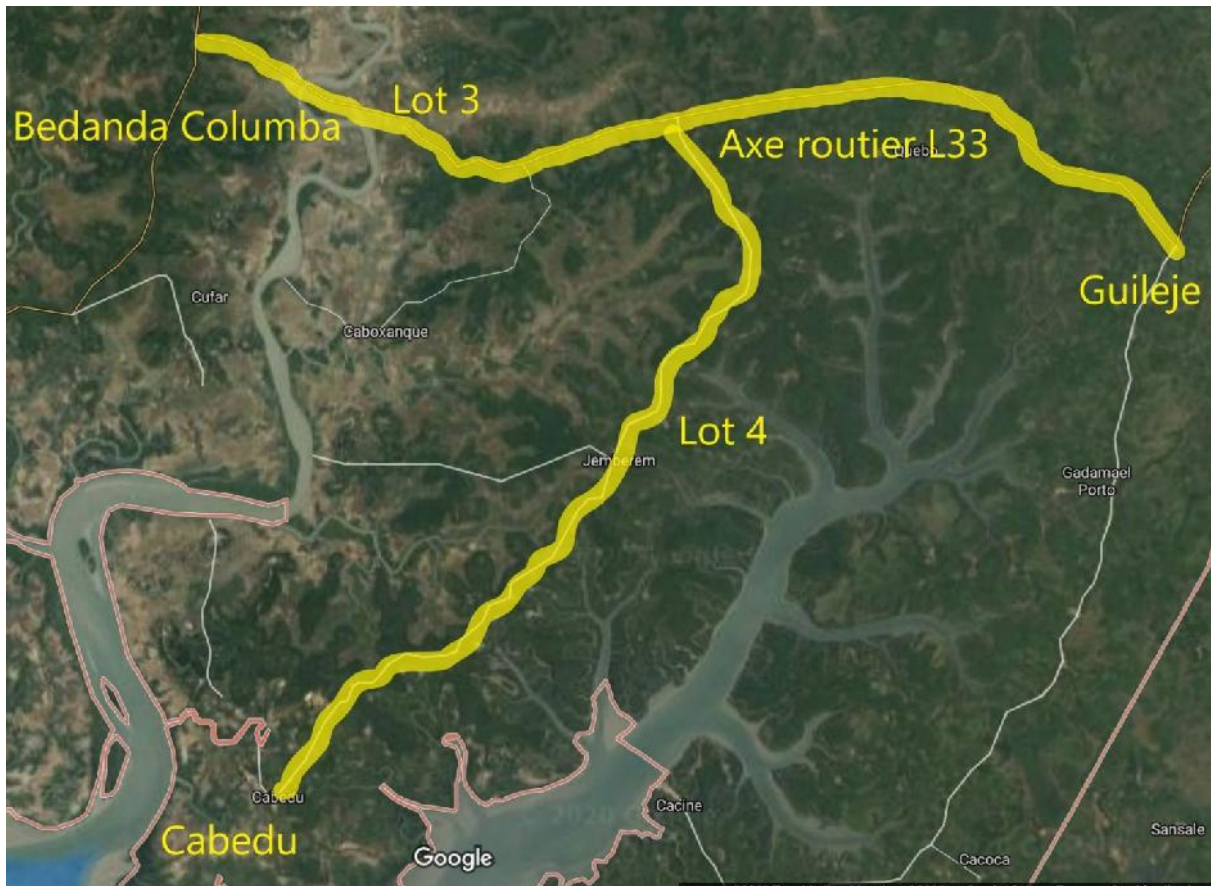
Cartes géographiques où l'action a eu lieu

Carte géographique et administratif de la Guinée Bissau.



Cartes de la localisation des axes routiers ciblés par le projet.





Liste des personnes et organisations rencontrées

Liste des personnes et organisations rencontrées

| Prénoms Noms | Fonctions | Structures | Contacts |
|--------------|--|--------------------------------|----------|
| | OM Projet | DUE Bissau | |
| | Cheffe de Coopération | DUE Bissau | |
| | Consultant | AT DUE COWI | |
| | Consultant | AT DUE COWI | |
| | Programme Manager Dakar | UNOPS | |
| | Chef de Projet | UNOPS | |
| | Ingénieur principal | UNOPS | |
| | Assistant administratif | UNOPS | |
| | Ingénieurs superviseur | UNOPS | |
| | Ingénieurs superviseur | UNOPS | |
| | Chargée Mobilisation Social et Communautaire. | UNOPS | |
| | Secrétaire Général | ONG CNLM – Ca Non Larga Mon | |
| | Coordinateur de la formation. | ONG CNLM – Ca Non Larga Mon | |
| | Directeur Exécutif | ONG AD | |
| | Directeur de Projet | CAON-FED | |
| | Coordinateur | CAON-FED | |
| | Coord. Proj. Apoio Integrado ao Des. Rural | Camoos (ACTIVA-Eixo 3) | |

| | |
|--|--------------------------------------|
| Directeur du service d'Entretien | DGIT |
| Directeur du Service études et travaux neufs | DGIT |
| Ingénieur Détaché au Projet | DGIT |
| Ingénieur Détaché au Projet | DGIT |
| Délégué Régional | MTPCU |
| Directeur | TV Quelele |
| Directeur Général | FER |
| Directeur Technique | AGEOPPE |
| Senior Transport Specialist | WORLD BANK |
| Secretário Administrativo | Comité do Estado do Sector de EMPADA |
| Administrateur | Entreprise BELINCA CONSTRUÇÕES SARL |
| | Entreprise CECO BTP GB SA |
| Directeur Technique | Entreprise POGNA&POGNA CONSTRUÇÕES |
| Directeur Technique | Entreprise DEMAN SA JORGE SARL |
| Directeur Technique | Entreprise ERCANO CONSTRUÇÕES SARL |
| Chef de village | Axe 1 Exunde – Sao Joao |

| | | | |
|--|-----------------|-----------------------------------|--|
| | Chef de village | Axe 3 Guileje – Cobumba | |
| | Chef de village | Axe 2 Batambali – Madina de Baixo | |
| | | | |

Littérature et documentation consultées

Littérature et documentation consultées

| DOCUMENT | SOURCE |
|---|---|
| <p>1. TERMES DE RÉFÉRENCE SPÉCIFIQUES : Évaluation final du Ctr. FED/2017/385-661 « Projet de désenclavement des zones rurales pour faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base »</p> <p>2. Conditions générales pour les conventions de subvention ou de délégation EP.</p> <p>3. Convention de financement entre la Commission Européenne et Guinée-Bissau.</p> | <p>DUE</p> <p>UE</p> <p>CE</p> |
| <p>4. DESCRIPTION DE L'ACTION : Programme UE-ACTIVA (Actions Collectives et Territoriales Intégrées pour la Valorisation de l'Agriculture). » Projet de désenclavement des zones rurales pour faciliter la commercialisation de la production agricole et améliorer l'accès aux services sociaux de base (Composante 2) »</p> <p>a. Description de l'action</p> <p>5. Contrat UNOPS - DUE</p> <p>b. Contrat UNOPS</p> <p>c. Conditions générales</p> <p>d. Budget</p> <p>e. Budget de l'action</p> <p>f. Budget (justificatifs)</p> <p>g. Annexe 6 Plan de Communication</p> <p>6. STRATEGIC AND OPERATIONAL PLAN FOR 2015-2020-“TERRA RANKA”</p> <p>a. English.</p> <p>b. Français.</p> <p>7. PROGRAMA DO GOVERNO DA X LEGISLATURA FINAL revEP (Portuguese).</p> <p>8. RÈGLEMENT N° 14/2005/CM/UEMOA</p> <p>9. DIRECTIVE N°11/2009/UEMOA</p> | <p>UNOPS</p> <p>UNOPS-DUE</p> <p>Governo da Guine-Bissau</p> <p>OCDE</p> <p>UEMOA</p> |
| <p>10. Études Consortium COWI – DANEMARK</p> <p>a. Document de projet Lots 1,2,3,4.</p> <p>Études:</p> <p>a1. hydrogéologiques ;</p> <p>a2. géologiques ;</p> <p>a3 topographiques ;</p> <p>a4. socio-économique (HIMO) ;</p> <p>a5. EIA.</p> <p>b. Design review Lot 2 et 3, 10/2017</p> <p>c. Design review Lot 1 et 4, 02/2018</p> <p>11. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL - PGES</p> | <p>UNOPS</p> <p>UNOPS</p> <p>UNOPS</p> |

| | |
|---|--------------------------------------|
| <p>a. Étude d'Impact Environnemental et Social Simplifié (EIES)</p> <p>12. MISSION DE CONTRÔLE SOTERCO</p> <p>a. Contrat UNOPS - SOTERCO 22/06/2018</p> <p>b. Avenant contrat UNOPS - SOTERCO 29/05/2019</p> <p>c. Note méthodologique 03/2018</p> <p>d. Rapports mensuels : Juin, Juillet, Aout 2018</p> <p>e. Rapports mensuels : de Janvier 2019 à Aout 2019</p> <p>f. Rapport de clôture : Aout 2019</p> <p>13. Études HIMO</p> <p>a. Manual Chef d'Équipe 09/2017</p> <p>b. Manual de Formation HIMO</p> <p>c. Outils HIMO. Liste des Besoins</p> <p>d. Outils HIMO reçus le 30 Juillet 2019</p> <p>14. ÉTUDE MAINTENANCE PISTES</p> <p>a. Rapport Définition des systèmes de maintenance durable revDUE.</p> <p>b. Rapport Évaluation de l'existant Maintenance durable des pistes revDUE.</p> <p>c. Système de maintenance durable des pistes rurales – présentation.</p> <p>d. Compte-rendu réunion du 04/10/19 de présentation et discussion des résultats de l'étude sur le système de maintenance durable des pistes rurales.</p> <p>e. RFP Section IV Annexe au Contrat 10044</p> <p>f. Carta DUE 07 – 10 - 19</p> | <p>UNOPS</p> <p>UNOPS</p> <p>DUE</p> |
| <p>15. RAPPORT NARRATIF ET FINANCIER ANNUEL_1^{ER} ANNÉE</p> <p>a. 30-10-18 Budget prévisionnel ACTIVA2 Hypothèse V-A EU</p> <p>b. 30-10-18 Rapport Narratif Annuel Projet 20205 ACTIVA 2 UE</p> <p>c. 31-10-18 Note de dossier V final</p> <p>d. 20-12-18 Rapport Annuel 20205-001 VersioReglementn révisée</p> | <p>UNOPS</p> <p>DUE</p> <p>DUE</p> |
| <p>16. RAPPORT NARRATIF ET FINANCIER ANNUEL 2ÈME ANNÉE</p> <p>a. Lettre de transmission Rapport annuel AN 2 ACTIVA2</p> <p>b. Rapport Annuel 2019 Projet ACTIVA2</p> <p>c. Rapport financier AN 2 ACTIVA2</p> <p>d. Communication de suspension du traitement de rapport.</p> | <p>UNOPS</p> <p>DUE à UNOPS</p> |
| <p>17. RAPPORT INTERMÉDIAIRE, FINANCIER ET MENSUEL 3ÈME ANNÉE</p> <p>a. Rapport intermédiaire (1 Mai 2019 à 30 Avril 2020)</p> <p>b. Rapport financier ACTIVA AN3</p> | <p>UNOPS</p> |

Annexe 9

Le script des vidéos

| IDEIA | CONTEÚDO / NARRATIVA | IMAGEM | TEMPO |
|--|---|--|--------|
| Abrir o filme | Genérico | Paisagens e pessoas da região, vista aérea de Buba | 30'' |
| Contextualização | Intercalar o som com frases em off e vivo das entrevistas em pequenas falas das dificuldades de acesso e até das mortes | Vias degradadas e pessoas entrevistadas | 2' |
| Título | União Europeia abre pistas rurais na Guiné-Bissau | Banda negra com logo da UE e escrita por baixo | 8'' |
| Introduzir os objetivos da intervenção | Para desenclavar as zonas mais profundas da Guiné-Bissau. A União Europeia apoia a abertura de pistas rurais nas regiões de Quinará e Tombali | Vida diária nas regiões | 15'' |
| Entrevista UE, objetivos | Este projeto tem o objetivo de facilitar a comercialização da produção agrícola e melhorar o acesso aos serviços sociais básicos, etc | Embaixadora da UE | 30'' |
| Metodologias | Para a implementação do projeto com vista a atingir resultados, várias metodologias foram definidas | Preparação do terreno, limpeza do espaço, etc | 15'' |
| Entrevista UNOPS | Falar das metodologias da implementação | Representante da UNOPS | 30'' |
| transição | Som | população | 12'' |
| Envolvimento comunitário | O sistema HIMO - alta intensidade de mão de obra local, teve uma influência para o sucesso da intervenção, através da mobilização social das populações locais. Não só promoveu uma participação ativa dos beneficiários, mas também de jovens e mulheres poderem trabalhar e ganhar dinheiro, receber formação e sobretudo melhorar condições de vida | Mobilização social, sessões de formação e/ou reuniões de comités de gestão | 1'30'' |
| Registo de testemunhos | Falas da população local e das ONGs (AD e Ka Nô Larga Mon) | Entrevistas | 45'' |

| | | | |
|---------------------------------|--|---|--------|
| Sustentabilidade | Criação de comités de gestão funcional, não só permitiu a participação social durante a intervenção, como também irá criar condições de sustentabilidade para o projeto, através de intervenções preventivas pontuais nos sistemas de manutenção sustentável das pistas. | Trabalhos nas sistemas hidraulicas e bermas das estradas, baletas | 1' |
| Engajamento da Comité de Gestão | Fala dos membros de comité de gestão sobre os seus trabalhos | entrevistas | 45'' |
| Recrutamento das empresas | Outro dos impactos que essa intervenção proporcionou, é a seleção das empresas para a execução das obras e uma forte assistência aos serviços de apoio técnico para crescimento das empresas.. 17 pequenas e medias empresas foram contratadas com base num concurso público. Com esse financiamento, permitiu reforçar a capacidade e contribuir para a capitalização das pequenas e medias empresas | Maquinarias e o trabalho no terreno | 45'' |
| testemunhos | Falas dos responsáveis das empresas | Entrevistas com insert das imagens de ações do trabalho de reabilitação | 1'30'' |
| Mostrar pistas reabilitadas | Foram abertos mais de 150 pistas rurais nos troços que liga: Guiledje, Bedanda, Cobumba, lemberem e Cabedu; Troço Batambali, Empada, até Madina de Baixo; troço Enxude, Nova Cintra e São João | Pistas abertos, imagens terrestres e aéreas | 15'' |
| transição | Som | Pistas abertos, imagens terrestres e aéreas | 30'' |
| impactos | Essa intervenção, promoveu livre circulação de pessoas e bens, criou mudanças na vida das pessoas | Pistas abertos, imagens terrestres e aéreas | 10'' |
| testemunhos | Fala dos testemunhos a falar das mudanças em termos de circulação rodoviária e comercio | Entrevistas comité de lemberem e nova cintra, agricultor Ansumane | 45'' |
| Impactos | Na escola de ensino basico unificado e centro de saude de Bedanda, com a abertura das pistas rurais, o numero dos alunos aumentaram, | Liceu e Centro de saúde | 15'' |

| | | | |
|---|--|---|------|
| | assim como acesso a sistema de saude melhorou bastante nesse centro que cobre toda essa área sanitária | | |
| testemunhos | Fala dos responsaveis | DG do Licéu, do Centro de Saúde e da mulher de faró sadjuma | 30'' |
| Impacto do projeto a nivel das estruturas do Estado | A nivel estatal os impactos são estremamente consideraveis para salvar as vidas, promover dinamicas comerciais, reduzir a mortalidade e consequente melhoria de condicoes de vida à população rural. | Pessoas e dinamicas comerciais | 15'' |
| Autoridade governativa | Falar dos impactos para o estado | Ministro de Obras Públicas / Representante | 30'' |
| Fechar o filme | Som | Circulação rodoviaria | 10'' |
| | Ficha técnica 'Este[vídeo / filme / gravação] foi produzido com o apoio financeiro da União Europeia. Seu conteúdo se enquadra em a responsabilidade exclusiva de <nome do autor / contratante> e não reflete necessariamente as opiniões de a União Europeia ''. | | 30'' |
| | | 1,55+5,55+6,35 | |

Avaliação final do Ctr. FED/2017/385-661

CENÁRIO DE VÍDEO

| IDEIA | CONTEÚDO / NARRATIVA | IMAGEM | TEMPO |
|--|--|--|-------|
| Abrir o filme | Genérico | Paisagens e pessoas da região, vista aérea de Buba | 10'' |
| Contextualização | Intercalar o som com frases em off e vivo das entrevistas em pequenas falas das dificuldades de acesso e até das mortes | Vias degradadas e pessoas entrevistadas | 30'' |
| Titúlo | União Europeia abre pistas rurais na Guiné-Bissau | Banda negra com logo da UE e escrita por baixo | 5'' |
| Introduzir os objetivos da intervenção | Para desenclavar as zonas mais profundas da Guiné-Bissau. A União Europeia apoia a abertura de pistas rurais nas regiões de Quinará e Tombali | Vida diárea nas regiões | 10'' |
| Entrevista UE, objetivos | Este projeto tem o objetivo de facilitar a comercialização da produção agrícola e melhorar o acesso aos serviços sociais básicos, etc | Embaixadora da UE | 15'' |
| transição | Som | população | 10'' |
| Envolvimento comunitário | O sistema HIMO - alta intensidade de mão de obra local, teve uma influência para o sucesso da intervenção, através da mobilização social das populações locais. | Mobilização social, sessões de formação e/ou reuniões de comités de gestão | 10' |
| Registo de testemunhos | Falas da população local e das ONGs (AD e Ka Nô Larga Mon) | Entrevistas | 15'' |
| Sustentabilidade | Criação de comités de gestão funcional, não só permitiu a participação social durante a intervenção, como também irá criar condições de sustentabilidade para o projeto, através de intervenções preventivas pontuais nos sistemas de manutenção sustentável das pistas. | Trabalhos nas sistemas hidraulicas e bermas das estradas, baletas | 20' |
| Engajamento da Comité de Gestão | Fala de 1 representante de membros de comité de gestão sobre os seus trabalhos | entrevista | 15'' |
| Mostrar pistas reabilitadas | Foram abertos mais de 150 pistas rurais nos troços que liga: | Pistas abertos, imagens terrestres e aéreas | 15'' |

| | | | |
|--------------------|---|--------------------------------|------|
| | Guiledje, Bedanda, Cobumba, Iemberem e Cabedu; Troço Batambali, Empada, até Madina de Baixo; troço Enxude, Nova Cintra e São João | | |
| testemunhos | Fala dos testemunhos a falar das mudanças em termos de circulação rodoviária e comércio | | 15'' |
| Impacto do projeto | O projeto contribuiu bastante para salvar as vidas, promover dinâmicas comerciais, reduzir a mortalidade e consequente melhoria de condições de vida à população rural. | Pessoas e dinâmicas comerciais | 15'' |
| Fechar o filme | Som | Circulação rodoviária | 10'' |
| | Ficha técnica 'Este[vídeo / filme / gravação] foi produzido com o apoio financeiro da União Europeia. Seu conteúdo se enquadra em a responsabilidade exclusiva de <nome do autor / contratante> e não reflete necessariamente as opiniões de a União Europeia ". | | 20'' |
| | | | |

Avaliação final do Ctr. FED/2017/385-661

CENÁRIO DE VÍDEO 3 min

Annexe 10

Photos de la visite de terrain

Photos de la visite de terrain



Dalot double sur la section Nova Sintra - Enxudé.



Travaux en cours sur dalot triple. A noter la signalisation de déviation insuffisante



Travaux en cours sur dalot triple.



La route se termine à l'embarcadère



Visibilité: panneau de chantier



Triple dalot



Visibilité : autre panneau de chantier



Dalot simple



La route se termine à l'embarcadère



Marché construit par une autre composante du programme Activa à Nova Sintra

Enregistrements vidéo

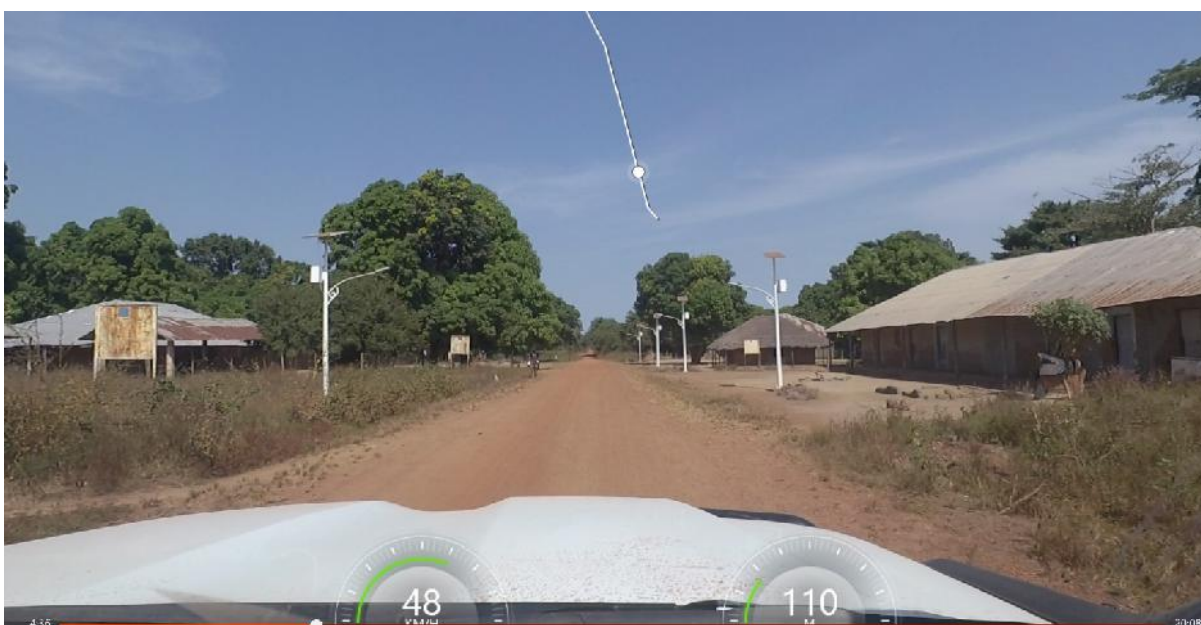
En plus de prendre des photos, les évaluateurs ont réalisé des enregistrements vidéo sur toute la longueur des routes réhabilitées par le projet ainsi que sur la route Nova Sintra- Buba à réhabiliter par le nouveau projet. Les enregistrements vidéo ont été remis à la DUE et à UNOPS.

Voici quelques images extraites de ces vidéos.

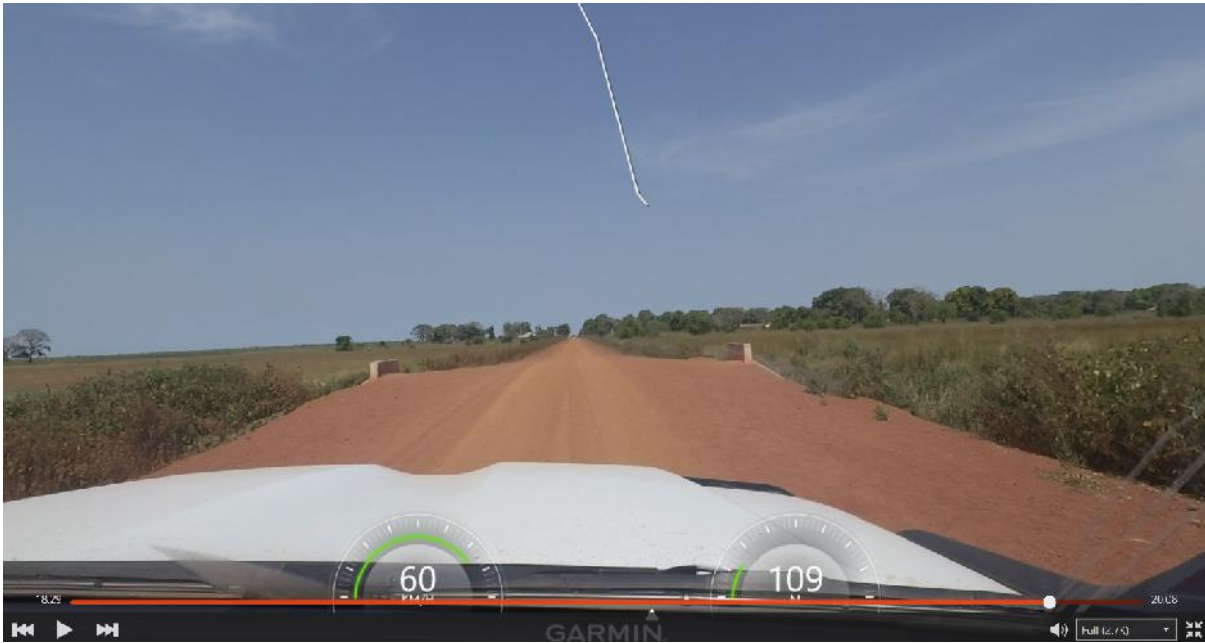
A noter que les vidéos montrent également la vitesse du véhicule (en km/h), l'altitude (en mètres) et la position GPS (graphiquement).



Section typique de la route réhabilitée sur la section Nova Sintra - Enxudé.



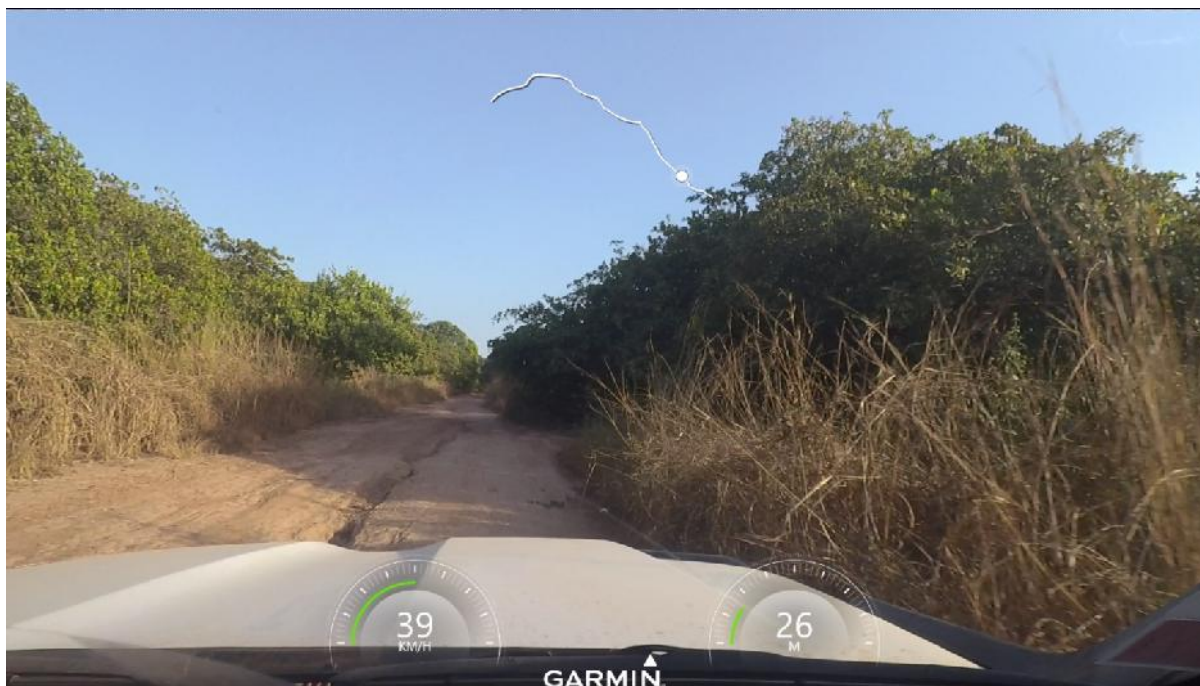
Traversée d'un village sur la section Nova Sintra – Enxudé. A noter l'éclairage solaire



Section typique au niveau d'un ouvrage de drainage sur la section Nova Sintra - Enxudé. A noter que les ouvrages sont aux dimensions UMOA, alors que la chaussée est plus étroite avec une largeur de 5 m. La voiture roule sans problème à 60 km/h.



Fin de la route à l'embarcadère à Enxudé..



Section non améliorée sur la section Nova Sintra - Buba. Cette section est à améliorer sous le nouveau programme landa-Estradas



Section non améliorée sur la section Nova Sintra - Buba. Cette section est à améliorer sous le nouveau programme landa-Estradas. A noter le mauvais état de la route : la vitesse tombe à 10 km/h



Debriefing de la mission à la DUE le j10 décembre 2020