



Contrat Cadre SIEA 2018
LOT 2: Infrastructure, Croissance Durable et Emplois
EuropeAid/138778/DH/SER/multi



**ÉVALUATION FINALE DU PROGRAMME
« RÉHABILITATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DES
RÉGIONS NORD DU NIGER »
N° NE/FED/023-810**

RAPPORT FINAL

**Version Définitive
Octobre 2021**

Projet financé par l'UE



Mis en œuvre par le Consortium EURONET CONSULTING



Cette évaluation est soutenue et guidée par la Commission européenne et présentée par EURONET CONSULTING. Le rapport ne reflète pas nécessairement les visions et les opinions de la Commission européenne

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction.....	1
1.1. Contexte.....	1
1.2. Description de l'action/projet et des ses objectifs.....	2
2. Méthodologie.....	3
2.1. But de l'évaluation.....	3
2.2. Les Questions d'évaluation.....	4
2.3. La méthodologie.....	5
2.4. Les limitations.....	6
3. Réponses aux questions d'évaluation.....	7
4. Conclusions.....	20
5. Leçons apprises.....	26
6. Recommandations.....	28

Annexe 1 : Les termes de référence de l'évaluation

Annexe 2 : Les évaluateurs

Annexe 3 : Le cadre logique

Annexe 4 : Les cartes géographiques où l'action a eu lieu

Annexe 5 : La liste des personnes / organisations rencontrées

Annexe 6 : La littérature et la documentation consultées

Annexe 7. Les photos de la visite de terrain

Annexe 8 : Rencontres avec les bénéficiaires

ACRONYMES

AMODER	Agence de Maitrise d'Ouvrage Délégué de l'Entretien Routier
BET	Bureau d'études
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CACER	Cellule Audit Courant de l'Entretien Routier
CAON	Cellule d'Appui à l'Ordonnateur National
CEDEAO	Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CE	Commission Européenne
CF	Convention de Financement
CUE	Cellule de l'Union Européenne
DAO	Dossier d'Appels d'Offres
DGGT	Direction Générale des Grands Travaux
DGR	Direction de Gestion des Réseaux
DGRR	Direction Générale des Routes Rurales
DUE	Délégation de l'Union Européenne
DREQ	Direction Régionale de l'Équipement
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
EUR	euros
FED	Fonds Européen de Développement
FER	Fonds d'Entretien Routier
ME	Ministère de l'Équipement
MOE	Maître d'Œuvre
MT	Ministère des Transports
ODD	Objectif de Développement Durable
ON	Ordonnateur National (du FED)
PAPST	Projet d'Appui au Programme Sectoriel de Transport
PDES	Plan de Développement Economique et Social
PGES	Plan de Gestion Environnemental et Social
PIN	Programme Indicatif National
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PMRC	Projet de Mobilité Rurale et de Connectivité
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
UE	Union Européenne
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
UGP-FED	Unité de Gestion de Projet du FED

1. Introduction

1.1. Contexte

Contexte du pays

Le Niger est un pays très enclavé avec une énorme superficie de 1.267.000 km² (5^{ème} en Afrique) et une population estimée en 2021 à environ 21,2 millions d'habitants, dont près de 80% résident en habitat dispersé dans des zones rurales. La situation sécuritaire dans certains pays du sahel, affectées depuis des années par des conflits armés internes et par des menaces externes, s'est aggravé ces dernières années en raison de la montée en puissance des groupes terroristes, de l'augmentation de la criminalité transfrontalière et des conséquences des crises dans les pays voisins (Libye, Mali, Nigéria). L'accès à ces régions et les connexions entre le Nord et le Sud du pays constituent des besoins cruciaux en termes de sécurité et de stabilité. La « Stratégie Sahel » de l'UE (2011) considère ainsi le « soutien pour le désenclavement des régions avec problèmes d'insécurité, à travers d'infrastructures routières » comme une des actions prioritaires.

Le désenclavement de ces régions est également important pour faciliter la reprise graduelle de leurs activités économiques et commerciales (élevage, maraichage, tourisme, etc.) qui ont été affectées, voire paralysées, par les menaces sécuritaires. L'insécurité a entraîné des mouvements de populations dans plusieurs zones et provoqué une dégradation des moyens de subsistance. Cette situation s'est encore aggravée au cours des crises alimentaires (2010 et 2012) que le pays a vécues. Durant ces périodes difficiles, la qualité des infrastructures s'avère un facteur important pour assurer le ravitaillement et l'assistance aux populations des régions vulnérables, ainsi que leur accès aux marchés. Dans certaines régions, l'existence de routes ou pistes en terre, praticables en toute saison, est vitale sur le plan social ou économique, ainsi que sur le plan sécuritaire. D'autre part, leur réhabilitation et entretien peuvent entraîner des activités de construction à haute intensité de main d'œuvre, réalisées par des petites entreprises locales, constituant ainsi une source d'emploi.

Contexte du secteur routier

Le secteur routier est un domaine de coopération entre l'UE et le Niger de longue date. Par ailleurs, l'extension du programme routier du 10^{ème} FED vers les régions du Nord a été décidée en 2012, dans le cadre de la mise en œuvre de la « Stratégie Sahel ». Les travaux sur ce volet Nord ont commencé depuis fin 2015, en parallèle à d'autres projets dans les mêmes régions, financés sous la forme de prêts. Cependant, les besoins dans le secteur routier restent encore largement insatisfaits.

En visant l'objectif de synergie et de complémentarité des actions engagées dans le cadre du PIN 9^{ème} et 10^{ème} FED et du Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports (PAPST) financé par la Banque Mondiale, une sélection avait été faite dans le domaine du transport, sur la base des priorités établies par le PDES et la Stratégie Nationale des Transports pour les régions d'Agadez, Tahoua et Tillabéry. Ce projet découle de cette sélection d'actions établies en conformité avec les priorités du pays.

Des enseignements tirés des projets routiers antérieurs, il ressortait que leurs mises en œuvre au Niger sous financement de l'aide extérieure en général et du FED (PIR 9^{ème} FED, du PIN 9^{ème} et 10^{ème} FED) en particulier, se faisant exclusivement sous l'approche projet, avaient été largement satisfaisantes. Toutefois, dans le cadre de certains projets, il avait été identifié des faiblesses dans la gestion et le suivi des marchés, au niveau du secteur privé œuvrant dans le domaine et à certains égards au niveau de l'administration. D'autre part, le sous-secteur de l'entretien routier au Niger rencontrait d'énormes difficultés quant à son efficacité dans sa forme mis en œuvre. Pour y remédier, un appui institutionnel avait

été mis en place en juin 2012 dans le cadre du programme routier 10^{ème} FED, en vue de renforcer les capacités de gestion de l'administration en charge de l'entretien routier.

Aussi, vu la nécessité de réorientation du rôle de l'administration de l'exécution vers son rôle régalien de régulation et de suivi du secteur, les tâches directes d'exécution ont été jugées nécessaires d'être déléguées à des structures mieux adaptées au contexte, notamment les agences d'exécution et le secteur privé. C'est dans ce sens que, des réformes ont été engagées afin de permettre l'amélioration et la redynamisation du mécanisme de mobilisation des ressources et de la mise en œuvre de l'entretien routier au Niger.

Enfin, la lutte contre le phénomène de surcharge (principale cause de dégradation prématurée des routes au Niger et dans la sous-région) restait toujours problématique, malgré la relative avancée faite par le Niger dans le cadre de l'application du règlement N°14 de l'UEMOA. L'application de ce règlement reste partielle même au Niger. Des difficultés apparues au niveau régional sont à surmonter pour arriver à une application effective de cette réglementation. Au Niger les stations de pesage que finance le FED constituent un acquis qu'il faut préserver et exploiter au maximum au profit de la lutte contre la surcharge.

1.2. Description de l'action/projet et des ses objectifs

Titre de l'action à évaluer	<ul style="list-style-type: none"> Réhabilitation des infrastructures routières de désenclavement des régions Nord du Niger
Budget de l'action à évaluer	<ul style="list-style-type: none"> Coût total de l'action : 51,5 millions EUR <ul style="list-style-type: none"> Contribution UE = 44,5 millions EUR Contribution Etat du Niger = 7 millions EUR
Numéro CRIS de l'action à évaluer	<ul style="list-style-type: none"> CRIS n° 023-810
Dates de l'action à évaluer	<ul style="list-style-type: none"> Début : 06/11/2013 Fin : 06/11/2022

Objectif Général (OG)

- L'objectif global du projet à évaluer est de contribuer à améliorer les conditions économiques, sociales et sécuritaires des populations dans le Nord du Niger.

Objectifs Spécifiques (OS)

- Le désenclavement des zones de production agro-pastorales et l'amélioration de l'accès aux services sociaux de base dans les régions concernées par le programme;
- La stimulation et la facilitation des échanges économiques entre le Nord et le Sud du pays ;
- La facilitation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises dans la zone du projet, ainsi que des forces de maintien d'ordre et de sécurité en cas de nécessité ;
- L'amélioration et le renforcement de la sécurité routière sur les axes aménagés par le programme ;
- La réduction des coûts et temps de transport sur les axes aménagés comportant une augmentation du trafic.

Le programme de Réhabilitation des Infrastructures Routières de Désenclavement des Régions Nord du Niger s'inscrit dans le cadre du PIN 10^{ème} FED qui prévoit d'allouer 20% des ressources à la mise en œuvre de la "Stratégie Sahel" au Niger, notamment dans les trois domaines suivants:

- i) Renforcement des capacités sécuritaires et judiciaires,
- ii) Infrastructures de transport pour le désenclavement de certaines zones des régions du Nord,
- iii) Développement local et relance économique dans ces régions.

Pour ce qui concerne le domaine des infrastructures de transport dans les régions du Nord, une sélection a été faite sur la base des priorités établies par le Programme de Développement Economique et Social (PDES) et la Stratégie Nationale des Transports pour les régions d'Agadez, de Tahoua et de Tillabéry, ainsi qu'en visant l'objectif d'assurer la continuité des actions engagées dans le cadre du PIN 9^{ème} et 10^{ème} FED et du Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports (PAPST) financé par la Banque Mondiale. Plus spécifiquement, ce projet prévoit :

- La remise en bon état d'environ 145 km de routes bitumées :
 - ✓ Baleyara – Filingué (83 Km.)
 - ✓ Agadez – Tiguidit (62km)
- La réhabilitation ou traitement des points critiques et construction des ouvrages d'art nécessaires des tronçons des routes en terre :
 - ✓ Région Agadez
 - Tchirozérine –Tafadek (21 Km)
 - Tabelot – Tourayat (61Km)
 - ✓ Région Tahoua
 - Tahoua – Takanamat (60 Km)
 - Tahoua – Barmou (28 Km)
 - ✓ Région Tillabery
 - Tizégorou-Mangaizé (89 Km).

La mise en œuvre de ce programme s'inscrit dans une continuité des actions engagées dans le cadre du PIN 9^{ème} FED et du Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports de la Banque mondiale.

Le programme bénéficie d'une enveloppe financière d'un montant de 51,5 millions d'euros, pour une période d'exécution initiale de 72 mois (6 ans) à partir de la date de mise en vigueur (15/10/2013).

Un Avenant N°1 a prolongé de 36 mois supplémentaires la période de mise en œuvre opérationnelle du projet et la période d'exécution.

Par conséquent, la fin de période d'exécution de la convention de financement est fixée au 14/10/2022.

Un Avenant N°2 a établi une réallocation budgétaire de 683 886 € de la ligne budgétaire « marchés de travaux » vers la ligne budgétaire « imprévus ».

2. Méthodologie

2.1. But de l'évaluation

La présente mission a pour principaux objectifs de présenter aux services compétents de l'Union européenne, aux parties prenantes intéressées et, le cas échéant, au grand public:

- Une analyse globale et indépendante de la performance qu'a eue la « Réhabilitation des infrastructures routières de désenclavement des régions Nord du Niger » en prêtant une attention particulière à ses résultats, en comparaison avec les objectifs attendus, et les raisons soutenant ces résultats;
- Les enseignements tirés, les conclusions et recommandations associées, de manière à améliorer, le cas échéant, les actions présentes, en cours et futures.

Les principaux utilisateurs de cette évaluation seront la Commission européenne (Délégation de l'UE au Niger), l'Etat du Niger avec comme institutions bénéficiaires le Ministère des Finances qui joue le rôle de l'Ordonnateur du FED, le Ministère de l'Equipement, le Ministère des Transports, la société civile, les collectivités territoriales, etc.

L'évaluation porte sur les volets des travaux de réhabilitation des infrastructures routières (routes bitumées et routes en terre).

2.2. Les Questions d'évaluation

La méthodologie d'évaluation repose sur la formulation des Questions d'évaluation. Ces Questions d'évaluation ont fait l'objet d'une Matrice de l'évaluation qui comprend les Questions d'évaluation, avec les critères de jugement et les indicateurs et méthodes d'analyse et de collecte des données. Les questions d'évaluation proposées dans le rapport de démarrage et qui ont été approuvées sont les suivantes :

1. Compte tenu de la problématique justifiant l'intervention, à quel point le projet répond-il aux besoins identifiés et pourquoi ?
2. Quelles ont été les capacités de mise en œuvre des acteurs associés à ce projet ? La structure du projet est-elle fonctionnelle et efficace par rapport aux objectifs et résultats attendus ?
3. Le système de suivi mis en place par le projet a-t-il permis de percevoir des évolutions (positives ou négatives) ?
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 coûts/bénéfices ?
5. En ce qui concerne la durabilité des infrastructures mises en place, quelle est la probabilité que les routes bitumées et les pistes bénéficieront d'un entretien courant et périodique qui leur permettra de rendre les services attendus ?
6. 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 la maintenance des infrastructures réhabilitées ? Quelle a été l'adhésion des différents acteurs aux objectifs du projet ?
7. Quels ont été les impacts des activités du projet sur le renforcement des capacités sécuritaires et judiciaires ?
8. 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.) ?
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 principales faiblesses et menaces du projet ? Quelles sont les opportunités et mesure correctives ?
12. Quel a été l'impact de l'Assistance Technique sur la capacité des institutions ?

2.3. La méthodologie

L'équipe chargée de l'évaluation présente dans ce rapport les réponses aux questions d'évaluation ci-dessus. Elle a examiné également 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 a aussi collecté les principales bonnes pratiques, leçons et apprentissages du projet et a produit des recommandations contribuant à l'adaptation et éventuellement à la préparation de nouvelles interventions dans le secteur

Méthodes d'analyse et de collecte de données

Outils de collecte de données : La méthodologie d'évaluation a utilisé une approche hybride, utilisant une combinaison de méthodes qualitatives et quantitatives. Le but d'une telle approche est d'améliorer la fiabilité des données, d'améliorer la validité des résultats et des recommandations, et d'élargir et d'approfondir la compréhension des processus par lesquels les résultats sont obtenus.

Stratégie de consultation

Approche participative: La mission a été menée de manière participative, en utilisant des approches de collecte de données qui fournissent une évaluation indépendante globale des actions, et ses principales leçons et recommandations pour les actions futures. En ce qui concerne les questions de genre, les outils et la méthodologie utilisées sont sensibles au genre, démontrent comment les actions ont contribué aux progrès dans ce domaine, et utilisent dans la mesure du possible des données ventilées par sexe et par âge.

Approche des visites de terrain

Avant la visite sur le terrain, les évaluateurs avaient effectué une première étude documentaire avant de se rendre au Niger, puis au cours de la première partie de la mission à Niamey, ils ont consulté la documentation supplémentaire disponible à la DUE et dans les bureaux des principales parties prenantes. Cela leur a permis de préparer une liste de problèmes à vérifier lors de la visite sur le terrain. Cela comprenait des inspections visuelles des travaux et des questions à poser aux parties prenantes locales par rapport aux questions d'évaluation ci-dessus.

Diffusion des résultats

Les TdR prévoient l'organisation d'un séminaire pour la présentation finale à Niamey ou par Visio-Conférence animé par le Chef de mission de l'équipe d'évaluation.

2.4. Les limitations

Les difficultés rencontrées et les mesures atténuantes adoptées

Le rapport de démarrage avait signalé les risques suivants et les mesures d'atténuation proposées :

Risques	Atténuation des risques
Indisponibilité de certains documents.	La collecte de documents a commencé tôt pendant la phase de démarrage et se poursuivra pendant la mise en œuvre de l'évaluation.
Indisponibilité de certaines parties prenantes.	La programmation de la liste des parties prenantes à contacter a commencé pendant la phase de démarrage et sera programmée avant et pendant la mission sur le terrain.
Les opinions des parties prenantes peuvent être subjectives.	Le fait d'interviewer plusieurs parties prenantes sur les mêmes questions peut permettre d'équilibrer des points de vue différents.
L'indisponibilité d'une base de référence bien documentée de la situation d'avant-projet.	Cela peut être inévitable ; un effort sera fait pour recueillir des informations auprès de différentes sources.
Indisponibilité d'enquêtes détaillées et d'évaluations quantitatives de la situation actuelle.	Compte tenu des contraintes de temps et de budget, cela peut être inévitable, mais des efforts seront faits pour compenser cela en utilisant une combinaison d'observations qualitatives et quantitatives.

Les mesures d'atténuation ont été mises en œuvre chaque fois que nécessaire.

Lors de la mission d'évaluation l'équipe a rencontré les problèmes suivants et a mise en œuvre les mesures d'atténuations prévues comme suit :

Risques	Atténuation des risques
Difficulté d'obtention du visa d'entrée au Niger pour le chef de mission	La CAON a immédiatement réagi en contactant la DST pour permettre l'entrée au Niger du chef de mission
Indisponibilité d'accompagnement du DDE d'Abalak à Tahoua pour imprévu	Le conducteur du véhicule de location étant de Tahoua a pu identifier rapidement les routes Tahoua-Barmou et Tahoua-Takanamat

3. Réponses aux questions d'évaluation

QE 1 Compte tenu de la problématique justifiant l'intervention, à quel point le projet répond-t-il aux besoins identifiés et pourquoi ?

Indicateurs

- Taux de croissance du produit intérieur brut ;
- Taux de réduction de la pauvreté
- Evolution du taux d'insécurité

Sources

- Institut National de Statistiques (INS)
- Ministère de l'Intérieur et celui de la Défense

Réponse

Les objectifs du projet répondent fortement aux besoins des bénéficiaires les plus directs (les populations du Nord Niger). Le manque d'accessibilité des régions du projet est un problème pour le développement économique et social et pour la situation sécuritaire. La population locale est impliquée dans les projets, participe et fournit son appui. Parmi les effets positifs du désenclavement, avec la construction de 145 km de routes revêtues et 260 km de pistes rurales, on note l'amélioration de l'accessibilité des zones de production agro-pastorales et des services sociaux de base dans les régions concernées par le projet.

En particulier, la réduction du coût de transport des marchandises et l'accessibilité des villageois vers les champs entraînent un surplus de production agricole (cultures et élevage) permettant l'amélioration du revenu des paysans par une meilleure accessibilité aux marchés. La réduction du prix de transport des voyageurs est également notée par l'effet combiné de la réduction de la consommation de carburant et des frais d'entretien avec l'arrivée de nouveaux opérateurs de transport. La fréquence des déplacements est augmentée, ce qui renforce la consommation. Les pannes des véhicules sur les routes dégradées entraînaient souvent le gâchis des denrées transportées. Les allers-retours des villages vers les villes aux fins de faire des courses se font désormais dans la journée, ce qui permet des gains de productivité.

L'accès des malades et personnel de santé vers les centres sanitaires ainsi que l'évacuation des malades par ambulance se trouve facilitée. Les ouvrages réalisés permettent de traverser les koris sans danger. L'accès facilité des forces de l'ordre dans la zone du projet permet de dissuader le banditisme et de rassurer la population.

Conclusion

La réhabilitation des routes au nord du Niger permet de favoriser l'accès des populations rurales aux opportunités économiques et aux services sociaux de base pour créer les conditions d'une croissance économique durable. Par ailleurs, la sécurité et le développement au Niger étant indissociables, le projet routier a aidé le Niger à assurer sa sécurité pour permettre la croissance économique et une réduction de la pauvreté.

QE 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 ?

Indicateurs

- Capacité de la DGGT
- Capacité de la DGRR
- Capacité de l'UGP
- Capacité des entreprises et des BE de suivi-contrôle ;

- Capacité de la CAON
- Capacité de la DUE

Sources

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

Réponse

La capacité de mise en œuvre des acteurs du projet est l'un des éléments clés qui contribuent à donner une importante valeur ajoutée aux actions du projet. 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.

Au niveau du Ministère des Finances, qui est le maître d'ouvrage nous notons la présence de la Cellule d'Appui à l'Ordonnateur National (CAON) qui assure le secrétariat exécutif de l'Ordonnateur National. Au niveau du Ministère de l'Équipement, maître d'œuvre, nous notons les activités de la Direction Générale des Grands Travaux (DGGT) pour les routes bitumées et la Direction Générale des Routes Rurales (DGRR) pour les routes rurales, qui assurent le service exécutif du maître d'œuvre et la mise en œuvre des marchés des travaux et de surveillance et contrôle en appui à l'UGP. Les bureaux d'études pour la surveillance des travaux exercent la fonction de "Représentant du Maître d'Œuvre". Il s'agit de : URBATEC ; Groupement AIC Progetti/Arts & Génie, CIRA-SA. Des entrepreneurs internationaux et nationaux exécutent les travaux. Il s'agit des suivants : Groupement SOBMTI/SOBATRAP, MBC, EGBTP, Entreprise Issa Youssouf, ENISAB, SNLMTP.

Il semble que les DRE et DDE, qui connaissent la réalité du terrain, n'ont pas été suffisamment impliquées à la mise en œuvre du projet par absence de moyens.

Si la capacité des institutions peut être assurée par une formation des agents, les entreprises et BET ont été recrutés sur la base d'un processus rigoureux et transparent où les critères de sélection satisfont aux exigences du projet. De même, la qualité des études de base, la rigueur du contrôle et, le cas échéant, des audits techniques contribuent à la réussite du projet.

Conclusion

La capacité des institutions a été déterminante pour la réussite du projet, tant dans les phases de la planification, passation des marchés et exécution des travaux. Celle-ci a été assurée par le recrutement et la formation des agents en charge du projet. La capacité des entreprises et BET est aussi importante et nécessite un processus de sélection transparent et rigoureux (exigences minimales des capacités techniques et financières).

QE 3 Le système de suivi mis en place par le projet a -t-il permis de percevoir des évolutions (positives ou négatives) ?

Indicateurs

- Km de tronçons de routes aménagés
- Volume des échanges des marchandises transportées sur les corridors Nord-Sud aménagés
- Nombres des sites maraichers et services de base desservis
- Volume des marchandises et nombre des passagers transportés
- Gain du temps mesuré
- Taux de réduction du tarif
- Taux d'accidents avant et après mise en service de la route

Sources

- Rapports d'activité

- Statistiques nationales
- Direction Régionale des Douanes de Tillabéry, Tahoua et Agadez
- Directions départementales de santé, d'agriculture, d'éducation et Services techniques communaux des régions bénéficiaires
- Direction Régionale de Douane et celle des transports de trois régions concernées (Tillabéry, Tahoua et Agadez)
- Banque de données routières (BDR)

Réponse

Le système de suivi se fait principalement au moyen de rapports périodiques : mensuels, trimestriels, annuels et finaux, des bureaux de suivi. Depuis le début des travaux ces rapports ont été produits régulièrement et la majorité des rapports a été transmis aux évaluateurs.

Ces rapports 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. Les volumes de trafic passagers et marchandises sont disponibles à partir de la BDR, les sites maraichers et services de base desservis sont fournis par les Directions (éducation, santé, agriculture). Les taux d'accidents sont renseignés à partir des PV de la Gendarmerie et l'ANISER. Il semble que le nombre d'accidents a augmenté après les travaux pour plusieurs raisons : augmentation du trafic, excès de vitesse, vétusté des véhicules, absence de signalisation et manque d'entretien. Ceci a été confirmé par les statistiques obtenues auprès de l'ANISER sur la section Balléyara-Filingué. Entre 2015 et 2018, le nombre d'accidents est passé de 5 à 11, le nombre de tués est passé de 1 à 3 et le nombre de blessés est passé de 18 à 29. Une analyse des statistiques d'accidents en 2019 dans la région de Tillabéry fait ressortir les principales causes des accidents comme suit :

- Non-respect de priorité
- Excès de vitesse
- Imprudence du piéton
- Non maîtrise du véhicule

Le temps de parcours et les tarifs de transports sont obtenus à partir d'enquêtes auprès des bénéficiaires. Le temps de parcours a été considérablement réduit sur ces routes (50 à 80%) et dans une moindre mesure pour le coût du transport (25 à 50% dans la majorité des cas). On note quand-même certaines routes où le coût du transport n'a pas baissé. Il existe un rôle pour la nouvelle Autorité de Régulation des Transports.

Conclusion

A défaut de rapports de monitoring ROM, le suivi des indicateurs se fait à partir des rapports de supervision dans lesquels un paragraphe spécifique est dédié au suivi.

Les sources de collectes de l'information pour le suivi sont diverses : BDR, ANISER, Gendarmerie et services administratifs (agriculture, éducation, santé). Les autres indicateurs sont déduits à partir d'enquêtes auprès des bénéficiaires.

QE 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 coûts/bénéfices ?

Indicateurs

- Budgets suffisants
- Participation des DGGT, DGRR efficace
- Délais acceptables
- Planning à jour

Sources

- Rapports d'activité

- Rapports financiers
- Visite de terrain
- Interviews des acteurs
- Interviews des bénéficiaires

Réponse

En général les ressources financières mobilisées par le projet se sont avérées adéquates. Nous notons que quelques contrats de travaux ont fait l'objet d'avenants et d'une augmentation des coûts mais ces augmentations étaient relativement faibles et ont pu être absorbés par les imprévus.

Certains aménagements complémentaires auraient dû être réalisés pour la sécurité et la durabilité des routes, à titre d'exemple :

- Route Balléyara-Filingué : les accotements retenus de 0,5 m sont incompatibles avec une sécurité routière convenable et non conformes aux standards de l'UEMOA qui requièrent des accotements de 1,5 m.
- Route Tchirozérine-Tafadek : certains ouvrages sont réalisés avec une capacité hydraulique insuffisante entraînant la destruction totale ou partielle de l'ouvrage (PK0,2- PK2,2 par exemple)
- Route Tahoua-Barmou :
 - ✓ Absence de buses nécessitant des réparations fréquentes par les villageois pour éviter les coupures (PK13,4 par exemple)
 - ✓ Protection insuffisante de la route contre le débordement du khori adjacent (PK11,4 par exemple)
 - ✓ Section hydraulique insuffisante de l'ouvrage busé entraînant une coupure de la route (PK7 par exemple)
 - ✓ Absence de fossés maçonnés entraînant des ravines importantes (PK0,4)
- Route Tahoua-Takanamat : protection insuffisante de la route aux PK 24,4- 49,5 et 52,3

Les tableaux ci-dessous résument la répartition des ressources financières allouées et des montants dépensés ventilés par résultat.

Projet	Lot 1- Piste - Tahoua-Takanamat	Lot 2- Piste - Tahoua-Barmou	Lot 1- piste Tabelot-Tourayat
Montant des Marchés (F CFA)	3 392 993 000	2 360 955 500	1 656 243 255
Coût final (F CFA)	3 342 453 014	2 303 441 198	1 645 321 807
Taux d'exécution financière	98,51%	97,56%	99,34%

Projet	Lot 2- piste Tchirozérine-Tafadek	Route Balléyara-Filingué	Route Agadez-Tiguidit
Montant des Marchés (F CFA)	697 817 536	9 275 721 071	6 394 283 169
Coût final (F CFA)	676 911 352	9 998 031 655	6 216 900 293
Taux d'exécution financière	97,00%	107,78%	97,23%

Le dépassement du coût initial du projet de route Balléyara-Filingué est essentiellement dû au rehaussement de la ligne rouge dans les zones inondables, travaux confortatifs (perrés, gabions, bordures, descentes d'eau) et la révision des prix.

Contrôle	Contrôle des lots 1 et 2 (Tahoua)	Contrôle des lots 1 et 2 (Agadez)	Contrôle route Balléyara-Filingué	Contrôle route Agadez-Tiguidit
Montant des Marchés (F CFA)	213 060 000	387 640 000	758 194 779	602 954 900
Coût final (F CFA)	351 834 158	336 547 900	1 012 853 007	561 342 171
Taux d'exécution financière	165,13%	86,82%	133,59%	93,1%
Prolongement durée des prestations	6 mois	6 mois	9 mois	4,5 mois

Concernant les travaux routiers, le coût total est passé de 23,778 à 24,183 milliards FCFA soit un accroissement de 1,7% résultant de travaux supplémentaires dans la route Balléyara-Filingué non prévus lors de l'étude initiale.

Le montant global des MdC est passé de 1,962 à 2,262 milliards Fcfa, soit une augmentation d'environ 15% qui a été justifiée par l'accroissement des délais de travaux.

Il faut noter que malgré la réception définitive des routes, quelques factures sont en attente de paiement du fait pour les travaux de l'impact de la révision des prix, de l'application des pénalités de retards et pour le service de la validation du rapport final du bureau de contrôle CIRA.SA.

Conclusion

Le coût total des travaux routiers est en général dans la plage 97-99% du budget alloué à l'exception de la route Balléyara-Filingué qui est passé à 107,78% du montant du contrat initial. Ceci est essentiellement dû aux faiblesses de l'étude de base qui a omis les dispositifs suffisants de drainage et de protection. Les travaux supplémentaires réalisés restent toutefois insuffisants pour la pérennité de la route.

QE 5 En ce qui concerne la durabilité des infrastructures mises en place, quelle est la probabilité que les routes bitumées et les pistes bénéficieront d'un entretien courant et périodique qui leur permettra de rendre les services attendus ?

Indicateurs

- Création/fonctionnement du FER, AMODER, CACER

Sources

- Lois, décrets,
- Programmes d'entretien,
- Plannings,
- Rapports d'activités,
- Interviews des acteurs

Réponse

La durabilité des infrastructures routières dépend du respect des charges à l'essieu et de l'entretien courant, périodique et d'urgence. Depuis le démarrage du projet le Gouvernement du Niger a déployé des efforts importants dans la réorganisation institutionnelle du secteur. La création du FER, du CACER et de l'AMODER constituent un grand pas en avant. Les évaluateurs ont consulté les décrets de création, d'organisation et de fonctionnement de ces nouvelles organisations ainsi que leurs rapports d'activité. Cela leur permet de se prononcer sur la probabilité d'un entretien efficace et de formuler des recommandations. Les ressources mobilisées par le FER restent toutefois en deçà des besoins exprimés. Les besoins annuels d'entretien (urgence, courant et périodique) sont estimés à 37 milliards FCFA et la mobilisation des ressources n'atteint que 10 milliards FCFA, soit 27%. Ainsi, selon le programme triennal 2020-2022 d'entretien courant mis en œuvre par l'AMODER, il est prévu un budget de 12,37 milliards FCFA couvrant l'entretien courant de 1553 km de routes bitumées (sur un total de 4907 km) et 3400 km de routes en terre (sur un total de 9319 km).

La redevance sur le carburant est 20 FCFA/litre, ce qui reste faible par rapport aux besoins et en comparaison des autres pays de la sous-région. Il convient d'augmenter graduellement cette redevance et de mobiliser d'autres ressources. Il importe également de planifier rigoureusement les campagnes d'entretien sous forte contrainte budgétaire et de se focaliser sur un réseau routier prioritaire. Les routes réhabilitées dans le cadre du programme ont été sélectionnées sur la base de leur importance dans le réseau et méritent un entretien suffisant.

L'entretien courant des routes du programme est planifié en 2022 selon les informations recueillies à la Direction de Gestion des Réseaux. Cependant, la route Balléyara-Filingué, compte tenu de son état visuel en août 2021, nécessite d'envisager un entretien périodique dont l'année de mise en œuvre dépendra des résultats de mesures d'uni et de déflexion recommandés par les évaluateurs.

De même, l'application du règlement 14 de l'UEMOA pour lutter contre la surcharge, reste insuffisant notamment pour les routes bitumées.

En ce qui concerne l'entretien périodique il convient de remarquer que pour les routes revêtues le projet a opté pour une solution de revêtement bicouche. Le choix d'une bicouche au lieu d'un béton bitumineux, est une solution moins coûteuse et augmente le taux de rentabilité interne (TRI) et donc l'efficacité du projet. Il s'agit d'une approche privilégiée par les économistes des transports car elle permet à la route de bien fonctionner avec une surface moins coûteuse pendant une période de 5 à 10 ans avant de mettre en œuvre un entretien périodique en appliquant une couche de béton bitumineux (BB) par exemple. Il y a cependant un danger, si l'entretien périodique est mis en œuvre trop tard, la route risque d'être complètement détruite et nécessitera une reconstruction. Il est donc recommandé pour les deux routes revêtues Balleyara-Filingué et Agadez-Tiguidit, d'effectuer une campagne de mesures de l'IRI et des déflexions. Cela devrait permettre de décider le moment le plus indiqué pour effectuer cet entretien périodique.

Conclusion

En dépit des réformes importantes dans le système de l'entretien routier (création du FER, AMODER, CACER), le niveau des ressources mobilisées annuellement par le FER ne représente que 27% des besoins estimés. Il reste primordial de doter le FER de ressources supplémentaires pour pallier au déficit d'entretien pour prolonger la durée de vie des investissements réalisés. Le contrôle de la charge à l'essieu des camions reste insuffisant. Il est

recommandé de suivre l'état des deux routes revêtues afin de décider le moment opportun pour la mise en œuvre de l'entretien périodique.

QE 6 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 ?

Indicateurs

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

Sources

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

Réponse

Par rapport aux nouveaux systèmes de gestion et maintenance durables des routes revêtues proposées par les nouvelles institutions l'accent est mis sur les actions de renforcement des capacités techniques et de gestion du Ministère de l'Équipement, de ses directions générales et régionales, ainsi que des nouvelles institutions. Il convient également de renforcer les capacités des entreprises locales et des bureaux de suivi.

En ce qui concerne l'entretien des pistes rurales il convient de dynamiser l'approche des comités villageois d'entretien des pistes. Les bénéficiaires directs du projet sont donc les communes et villages installés tout au long des pistes, à travers de leurs Comités Villageois d'Entretien des Pistes. Les bénéficiaires indirects sont tous les partenaires et parties prenantes à la mise en œuvre de la maintenance durable des pistes. Il s'agit notamment des institutions gouvernementales concernées (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 (renforcement des connaissances).

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) ; le projet peut produire des comportements, enfin, qui permettent de préserver les pistes parmi le renforcement des compétences des communautés en matière de traçage et entretien. Les interviews avec les bénéficiaires ont montré que cela n'a pas été le cas ou seulement dans une mesure très limitée.

Conclusion

Le projet est ressenti tant par la communauté que par les administrations centrales et régionales comme étant un soulagement longtemps attendu par les bénéficiaires. Certains villageois s'engagent spontanément dans les opérations d'entretien ainsi que les mairies. Cet élan devrait être mis à profit par le renforcement du rôle des comités villageois. Cependant, le manque de ressources empêche d'intervenir à temps. La participation des femmes a été très limitée.

QE 7 Quels ont été les impacts des activités du projet sur le renforcement des capacités sécuritaires et judiciaires ?

Indicateurs

- Evolution du nombre d'incidents.
- Augmentation de la présence des forces de sécurité.
- Augmentation de la présence des services de l'Etat.

Sources

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

Réponse

Le programme de Réhabilitation des Infrastructures Routières de Désenclavement des Régions Nord du Niger s'inscrit dans le cadre du PIN 10^{ème} FED qui prévoit d'allouer 20% des ressources à la mise en œuvre de la "Stratégie Sahel" au Niger, notamment dans les trois domaines suivants :

- i) Renforcement des capacités sécuritaires et judiciaires,
- ii) Infrastructures de transport pour le désenclavement de certaines zones des régions Nord,
- iii) Développement local et relance économique dans ces régions.

Les questions d'évaluation précédentes explorent les impacts en ce qui concerne les domaines (ii) et (iii). La présente question d'évaluation explore le premier domaine, soit le domaine du renforcement des capacités sécuritaires et judiciaires.

Comme nous l'avons mentionné plus haut, l'objectif d'amélioration des conditions sécuritaires ne dépend que dans une faible mesure de l'aménagement de tronçons routiers, mais surtout de facteurs exogènes tels que la croissance économique, la stabilisation de la région du Sahel et de l'environnement géopolitique.

Les évaluateurs ont interviewé les acteurs sur le terrain, afin d'estimer d'une façon qualitative et subjective, l'impact de l'aménagement des routes.

- Pour la route Balléyara-Filingué, on note une forte réduction d'actes de banditisme.
- Concernant la route Agadez-Tiguidit l'amélioration des conditions sécuritaires est faible et les villageois réclament de renforcer les patrouilles.
- Sur la route Tabelot-Tourayat, il n'y a pas eu d'impact sur la situation sécuritaire.
- Sur la route Tchirozérine-Tafadek, l'accès de la Garde Nationale est facilité et la sécurité a été améliorée puisqu'un seul incident a eu lieu depuis l'achèvement des travaux. Mais c'est surtout après Tafadek qu'il y a souvent des attaques. Toutefois, on reconnaît que la délinquance juvénile est en augmentation du fait du chômage et de la consommation des stupéfiants. Les jeunes de Tafadek n'ont pas bénéficié d'emplois temporaires lors des travaux.
- Sur la route Tahoua-Barmou, il y a maintenant des patrouilles régulières le jour du marché et on note la disparition des coupeurs de route.
- Concernant la route Tahoua-Takanamat, il n'y avait pas vraiment de problèmes de sécurité mais ceux-ci persistent dans les zones enclavées situés à environ 10 km au nord-ouest de Takanamat. Pour cette raison, la population de Takanamat souhaite vivement que la route puisse être prolongée.

Conclusion

Si le désenclavement des régions nord du Niger à travers la réhabilitation des routes et l'amélioration de l'accessibilité des forces de sécurité permet dans une certaine mesure l'amélioration des conditions sécuritaires dans les zones auparavant enclavées, la formation et l'emploi des jeunes restent déterminant pour une amélioration durable.

QE 8 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) ?

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

Réponse

L'impact 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'EIES pour les travaux des routes bitumées et des pistes rurales.

Les évaluateurs n'ont pas encore reçu les rapports finaux des experts environnementaux des différents projets de routes et de pistes.

Les visites de terrain ont montré que les PGES n'ont pas été entièrement mis en œuvre. Les zones d'emprunts ont été remis en état ou aménagées en points d'eau. Les arbres ont été plantés et protégés. Cependant, au niveau des routes rurales, sur certains projets les arbres d'alignement et d'ombrage plantés ont disparu par manque de protection. Les jeunes des villages traversés n'ont pas bénéficié d'emploi à l'exception de la route Balléyara-Filingué.

En matière de supervision, l'expert environnementaliste n'intervient que 2 semaines tous les 6 mois sur Balléyara-Filingué (soit 8% du temps) et 10% du temps sur Agadez-Tiguidit, ce qui est insuffisant.

Les entreprises en charge des routes rurales n'avaient pas de responsable environnement, ce qui explique que le PGES et le certificat de conformité n'avaient été fournis que tardivement.

Selon les services de santé, il n'a pas été constaté de propagation des MST et SIDA/HIV liée aux chantiers routiers.

Conclusion

L'impact des travaux routiers nécessite une mise en œuvre rigoureuse des PGES. A cet effet, il importe que les entreprises de travaux mobilisent un chargé d'environnement avec des rapports réguliers sur les activités. De même, les contrats de supervision doivent prévoir une mobilisation plus grande de l'expert environnementaliste pour un suivi rapproché de la mise en œuvre du PGES. Leur intervention a été insuffisante sur ce projet.

QE 9 Quelle a été l'influence du projet au niveau local, régional et national ?

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

Réponse

L'influence du projet peut être évaluée en fonction de la réalisation des objectifs fixés par le projet lui-même et des indicateurs objectivement vérifiables concernant la logique d'intervention, par exemple : « Facilitation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises dans la zone du projet ; ainsi que des forces de maintien d'ordre et sécurité en cas de nécessité; Réduction des coûts de transport et du temps de parcours sur les tronçons aménagés; Amélioration et renforcement de la sécurité routière sur les axes aménagés par le projet » peut avoir une influence à la fois locale, régionale et nationale, tandis que « Désenclavement des zones de production agro-pastorales et l'amélioration de l'accès aux services sociaux de base dans les régions concernées par le projet; » n'a qu'une influence locale ou tout au plus régionale. Les enquêtes auprès des bénéficiaires tendent à confirmer un accroissement du volume d'échanges de marchandises compte tenu d'une meilleure accessibilité vers les marchés et l'amélioration relative du revenu des populations.

Le nombre de sites maraichers ont augmenté d'environ 10% selon les services de l'agriculture par l'effet induit de la route. Cependant, cette augmentation reste tributaire des prix sur le marché et de la pluviométrie.

Les services de base (éducation, santé) sont mieux desservis compte tenu de l'accessibilité améliorée.

Selon les bénéficiaires interrogés, le trafic des diverses catégories de véhicules a augmenté (motos, taxi brousse, bus, camions) traduisant une dynamisation de la vie économique et sociale.

Le gain de temps de parcours a été considérablement réduit (50 à 80%) ainsi que le coût du transport (25 à 50%). Cependant, ces avantages économiques tendent à s'estomper avec la dégradation rapide des routes en terres et les coupures de trafic constatées par manque d'entretien.

Les taux d'accident n'ont pas diminué et ont même fortement augmenté pour les routes bitumées du fait de la vitesse excessive. Sur les routes en terre, les accidents ont aussi augmenté (surtout pour les motos), suite à la dégradation de l'état de la route, par excès de vitesse et par la vétusté des véhicules. Des mesures d'accompagnement sont nécessaires (entretien à temps, application de la loi, sensibilisation, contrôle technique des véhicules).

Conclusion

Les objectifs attendus de la réhabilitation sont atteints (amélioration du volume d'échanges de marchandises sur les corridors nord sud, augmentation du nombre de sites maraichers et services de base desservis, augmentation du flux de marchandises et passagers, gain du temps et réduction du tarif de transport). Ces avantages s'estompent du fait de la dégradation rapide des routes en terre. Par contre le nombre d'accidents de la route n'a pas diminué.

QE 10 Quelles ont été les leçons apprises par les partenaires et bénéficiaires du projet ?

Indicateurs

- Leçons apprises par les partenaires
- Leçons apprises par les bénéficiaires

Sources

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

Réponse

En ce qui concerne les partenaires :

- Le Ministère de l'Équipement, en particulier la DGGT et la DGRR et les délégations régionales ;

- Le Ministère des Transports
- Les autorités régionales ;
- Les Entrepreneurs et en particulier les Petites et Moyennes Entreprises (PME) de construction et leur personnel technique ;
- Les organisations de la société civile, les ONG actives au niveau local dans les trois régions concernées ;

Les leçons apprises sont les suivantes :

Pour consolider et pérenniser l'ensemble des acquis du Projet, une seconde phase d'accompagnement peut être nécessaire. Celle – ci aura essentiellement comme objectifs de consolider les résultats obtenus et rendre autonome toutes les dynamiques créées par le programme en matière de maintenance durable des pistes. Cette seconde phase devrait également s'appuyer sur les services étatiques (FER, AMODER), les services déconcentrés de la région, le secteur privé (PME), et les communautés.

La formulation du Projet nécessite d'identifier les besoins prioritaires des bénéficiaires à travers une approche participative, et à les inclure autant que possible dans le Projet afin d'en maximiser les impacts sur le développement.

A titre d'exemple, le projet aurait pu prévoir :

- Quelques bretelles de liaison vers les villages excentrés pour les routes Balléyara-Filingué, Tahoua-Barmou et Tahoua-Takanamat
- Un centre de santé à Tiguidit qui fait cruellement défaut
- Fourniture de petit matériel d'entretien routier aux comités villageois.

En ce qui concerne les bénéficiaires :

- Les bénéficiaires directs sont les communautés locales au long des pistes réhabilitées ;
- Les bénéficiaires finaux sont les populations rurales des régions Nord du Niger en particulier de Tillabéry, Tahoua et Agadez.

Les leçons apprises sont les suivantes :

Un système de maintenance durable de pistes qui fonctionne pour les communautés est non seulement conçue pour eux, mais surtout, il doit être mis en œuvre avec eux (la participation active des communautés organisées) ;

L'expertise locale en gestion de projets HIMO et d'intermédiation sociale peut apporter une contribution à l'amélioration du niveau de revenus des populations et éveiller l'attention sur des questions transversales telles que le VIH/SIDA, le genre, la sécurité et l'environnement.

Conclusion

Une phase de consolidation des acquis est souvent nécessaire en matière d'entretien routier. L'approche communautaire et la mise en œuvre des méthodes HIMO permet d'assurer un entretien durable. Lors de la formulation du Projet, il est important d'identifier les besoins des bénéficiaires de façon participative et d'en tenir compte dans la mesure du possible pour un meilleur impact sur le développement.

QE 11 Quelles sont les principales faiblesses et menaces du projet ? Quelles sont les opportunités et mesures correctives ?

Indicateurs

- Faiblesses
- Menaces
- Opportunités
- Mesures correctives

Sources

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

Réponse

Les principales faiblesses du projet correspondent aux faiblesses relatives du cadre institutionnel amélioré récemment dans le domaine de l'entretien routier et l'insuffisance relative de ressources financières. Les récentes réorganisations institutionnelles sont un signe positif pour la pérennité des résultats obtenus par le projet, mais nécessitent à être consolidées. La principale menace pesant sur le projet est l'instabilité de la situation sécuritaire dans la région. Les opportunités sont que les résultats attendus pourront contribuer au renforcement du cadre institutionnel et communautaire lié à la gestion de la maintenance durable des pistes (dans le cadre de la décentralisation administrative).

L'augmentation de la redevance carburant (actuellement de 20 FCFA par litre) reste nécessaire pour la mobilisation de ressources complémentaires compte tenu du défi de maintenir le réseau en bon état. De même, la mise en application du règlement 14 de l'UEMOA en concertation avec les pays de la sous-région demeure de la plus haute importance pour atténuer la dégradation des routes bitumées.

Finalement, l'introduction des méthodes HIMO, l'implication des comités villageois et des communes rurales dans la préservation du patrimoine routier constitueraient un grand pas en avant.

Conclusion

Les faiblesses du projet découlent de l'incertitude sur l'entretien futur attendu sur ces routes, compte tenu de la faiblesse des budgets mobilisés. Les réformes entrepris dans le domaine de l'entretien routier sont encore fragiles en plus du contexte sécuritaire régional. Une augmentation des ressources du FER, les méthodes HIMO, l'implication des comités villageois et des communes rurales sont autant d'opportunités à valoriser.

QE 12 Quel a été l'impact de l'Assistance Technique sur la capacité des institutions ?

Indicateurs

- Formations formelles
- Formations sur le tas

Sources

- Rapports périodiques de l'AT
- Entretiens avec les cadres des institutions

Réponse

Nous retraçons ci-dessous la chronologie de l'appui institutionnel apporté par l'UE au secteur routier afin de pouvoir cerner le contexte de l'AT apporté par la CF 23810.

L'Appui Institutionnel du Programme Routier 10ème FED (AIPR-10ème FED) a été financé à travers la CF « Infrastructures routières 10ème FED » n° NE/FED/2008/020-981 du 27/05/2009 et a bénéficié d'une enveloppe de 3,25 millions d'euros mis en œuvre sur la période 2012-2015. L'objet de l'AIPR 10ème FED consistait au renforcement des capacités de gestion administratives et techniques des ministères concernés (Ministère de l'Équipement, Ministère des Transports, CAFER) par la mise en place d'une assistance technique auprès des différentes structures ci-dessus.

La mise en œuvre de ce programme s'inscrivait dans une continuité des actions engagées dans le cadre du PIN 9ème FED et du Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports (PAPST) de la Banque mondiale.

Le programme de Réhabilitation des Infrastructures Routières de Désenclavement des Régions Nord du Niger s'inscrit également dans le cadre du PIN 10ème FED et a été financé à travers la CF 23810 d'un montant de 51,5 millions d'euros, qui a été mise en vigueur le 15/10/2013.

La composante « Appui Institutionnel+DP » d'un montant de 600 000 euros a permis de mettre en place les Devis-Programme suivants :

- **DP de démarrage** couvrant la période 25/11/2015-24/05/2016 avec un budget de 167,5 millions FCFA.

Résultats attendus :

- ✓ Fonctionnement UGP-FED et cellule de renouvellement du parc assuré
- ✓ Acquisition du véhicule UGP-FED
- ✓ Deux ouvertures de lancement des travaux, panneaux d'information, film documentaire et émission de sensibilisation

- **DP de croisière** couvrant la période 25/05/2016-24/05/2017 avec un budget de 245 752 910 FCFA

Le DP de croisière a augmenté son budget par avenant en le portant à 665 369 000 FCFA.

Résultats attendus :

- ✓ Fonctionnement UGP-FED et cellule de renouvellement du parc assuré
- ✓ Renforcement de capacité des acteurs assuré
- ✓ Activités de visibilité menées
- ✓ Deux lancements de travaux
- ✓ Deux inaugurations de travaux effectuées

L'Assistance Technique Intermédiaire (ATI) 2017-2018 des Programmes Routiers 10ème et 11ème FED pour les Ministères de l'Équipement et des Transports au Niger a été mise en œuvre sur la période déc. 2017-déc.2019.

L'objectif général poursuivi par cette ATI est l'amélioration de la gouvernance institutionnelle des organisations clés du secteur des infrastructures et des transports routiers au Niger.

Les actions menées par cette ATI ont abouti à :

- La transformation de la CAFER en FER de 2ème génération
- La création et la fixation des missions et attributions de l'AMODER
- La création et la fixation des missions et attributions de la CACER
- La mise à jour de la BDR et la mise en œuvre des logiciels de programmation et renforcement des capacités (DGR)

Une AT 2020-2021 pour le ME est actuellement en cours sous financement du 11ème FED et mise en œuvre par Egis International. Elle vise à :

- Consolider les réformes institutionnelles et réglementaires du sous-secteur d'entretien des infrastructures routières au Niger
- Permettre la pérennisation des acquis obtenus au titre de l'ATI 10ème -11ème FED
- Entamer les réformes dans la professionnalisation des PME et des BET
- Appuyer la mise à jour du schéma fonctionnel du Ministère suite aux réformes et aux services externalisés

Conclusion

La composante AT financée par la CF23810, pour un montant de 600 000 euros, avait permis une contribution de l'appui au secteur en assurant de façon temporaire le fonctionnement de l'UGP-FED et de la cellule de renouvellement du parc, l'acquisition du véhicule de l'UGP-FED, des activités de visibilité et de sensibilisation, des lancements et inaugurations de travaux.

4. Conclusions

Ce sous-chapitre présente les conclusions de l'évaluation, organisées suivant les critères d'évaluation DAC et UE.

A. Pertinence (problèmes et besoins)

L'intervention est jugée hautement pertinente compte tenu de l'urgence des travaux d'entretien périodique sur ces routes prioritaires pour contribuer au désenclavement des régions nord affectées par l'insécurité et favorisant les échanges dans le sens nord sud. L'état de dégradation des routes impacte négativement l'économie nationale par l'augmentation du coût de transport et du temps de parcours, perpétuant ainsi le cercle de pauvreté. De plus, il s'inscrit dans les priorités du DSRP de l'époque (2002-2015) et se trouve conforme aux orientations de l'axe N°2 – Développement des secteurs productifs et la création d'emploi.

Une sélection des axes retenus a été faite sur la base des priorités établies par le Programme de Développement Economique et Social (PDES) et la Stratégie Nationale des Transports pour les régions d'Agadez, de Tahoua et de Tillabéry, ainsi qu'en visant l'objectif d'assurer la continuité des actions engagées dans le cadre du PIN 9^{ème} et 10^{ème} FED et du Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports (PAPST) financé par la Banque Mondiale.

La rareté des ressources propres du pays confirme la pertinence de l'appui de l'UE.

Concernant la pertinence des choix techniques, le profil en travers de la route Balléyara-Filingué retenu a consisté à garder la même largeur de plateforme de 8 m (construction d'une chaussée de 7m, deux accotements de 50 cm). L'ancienne route consistait en une chaussée de 6m et deux accotements de 1 m. Ce choix se trouve non conforme avec la réglementation de l'UEMOA qui préconise pour les corridors communautaires une plateforme de 10,20 m (chaussée de 7,2 m et deux accotements de 1,5 m chacun). De même, les villages traversés n'ont pas bénéficié d'un élargissement adéquat de la chaussée, ni d'une expropriation pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic.



Route Balléyara-Filingué-
PK 37 – Traversée du village de Bonkougou

B. Efficience (bonne gestion et optimisation des ressources)

L'efficience s'intéresse à l'optimisation des moyens mobilisés par le projet, et donc en général, aux rapports coûts/efficacité de ses réalisations (infrastructures ou services)

Elle mesure le lien entre les différentes activités, les ressources disponibles et les résultats escomptés pour chaque volet. Cette mesure doit être quantitative, qualitative, et doit également concerner la gestion du temps. La comparaison doit se faire par rapport à ce qui était prévu.

L'efficience du programme porte sur le respect des plannings des activités et des coûts pour l'obtention des résultats attendus.

Le coût total des travaux routiers (routes bitumées et pistes) est passé de 23,778 à 24,183 milliards FCFA soit un accroissement de 1,7% résultant de travaux supplémentaires dans la route Balléyara-Filingué, ce qui dénote une bonne efficience du projet en termes de budget.

Le délai cumulé des contrats de travaux est passé de 62 à 93,5 mois, soit une augmentation de 50,8%, ce qui indique une faible efficience en termes de respect des plannings.

Les retards d'achèvement des travaux sont imputables à plusieurs facteurs dont les plus importants sont :

- Retards dans la préparation des dossiers d'étude ;
- Problèmes d'approvisionnement en eau et rupture des stocks ;
- Règlement des problèmes avec les propriétaires terriens ;
- Insécurité dans la zone du projet (braquage, vandalisme) ;
- Fortes précipitations ayant entraîné des reprises et/ou des arrêts de travaux;
- Eaux de ruissellement dans les koris ;
- Manque d'anticipation de l'entreprise ;
- Retard dans la conclusion de nouveaux prix ;
- Insuffisance du personnel spécialisé ;
- Retard dans l'alimentation en eau et électricité des postes de sécurité de Balléyara et Filingué

C. Efficacité (atteinte des Objectifs Spécifiques)

L'efficacité concerne les réalisations effectives du projet, en comparaison des celles qui étaient initialement prévues, ou/et appréciés au regard des objectifs auxquels elles devaient contribuer. Le résultat attendu concerne la remise en bon état de service de 145 km des routes bitumées et reconstruction de 260 km des routes en terre.

Les travaux routiers sont achevés à 100% pour les routes bitumées et à 65% pour les routes rurales (à l'exception de la route rurale Tizégorou - Mangaizé dans la région de Tillabéry qui n'a pas été réhabilitée par le projet mais par le Gouvernement avec le budget national).

Les missions de supervision de travaux ont été efficaces dans l'ensemble. Toutefois, la mobilisation de l'expert environnement nous semble insuffisante pour un suivi efficace du PGES, à raison de 2 semaines chaque 6 mois pour Balléyara-Filingué et 50 jours sur un total de 500 jours pour Agadez-Tiguidit.

D. Impact (atteinte des Objectifs Globaux)

La mesure de l'impact est celle des effets directs, indirects et induits des résultats du projet. L'impact porte sur les relations entre l'objectif spécifique et les objectifs globaux.

L'impact ressenti par les bénéficiaires des travaux (usagers, riverains) est déterminé à travers des enquêtes de terrain.

Les impacts sont fortement ressentis en termes de gain de temps de parcours (50 à 80% de réduction) : Balléyara-Filingué (83 km) est parcouru en 1h au lieu de 2h auparavant, Agadez-Tiguidit (62 km) est parcouru en 1h au lieu de 3h auparavant, Tahoua-Barmou (28 km) est parcouru en 30 mn au lieu de 1h auparavant et Tchirozérine-Tafadek (21 km) était parcouru en 1h15 avant les travaux et a été ramené à 15 mn juste après l'achèvement des travaux en mars 2018. Mais la durée de parcours est actuellement de 40 mn compte tenu de la relative dégradation de la route.

Le tarif de transport avait diminué dans une marge de 25 à 50% sur la route réhabilitée. Le trafic a généralement augmenté pour tous les véhicules mais surtout pour les motos. Ce qui indique un accroissement des échanges commerciaux et une dynamisation de la vie économique et sociale. La production agricole et l'élevage ont augmenté de 10% selon les estimations des services départementaux. Les conditions sécuritaires ont connu une nette amélioration par la facilitation de mouvement des patrouilles le long des axes réhabilités. Cependant, les attaques se sont multipliées dans les zones enclavées au-delà de la route réhabilitée, laissant penser que l'insécurité s'est plutôt déplacée vers le Nord et le Nord-Ouest des pistes à Tahoua par exemple. Les conditions sanitaires sont améliorées compte tenu d'une meilleure évacuation des malades. Les femmes peuvent aller s'approvisionner à Agadez et rentrer le jour même. Les enseignants et autres fonctionnaires peuvent désormais retirer leur salaire à Agadez et rentrer le jour même.

Par contre, la sécurité routière n'a pas connu d'amélioration et les accidents se sont multipliés dans certains cas par excès de vitesse et/ou vétusté des véhicules.

Le projet contribue indéniablement à l'objectif global. Cependant, des mesures d'accompagnement idoines sont souhaitables en vue de créer une forte synergie avec la route et d'en maximiser les impacts, telles que la formation et l'emploi des jeunes (méthodes HIMO) et la prise en compte d'autres besoins en infrastructures économiques et sociales des villages traversés.

E. Durabilité (continuation probable des résultats obtenus)

La durabilité s'attache aux effets à long terme du projet et à la plus ou moins grande pérennité de ses résultats et de ses effets. Le critère de viabilité permet de déterminer dans quelles mesures les résultats positifs et le flux des avantages sont susceptibles de se poursuivre après la fin des financements externes ou des interventions non financières (dialogue politique, coordination).

Compte tenu des dégradations constatées sur la route Balléyara-Filingué (nids de poules, orniérage, drainage insuffisant) environ 30 mois après l'achèvement des travaux, et des modestes interventions d'entretien apportées, la durabilité de cette route demeure problématique. Cette inquiétude est renforcée par l'absence de contrôle de la surcharge sur ce corridor.

De même, pour les routes en terre, dont les travaux sont achevés depuis environ 40 mois, les dégradations constatées résultant d'un drainage et d'une protection insuffisante, n'ont pas reçu les soins nécessaires, sans doute par manque de moyens. Les mairies et les villageois s'efforcent de réaliser des réparations mais ils manquent cruellement de capacité techniques et financières.

En dépit des réformes entreprises dans le secteur, les ressources mobilisées par le FER restent insuffisantes. Les besoins annuels d'entretien (urgence, courant et périodique) sont estimés à 37 milliards FCFA et la mobilisation des ressources n'atteint que 10 milliards FCFA, soit 27%.

F. Cohérence (renforcement mutuel)

Au Niger, la coordination de l'aide au développement est principalement assurée par le Ministère du Plan, de l'Aménagement du Territoire et du Développement Communautaire (MPATDC), à travers la Direction Générale du Plan pour les projets et programmes sectoriels. Cependant, l'insuffisance de ressources humaines qualifiées et le manque de moyens matériels y compris les outils de programmation et de suivi-évaluation handicapent ce département. Les bailleurs de fonds sont regroupés dans un CPTF où l'on retrouve principalement l'UE, la BM et l'AFD qui disposent des missions résidentes dans le pays. Plusieurs partenaires internationaux et régionaux interviennent dans le secteur. Il s'agit principalement de la Coopération Chinoise, la Banque d'Investissement de la CEDEAO (BIDC), la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD), la BAD, l'UE, les Fonds Arabes (BADEA, BID, FKDEA, OFID) et la Banque Mondiale. AREVA, opérateur privé dans le secteur minier, intervient également dans le financement des infrastructures de transport. Par ailleurs, les activités du programme correspondent aux options retenues dans la stratégie nationale de transport 2004, et sont la continuité naturelle des activités engagées par les programmes antérieurs des 9^{ème} et 10^{ème} FED. Ces activités s'inscrivent dans une démarche de long terme (principe de progressivité de la SNT 2004) en vue de profondes réformes du secteur de transport, dans un environnement dynamique (croissance rapide des trafics, protection de l'environnement, intégration régionale). Cependant, il convient de relever que la logique du Programme souffre d'une incohérence. En effet, l'objectif d'amélioration et de renforcement de la sécurité routière sur les axes aménagés dépendent également d'autres paramètres tels que la mise en œuvre d'une véritable politique de sécurité routière (entretien de la signalisation, contrôle de la vitesse, professionnalisation des transporteurs, sensibilisation, répression, etc.). La stratégie nationale de sécurité routière ne pourra avoir de résultats que sur le long terme par la mise en œuvre de plans d'actions successifs cohérents.

G. Valeur ajoutée de l'UE

La relation avec les interventions des États membres et la mesure dans laquelle les projets routiers (objectifs, bénéficiaires ciblés, calendrier, etc.) sont complémentaires, coordonnés, créent une synergie et évitent les doubles emplois.

L'AFD et ENABEL (Coopération Technique Belge) sont les deux partenaires membres de l'UE présents au Niger.

L'AFD intervient dans les secteurs de concentration suivants : sécurité alimentaire et développement rural, éducation, eau et assainissement, énergie, santé et gouvernance :

ENABEL est présente au Niger depuis près de 50 ans. Son appui vise à améliorer les conditions de vie de la population nigérienne, à travers deux secteurs de concentration, à savoir : la santé et l'élevage & sécurité alimentaire.

Ces agences n'interviennent pas directement dans le secteur routier, le problème de la coordination entre pays membre de l'UE ne se pose donc pas.

H. Cohérence avec le PDES 2017-2021

Le PDES 2017-2021 avait identifié dans son sous-programme « 5.3 Développement des infrastructures économiques » les routes comme moyen de création de la richesse et de favoriser l'intégration économique régionale.

En particulier, la réhabilitation du patrimoine routier permettra de garantir la fluidité des transports et de réduire les coûts et les délais sur les principaux corridors.

Il ressort que le Programme se trouve en cohérence avec les stratégies ci-dessus à travers ses objectifs spécifiques :

- Stimulation et facilitation des échanges économiques entre le Nord et le Sud du pays

- Désenclavement des zones de production agro-pastorales et l'amélioration de l'accès aux services sociaux de base dans les régions concernées par le projet ;
- Facilitation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises dans la zone du projet, ainsi que des forces de maintien d'ordre et sécurité en cas de nécessité ;
- Réduction des coûts de transport et du temps de parcours sur les tronçons aménagés ;
- Amélioration et renforcement de la sécurité routière sur les axes aménagés par le projet ;

I. Questions transversales

Environnement et changement climatique : L'équipe d'évaluation a constaté des dégâts par les eaux. Par exemple sur la route rurale Tchirozérine-Tafadek au PK2,2, un dalot multiple a été endommagé et le remblai d'accès a été emporté. Il était apparemment sous-dimensionné. On constate également beaucoup d'endroits où les Koris ont créé des érosions des bords des routes rurales. A Agadez on disait que depuis vingt ans on constate une augmentation des pluies. Les méthodes de calcul des ouvrages hydrauliques doivent donc 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 (pluies décennales et centennales), mais l'infrastructure hydraulique 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.

Egalité des sexes : L'équipe d'évaluation a constaté que l'aspect genre a reçu peu d'attention, et les femmes n'ont pas pu participer aux travaux. Pourtant d'autres projets routiers au Niger et dans d'autres pays du monde ont réussi à faire participer les femmes mais cela nécessite des actions spécifiques. Il est recommandé dans les futurs projets de consacrer plus d'attention à la participation des femmes et d'inclure la question de la Violence Basée sur le Genre VBG. En plus, 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 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).

J. Les Objectifs de Développement Durable (ODD)

L'accessibilité rurale est un levier essentiel à l'accomplissement de plusieurs Objectifs pour le développement durable (ODD) figurant à l'Agenda 2030. Même s'il n'y a pas d'objectif de développement durable dédié exclusivement à l'accessibilité en milieu rural, un effort accru et réussi pour améliorer le transport rural contribuera à la réalisation des ODD suivants : ODD 1 Éliminer l'extrême pauvreté ; ODD 2 Faim « Zéro » ; ODD 3 Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être ; ODD 4 Assurer l'accès de tous à l'éducation ; ODD 5 Autonomiser les femmes en milieu rural ; ODD 6 Faciliter l'accès de tous à l'eau propre et à

l'assainissement ; ODD 8 Promouvoir une croissance partagée et la possibilité de participer à la vie économique ; ODD 9 et ODD 11, bâtir une infrastructure durable et des communautés ouvertes à tous ; et ODD13 renforcer la résilience aux changements climatiques et l'adaptation des milieux ruraux.

K. Le principe "Leave no-one behind"

La promesse de transformation qui est au cœur du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des Objectifs de développement durable (ODD) qui y sont inscrits est de ne laisser personne pour compte ("Leave no one behind").

Les routes réhabilitées étant accessibles à tous les moyens de transport, motorisés ou non, servent les diverses catégories sociales sans distinction de genre ou de revenus.

Le mauvais état du réseau routier entrave le développement socio-économique et l'accès aux services pour la population rurale. L'accessibilité routière est l'une des conditions nécessaires à l'inclusion et aux opportunités socio-économiques. Les routes relient la population aux services sociaux, éducatifs, de santé et financiers, au marché du travail et aux opportunités économiques.

5. Leçons apprises

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. 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 (pluies décennales et centennales), mais l'infrastructure hydraulique 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.

4. 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. Il existe un rôle ici pour la nouvelle Autorité de Régulation des Transports.

5. 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. Ceci afin d'atténuer les situations dangereuses mais aussi de dynamiser le développement économique local.

6. Ralentisseurs : les habitants se plaignent de la vitesse des véhicules qui traversent les villages. Il est donc nécessaire d'inclure systématiquement la construction des ralentisseurs par les entrepreneurs dans le projet.

7. Clôtures scolaires : La visite sur le terrain a montré que de nombreuses écoles existent près des routes et pistes améliorées. Habituellement, ils n'ont pas d'enceintes, 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.

8. Accessibilité : L'accessibilité s'est fortement améliorée mais se limite à une bande étroite le long des routes améliorées. Les villages situés à quelques kilomètres de l'axe réhabilité devraient être reliés à cet axes afin d'augmenter le nombre de bénéficiaires dont l'accessibilité est améliorée.

10. Extension agricole : Le projet a eu un impact important sur la production agricole et le commerce. Il convient de noter que ces résultats ont été obtenus uniquement par la construction de la route et les forces du marché qui en résultent. Le projet n'a fourni aucune aide supplémentaire aux agriculteurs afin d'augmenter la production ou de déplacer la production vers des cultures plus commerciales. Aucune vulgarisation agricole, éducation ou formation supplémentaire n'a été fournie, aucun microfinancement n'a été fourni pour aider les agriculteurs à déplacer la production. Il est toutefois possible que le couplage de telles actions avec la construction de la route aurait accéléré les effets positifs de la route.

11. Genre : il est recommandé dans les futurs projets de consacrer plus d'attention à la participation des femmes et 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 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).

6. Recommandations

Recommandations	A mettre en œuvre par :	Priorité	Importance
<p>1. Mettre en place effectivement l'entretien : Dans le cadre de l'assistance technique le projet a effectué un certain nombre d'activités qui ont conduit à des changements institutionnels importants comme la création du FER, du CACER et de l'AMODER. Ces changements devraient contribuer à ce que les routes soient effectivement entretenues. Pourtant on constate que l'entretien effectué se limite à un entretien d'urgence et il n'y a pas d'entretien courant qui est mis en place. Il est donc 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. L'entretien est également un point crucial à inclure dans le dialogue politique car elle garantit la durabilité des investissements.</p>	<p>Min. Eq. DGER AMODER Communes et villages</p>	Elevé	Elevée
<p>2. Le Fonds routier : Afin de garantir le financement de l'entretien, il convient d'augmenter les sources de financement du FER.</p>	<p>Gouvernement FER</p>	Elevée	Elevée
<p>3. Aménager les emprunts de graveleux 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. 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</p>	<p>Min. Eq.</p>	Moyen	Moyen

pas encore été remis en état ou en sécurité après exploitation.			
<p>4. Choix d'une bicouche au lieu d'un béton bitumineux : Le choix d'une bicouche au lieu d'un béton bitumineux, est une solution moins coûteuse et augmente le taux de rentabilité interne (TRI) et donc l'efficacité du projet. Il s'agit d'une approche privilégiée par les économistes des transports car elle permet à la route de bien fonctionner avec une surface moins coûteuse pendant une période de 5 à 10 ans avant de mettre en œuvre un entretien périodique en appliquant une couche de béton bitumineux (BB) par exemple. Il y a cependant un danger, si la couche de BB est mise en œuvre trop tard, la route risque d'être complètement détruite et nécessite une reconstruction. Il est donc recommandé pour les deux routes revêtues Balleyara-Filingué et Agadez-Tiguidit, d'effectuer une campagne de mesures de l'IRI et des déflexions. Cela devrait permettre de décider le moment le plus indiqué pour effectuer cet entretien périodique.</p>	Min. Eq. DGGT FER AMODER	Moyen	Moyen
<p>5. Consacrer plus d'importance à la sécurité routière (sensibilisation, ralentisseurs...): Quand on construit ou réhabilite des routes qui étaient 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 pas ou 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 nécessaire de prévoir une bonne signalisation pendant les travaux et après les travaux. 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. Un audit de sécurité routière est souvent utile dans ce genre de projets.</p>	Min. Eq. Min. Transp. ANISER DGGT AMODER	Moyen	Moyen
<p>6. Agence de la sécurité routière : Dans le cadre des réformes institutionnelles le Niger a créé récemment une agence de sécurité routière : l'ANISER. De nombreux pays ont créé une agence autonome chargée de la</p>	ANISER	Moyen	Moyen

sécurité routière. Ces agences ont de nombreuses tâches liées à la sécurité routière. Une tâche importante consiste à vérifier et à certifier que toutes les conceptions routières détaillées tiennent dûment compte de la sécurité routière avant le début de la construction (cela devrait être fait par un organisme indépendant de la même manière que l'agence de l'environnement certifie qu'une conception de projet routier respecte toutes les mesures environnementales requises). Ces agences certifient ensuite également, après la construction des routes lors de la remise provisoire et définitive, que la construction a été réalisée conformément à la conception et que les conditions de sécurité routière sont respectées. Il convient de réviser les statuts de L'ANISER et rendre obligatoires ces tâches qui ne font pas partie actuellement de ses obligations.

--	--	--

- Annexe 1 : Les termes de référence de l'évaluation**
- Annexe 2 : Les évaluateurs**
- Annexe 3 : Le cadre logique**
- Annexe 4 : Les cartes géographiques où l'action a eu lieu**
- Annexe 5 : La liste des personnes / organisations rencontrées**
- Annexe 6 : La littérature et la documentation consultées**
- Annexe 7 : Les photos de la visite de terrain**
- Annexe 8 : Rencontres avec les bénéficiaires**

Annexe 1

Les termes de référence de l'évaluation

TERMES DE RÉFÉRENCE SPÉCIFIQUES – PARTIE A
Evaluation finale du programme « Réhabilitation des infrastructures routières de désenclavement des régions Nord du Niger » n°NE/FED/023-810

Contrat Cadre SIEA 2018 - Lot 2 - Infrastructures, Croissance Durable et Emplois
EuropeAid/138778/DH/SER/multi

PC-4199
SIEA 2018 – 3489

POUVOIR ADJUDICATEUR : LA DÉLÉGATION DE L'UNION EUROPÉENNE AU NIGER.

TABLE DES MATIERES

1	CONTEXTE	3
1.1	CONTEXTE DU PAYS, DE LA REGION ET DU SECTEUR LORS DE LA CONCEPTION DU PROJET	3
1.2	L'ACTION A EVALUER.....	4
1.3	PARTIES PRENANTES DE L'INTERVENTION.....	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	9
2.4	ORGANISATION DU CONTRAT SPECIFIQUE ET METHODOLOGIE (OFFRE TECHNIQUE)	14
2.5	GESTION ET PILOTAGE DE L'ÉVALUATION	14
3	LIEU ET DUREE	15
3.1	PLANIFICATION, Y COMPRIS LA PERIODE DE NOTIFICATION POUR LE PLACEMENT DE PERSONNEL.....	15
4	EXPERTISE REQUISE	15
5	RAPPORTS	15
5.1	UTILISATION DU MODULE EVAL PAR LES EVALUATEURS	15
5.2	NOMBRE D'EXEMPLAIRES DU RAPPORT	15
5.3	FORMAT DES RAPPORTS.....	15
6	SUIVI ET EVALUATION	15
6.1	CONTENU, CALENDRIER ET SOUMISSION DES RAPPORTS.....	15
6.2	COMMENTAIRES SUR LES LIVRABLES	15
6.3	EVALUATION DE LA QUALITE DU RAPPORT FINAL ET DU RESUME EXECUTIF	16
7	INFORMATIONS PRATIQUES.....	16
	ANNEXE I : CRITERES D'ÉVALUATION TECHNIQUE SPÉCIFIQUES.....	17
	ANNEXE II : INFORMATIONS À FOURNIR À L'ÉQUIPE D'ÉVALUATION	18
	ANNEXE III: STRUCTURE DU RAPPORT FINAL ET DU RÉSUMÉ EXÉCUTIF	19
	ANNEXE IV: PLAN DE TRAVAIL	21
	ANNEXE V : GRILLE D'ÉVALUATION DE LA QUALITE	23
	ANNEXE VI : MATRICE CADRE LOGIQUE (LOGFRAME) DE L'INTERVENTION ÉVALUÉE	28
	ANNEXE VII : LES CRITERES D'ÉVALUATION.....	30

1 CONTEXTE

1.1 Contexte du pays, de la région et du secteur lors de la conception du projet

Avec une superficie de 1,267 million de km², le Niger est un pays très enclavé. Il est situé assez loin de la façade littorale la plus proche (à plus de 1 000 km) et dont près de 2/3 du territoire est désertique. Sa population d'environ 16 millions d'habitants en 2012 est passée à environ 21 millions en 2017, dont plus de 70% vivent en zone rurale. La pauvreté qui frappe presque les deux tiers de la population et qui continue toujours est principalement imputable à l'enclavement, la désertification, les sécheresses répétitives et l'étroitesse de l'économie dominée par le secteur informel et très peu diversifiée.

Le contexte sécuritaire dans la bande sahélienne en général, la situation dans la zone Nord du Niger en particulier avait été aggravée par les conséquences de deux rébellions armées (1991 à 1994 et 2007 à 2009). La situation sécuritaire dans les régions du Nord (Agadez, Tahoua et Tillabéry) limitrophes avec le Mali, l'Algérie et la Lybie, c'était d'avantage aggravée par la montée en puissance des opérations terroristes et de la criminalité transfrontalière. Aujourd'hui la situation socio-politique régionale instable fait que le pays se trouve dans un contexte sécuritaire impacté au Nord par la crise malienne, à l'Est par la crise libyenne et au Sud-Est par les menaces provoquées par la secte Boko Haram. Ces facteurs aggravent la situation d'instabilité, dans laquelle se conjuguent les agressions d'organisations terroristes (AQMI, MUJAO, Boko Haram), des trafics illégaux en tout genre ainsi que des potentiels conflits intercommunautaires dans certaines zones.

Les conflits armés de ces dernières années et l'insécurité persistante ont eu des conséquences économiques et sociales lourdes pour les régions du Nord Niger, en raison notamment de la paralysie de certaines activités ou services (élevage, maraichage, tourisme, etc.). L'insécurité qui prévalait à l'époque avait entraîné des mouvements de population dans plusieurs localités et provoqué une dégradation des moyens de subsistance : cheptel, jardins maraichers, sites touristiques, infrastructures routières dont il avait été jugé de reconstituer pour accompagner le retour des populations et la reprise économique dans la zone.

Le très mauvais état de principaux axes routiers d'interconnexion qui existaient dans la zone Nord à la bande Sud du pays d'une part, et d'autre part l'important déficit en infrastructures de désenclavement des zones rurales dans les régions du Nord, rendaient difficiles les conditions de transport dans ces régions. Cette situation était défavorable aux investissements et activités économiques, à l'accès aux services sociaux et administratifs, ainsi qu'à la sécurité des populations rurales de ces régions, essentiellement des nomades (Touaregs, arabes et peulhs). Des stratégies "Sécurité et Développement" avaient été mis en place par l'UE et le Niger afin d'assurer un meilleur développement socio-économique de la bande Nord du pays et contribuer ainsi au retour d'une stabilité sécuritaire durable dans la région.

Les actions prévues dans le projet s'inscrivaient dans le cadre de la Stratégie pour la sécurité et le développement au Sahel ("Stratégie Sahel") de 2011 par l'UE, et étaient aussi pleinement en ligne avec la Stratégie de développement et de sécurité dans les zones sahélo-sahariennes adoptée par le Gouvernement nigérien en octobre 2011 (Axe 2 : accès des populations aux opportunités économiques, domaine infrastructures routières et transports).

Les conditions d'insécurité dans les zones du projet limitaient les possibilités de développement social et économique; en même temps, la perception d'abandon et les difficultés pour sortir de la pauvreté des communautés qui y habitaient et pouvaient favoriser les agissements des groupes et forces de déstabilisation. Cette forte interdépendance entre la sécurité et le développement était à la base des approches que l'UE et l'Etat du Niger avaient envisagées.

En visant l'objectif de synergie et de complémentarité des actions engagées dans le cadre du PIN 9ème et 10ème FED et du PAPST¹ financé par la Banque Mondiale, une sélection avait été faite dans le domaine du transport, sur la base des priorités établies par le PDES et la Stratégie Nationale des Transports² pour les régions d'Agadez, Tahoua et Tillabéry. Ce projet découle de cette sélection d'actions établies en conformité avec les priorités du pays.

Des enseignements tirés des projets routiers antérieurs, il ressortait que leurs mises en œuvre au Niger sous financement de l'aide extérieure en général et du FED (PIR 9ème FED, du PIN 9ème et 10ème FED) en particulier, se faisant exclusivement sous l'approche projet, avaient été largement satisfaisantes. Toutefois, dans le cadre de certains projets, il avait été identifié des faiblesses dans la gestion et le suivi des marchés, au niveau du secteur privé œuvrant dans le domaine et à certains égards au niveau de l'administration. D'autre part, le sous-secteur de l'entretien routier au Niger rencontrait d'énormes difficultés quant à son efficacité dans sa forme mis en œuvre. Pour y remédier, un appui institutionnel avait été mis en place en juin 2012 dans le cadre du programme routier 10ème FED, en vue de renforcer les capacités de gestion de l'administration en charge de l'entretien routier.

Aussi, vu la nécessité de réorientation du rôle de l'administration de l'exécution vers son rôle régalien de régulation et de suivi du secteur, les tâches directes d'exécution ont été jugés nécessaires d'être déléguées à des structures mieux adaptées au contexte, notamment les agences d'exécution et le secteur privé. C'est dans ce sens que, des réformes ont été engagées et suivent leur cours actuellement afin de permettre l'amélioration et la redynamisation du mécanisme de mobilisation des ressources et de la mise en œuvre de l'entretien routier au Niger.

Enfin, la lutte contre le phénomène de surcharge (principale cause de dégradation prématurée des routes au Niger et dans la sous-région) restait toujours problématique, malgré la relative avancée faite par le Niger dans le cadre de l'application du règlement N°14 de l'UEMOA. L'application de ce règlement reste partielle même au Niger. Des difficultés apparues au niveau régional sont à surmonter pour arriver à une application effective de cette réglementation. Au Niger les stations de pesage que finance le FED constituent un acquis qu'il faut préserver et exploiter au maximum au profit de la lutte contre la surcharge.

1.2 L'action à évaluer³

Titre de l'action à évaluer	<ul style="list-style-type: none"> • Réhabilitation des infrastructures routières de désenclavement des régions Nord du Niger
Budget de l'intervention à évaluer	<ul style="list-style-type: none"> • Coût total de l'action : 51,5 millions EUR <ul style="list-style-type: none"> ○ Contribution UE = 44,5 millions EUR ○ Contribution Etat du Niger = 7 millions EUR
Numéro CRIS de l'intervention à évaluer	<ul style="list-style-type: none"> • CRIS n° 023-810

¹ *Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports.*

² *La Stratégie de Développement accéléré et de Réduction de la Pauvreté (SDRP) adoptée en 2002 et révisée en 2007 a été le cadre de référence de la politique macro-économique et sociale du Niger jusqu'à juillet 2012. Elle avait été remplacée le PDES (Plan de Développement Economique et Social 2012-2015) adoptée en août 2012 par le Gouvernement. La Stratégie Nationale des Transports datant de 2004 a été actualisée lors d'une étude pour couvrir la période allant jusqu'à l'année 2025 avec le soutien de l'Assistance Technique au Ministère de l'Equipement et celui des Transports financé par l'Union Européenne dans le cadre du 10ème FED.*

³ *Les projets et programmes à évaluer sont ci-après dénommés 'actions'.*

Dates de de l' intervention à évaluer	<ul style="list-style-type: none"> • Début : 06/11/2013 • Fin : 06/11/2022
--	--

Objectif global:

- L'objectif global du projet est de contribuer à améliorer les conditions économiques, sociales et sécuritaires des populations dans le Nord du Niger.

Objectifs spécifiques :

- Le désenclavement des zones de production agro-pastorales et l'amélioration de l'accès aux services sociaux de base dans les régions concernées par le programme ;
- La stimulation et la facilitation des échanges économiques entre le Nord et le Sud du pays ;
- La facilitation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises dans la zone du projet, ainsi que des forces de maintien d'ordre et de sécurité en cas de nécessité ;
- L'amélioration et renforcement de la sécurité routière sur les axes aménagés par le programme ;
- La réduction des coûts et temps de transport sur les axes aménagés comportant une augmentation du trafic.

Résultats escomptés et principales activités

L'intervention stratégique vise globalement à :

- La remise en bon état d'environ 145 km de routes bitumées
 - *Baleyara – Filingué (83 Km)*
 - *Agadez – Tiguidit (62km)*
- La réhabilitation ou traitement des points critiques et construction des ouvrages d'art nécessaires des tronçons des routes en terre d'environ 260 Km:
 - Région Agadez
 - *Tchirozérine –Tafadek (21 Km)*
 - *Tabelot – Tourayat (61Km)*
 - Région Tahoua
 - *Tahoua – Takanamat (60 Km)*
 - *Tahoua – Barmou (28 Km)*
 - Région Tillabery
 - *Tizégorou-Mangaizé (89 Km)*

La réalisation du projet permettra d'atténuer les difficultés mentionnées, ce qui contribuera ainsi à stimuler le développement socio-économique de la région, gage d'une stabilité sociale et sécuritaire durable.

1.3 Parties prenantes de l'intervention

- Le Ministère des Finances (Ordonnateur National du FED) qui exerce les fonctions de maîtrise d'ouvrage. Il prend des décisions d'ordre administratif et financier en accord avec les dispositions de l'Accord de Cotonou. La Cellule Union Européenne (CUE) qui est devenue en avril 2019 la Cellule d'Appui à l'Ordonnateur National (CAON) assure le secrétariat exécutif de l'Ordonnateur National.
- Le Ministère de l'Équipement, maître d'œuvre. Il assure la mise en œuvre des programmes de construction, de réhabilitation et de l'entretien des routes bitumées. Il est responsable de la planification et de la gestion de l'entretien, de la réhabilitation et de la construction des infrastructures routières. La Direction Générale des Grands Travaux (DGGT) pour les routes bitumées et la Direction Générale des Routes Rurales (DGRR) pour les routes rurales assurent le service exécutif du maître d'œuvre et la mise en œuvre des marchés des travaux et de surveillance

et contrôle. Les bureaux d'études pour la surveillance des travaux exercent la fonction de "Représentant du Maître d'Œuvre".

Il est aussi créé au sein du Ministère de l'Équipement, une Unité de Gestion des Projets (UGP) qui est sensée accompagner la DGGT, la DGRR et la Direction Générale de l'Entretien Routier (DGER) dans le cadre de la maîtrise d'œuvre des projets FED. L'UGP devrait assurer aussi pour le compte du Ministère des Transports le suivi et/ou la mise en œuvre des activités d'appui prévues au titre du financement FED.

- Les entreprises ayant intervenu dans l'exécution des travaux sont : Groupement SOBMTI/SOBATRAP, MBC, EGBTP, Entreprise Issa Youssouf, ENISAB, SNLMTP,
- Les cabinets ayant intervenus dans les services (études/contrôle): URBATEC ; Groupement AIC Progetti/Arts & Génie, CIRA-Sa;
- Les opérateurs économiques et commerciaux (commerce international, national ou local) et du secteur des transports routiers, qui devraient bénéficier du maintien ou/et la baisse des coûts d'exploitation des véhicules et de ce fait, potentiellement, de la réduction des coûts et temps de transport ;
- Les collectivités locales (communales et régionales) et administrations territoriales dans les trois régions concernées par la mise en œuvre du projet, dont les services devraient être plus accessibles ;
- Les populations des régions Nord notamment d'Agadez, de Tahoua et de Tillabéry et de certaines zones limitrophes des pays voisins (Mali), dont les activités, mobilités et accès aux services sociaux devraient être améliorés;

1.4 Autres informations disponibles

1.4.1 Risques et hypothèses

Les principaux risques identifiés qui pouvaient affecter la réussite du projet étaient essentiellement :

- Insécurité croissante dans les régions du projet qui pouvait conduire à diminuer l'attrait pour les appels d'offres des entreprises de capacité suffisante à réaliser les travaux envisagés, à engendrer une surestimation des offres présentées, et même, à l'impossibilité de réaliser certains tronçons prévus dans le projet;
- L'inflation des prix des matériaux (carburant, bitume, ciment, acier) qui pourrait engendrer de surcoût substantiel des offres;
- L'accélération de l'état de dégradation des routes bitumées dû à un retard important dans le processus de financement pouvant aussi occasionner un surcoût par rapport à l'estimation initiale ;

Les principales hypothèses que sous-entendait le projet étaient :

- Stabilité politique dans le pays ;
- Maintien d'un cadre sécuritaire durable dans la zone Nord, en empêchant l'action du terrorisme et banditisme armé d'une part, et d'autre part en évitant la contagion de la crise malienne et libyenne ;
- Participation aux appels d'offres des soumissionnaires potentiels à même de réaliser les travaux, y compris des entreprises locales adéquatement équipées ;

- Stabilité des prix des matériaux de construction et du carburant.

Pour prévenir certains de ces risques, il avait été budgétisé des imprévus à hauteur de 7% du budget de l'action afin de pallier aux éventuels surcoûts que pouvaient occasionner les mesures de sécurité à prendre en cas des circonstances imprévisibles (actes de terrorisme) ou en cas d'inflation élevée du coût des matériaux. L'application des procédures flexibles en vigueur au Niger, devrait être envisagée à partir de l'analyse de la situation au moment de décider la passation des marchés compte tenu de l'évolution plutôt défavorable des conditions sécuritaires dans l'ensemble de la région. Le Gouvernement du Niger s'était engagé à couvrir le gap financier pour la réalisation des travaux d'un des tronçons à hauteur de **7 millions d'€uro**.

1.4.2 Questions environnementales et sociales

Des études d'impact environnemental et social (EIES) étaient prévues pour l'ensemble des tronçons. Plusieurs séries de mesures environnementales et sociales pour d'une part atténuer, voire annuler les impacts négatifs du projet et d'autre part bonifier les impacts positifs devraient être planifiées à l'issue de l'EIES.

Un plan de gestion environnemental et social (PGES), permettant la mise en œuvre durable de ces mesures de mitigation pendant la phase d'exécution des travaux et la phase d'exploitation de la route devrait être élaboré pour chacun des tronçons et validé par un atelier regroupant toutes les parties prenantes du projet.

2 DESCRIPTION DE L'ÉVALUATION COMMISSIONNÉE

Type d'évaluation	Finale
Couverture	Réhabilitation de 145 Km des routes bitumées et 260 km des routes rurales dans les trois régions de la bande Nord du Niger (Agadez, Tahoua et Tillabéry) dans le cadre de la Stratégie Sécurité et Développement au Sahel.
Portée géographique	République du Niger
Période à évaluer	: de 06/11/2013 (<i>date de signature de la CF par le Niger</i>) à la date de démarrage de l'évaluation.

2.1 Objectif de l'évaluation

L'évaluation systématique et opportune de ses programmes et activités est une priorité établie⁴ de la Commission Européenne⁵. L'évaluation se concentre sur l'analyse des réalisations, l'atteinte et la qualité

⁴ 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

⁵ SEC (2007)213 "Répondre aux besoins stratégiques : renforcer l'usage de l'évaluation", https://ec.europa.eu/smart-regulation/docs/com_2013_686_en.pdf; SWD (2015)111 "Lignes directrices pour une meilleure réglementation", http://ec.europa.eu/smart-regulation/quidelines/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

des **résultats**⁶ des interventions, dans le contexte d'une politique de coopération en constante évolution, et 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)**.⁷

De ce point de vue, les évaluateurs devront **trouver les éléments de preuves expliquant les raisons, les conditions 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.

Cette évaluation est principalement vouée à fournir aux services compétents de l'Union Européenne, aux parties prenantes intéressées l'information suivante :

- une analyse globale et indépendante de la performance qu'a eue la « Réhabilitation des infrastructures routières de désenclavement des régions Nord du Niger » en prêtant une attention particulière à ses résultats, en comparaison avec les objectifs attendus, et les raisons soutenant ces résultats ;
- les enseignements tirés, les conclusions et les recommandations associées, de manière à améliorer, le cas échéant, les actions présentes, en cours et futures.

En particulier, cette évaluation servira à la Commission de l'UE et au pays bénéficiaire (Niger) pour éventuellement prendre des mesures correctrices dans le but d'améliorer la finalisation des programmes en cours (11ème FED), ainsi que la mise en œuvre de la nouvelle programmation (2021-2027).

Les principaux utilisateurs de cette évaluation seront la Commission européenne (Délégation de l'UE au Niger), l'Etat du Niger avec comme institutions bénéficiaires le Ministère des finances qui joue le rôle de l'Ordonnateur national du FED, Le Ministère de l'Equipement, Le Ministère des Transports, la société civile, les collectivités territoriales....Pour d'amples informations sur les utilisateurs, il est demandé de consulter le lien ci-après : <https://ec.europa.eu/europeaid/node/71165>

2.2 Services requis

2.2.1 Portée de l'évaluation

L'évaluation analysera l'intervention en suivant les six critères d'évaluation du CAD, à savoir : pertinence, cohérence, efficacité, efficience, durabilité et perspectives d'impact. De plus, l'évaluation analysera un critère d'évaluation spécifique de l'UE :

- la valeur ajoutée de l'UE (dans quelle mesure l'intervention portée par l'UE apporte des bienfaits supplémentaires à ceux qui auraient découlés de la seule intervention des États membres) ;
- la cohérence de l'action elle-même avec la stratégie de l'UE au Niger dans le secteur des transports et avec d'autres politiques de l'UE et d'autres actions des États membres y compris les autres bailleurs de fonds actifs dans le secteur au Niger (Banque Mondiale, MCC, BAD, BOAD...),

⁶Cela fait référence à l'intégralité de la chaîne des résultats, couvrant les outputs, 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/jpa/2014/236-2014_cir.pdf

⁷ 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>

- la cohérence avec le Programme de Développement Economique et Social PDES 2017-2021

La définition des 6 critères CAD et du critère de la valeur ajoutée UE est contenue dans l'annexe VII.

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 », (« Ne laisser personne pour compte », 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'intervention.

2.2.2 Questions d'évaluation indicatives

Les questions d'évaluation formulées ci-dessous sont données à titre indicatif. En fonction de l'information la plus récente, des consultations initiales et ultérieures, ainsi que de l'analyse des documents, l'équipe d'évaluation discutera avec le gestionnaire d'évaluation⁸ et proposera dans son rapport de démarrage un éventail complet et final de questions d'évaluation en indiquant les critères et indicateurs spécifiques qui seront utilisés, ainsi que les sources de collecte de données et les principaux outils d'analyse appliqués.

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

Les questions d'évaluation seront organisées selon les critères suivant : pertinence, efficacité, impact et durabilité ainsi que la valeur ajoutée de l'UE et la cohérence de l'action.

Chaque critère d'évaluation doit être traité par au moins une question d'évaluation.

2.3 Phases de l'évaluation et livrables requis

Le processus d'évaluation sera mené en cinq :

- 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 principales activités à mener lors de chaque phase et énumère les livrables que l'équipe devra produire, y-compris les réunions avec le pouvoir adjudicateur et le groupe de référence. Le contenu principal de chaque livrable est décrit au chapitre 5.

⁸ 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.

Phases de l'évaluation	Activités-clé	Livrables et réunions
<u>Phase de démarrage</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Collecte initiale de documents/données • Analyse du contexte • Interviews de démarrage • Analyse des parties prenantes • Reconstitution (ou si nécessaire, constitution) de la logique d'intervention et/ou description de la théorie du changement (sur base de la documentation et des interviews disponibles) • Conception 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Réunion de démarrage avec le pouvoir adjudicateur et le groupe de référence (celle-ci aura lieu par vidéoconférence) • Rapport de démarrage • Présentation du rapport de démarrage <i>par vidéo conférence/téléphone</i>
<u>Phase documentaire</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse approfondie des documents (<i>en particulier questions d'évaluation</i>) • Interviews (avec les parties prenantes) • Identification des informations manquantes et des hypothèses à vérifier dans la phase documentaire • Conception de la méthodologie de la phase de terrain 	<ul style="list-style-type: none"> • Note documentaire • Présentation des conclusions principales de la phase documentaire • Réunion avec le groupe de référence (celle-ci aura lieu par vidéoconférence/Téléphone).
<u>Phase de terrain</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Première réunion au niveau national avec la DUE, la cellule d'appui à l'ordonnateur national (CAON), le Ministère de l'Équipement; • Collecte des informations principales en utilisant la technique la plus appropriée ; • Collecte de données et analyse 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport intermédiaire
<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 • Résumé exécutif conforme au modèle standard publié dans le module EVAL • Rapport final
<u>Phase de diffusion</u>	<p>Organisation du séminaire sur la présentation finale à Niamey ou par Visio-Conférence animé par le Chef de mission de l'équipe d'évaluation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Séminaire sur la présentation finale par la tenue d'un atelier de partage

2.3.2 Phase de démarrage (à distance)

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

La phase débutera par une session d'ouverture à Niamey entre le groupe de référence 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 à clarifier les attentes sur les résultats de l'évaluation,

la méthodologie à utiliser et, le cas échéant, à transmettre un complément d'information pertinente ou de dernière minute.

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 également par visio-conférence entre le groupe de référence et les évaluateurs. Les évaluateurs dont la présence est requise doivent être obligatoirement disponibles (par visio-conférence) 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.

Durant la phase de démarrage, les documents pertinents seront examinés (voir annexe II)

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 de transport au Niger, l'équipe d'évaluation construira/reconstituera, le cas échéant, la logique d'intervention de l'action à évaluer.

En outre, en se basant sur la logique d'intervention (re) construite, les évaluateurs rédigeront une explication narrative de la logique de l'intervention, en décrivant la manière dont l'intervention est supposée engendrer le changement tout au long de la chaîne des résultats, c'est-à-dire 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 valides pour que les activités puissent être menées à bien, ainsi que d'identifier les facteurs qui pourraient potentiellement entraver les changements recherchés.

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'évaluation⁹, qui sera incluse dans le rapport de démarrage. La **méthodologie de l'évaluation doit être sensible à la question de genre, envisager l'utilisation de données ventilées par sexe et âge et démontrer comment les actions auront contribué à avancer vers plus d'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 le rapport 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 un **rapport de démarrage** ; son contenu est décrit au chapitre 5.

L'équipe d'évaluation présentera le **rapport de démarrage** au groupe de référence par vidéo conférence lors d'une séance de travail. Le chef d'équipe peut être épaulé par certains autres membres de l'équipe lors de cette séance de présentation.

⁹ 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.

2.3.3 Phase documentaire

Cette phase est celle de l'analyse des documents. L'analyse doit inclure un résumé concis de la littérature existante en lien avec l'intervention.

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

Des échanges téléphoniques avec le gestionnaire du programme, les services de l'UE compétents notamment la Délégation UE à Niamey et les principaux partenaires au Niger que sont l'Ordonnateur National du FED au Niger, le Ministère de l'équipement et celui des Transports, les représentants des entreprises 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 limites d'analyse. Ces activités devront 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 déjà réalisées ou à réaliser, incluant 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.

À la fin de la phase documentaire, une **note (rapport) documentaire** sera préparée ; son contenu est décrit au chapitre 5.

Une présentation pour le groupe de référence, s'il y a lieu, élaborée par l'équipe d'évaluation, aura lieu par vidéo-conférence. Les évaluateurs *Si un constat par rapport au plan de travail ou au calendrier convenus est perçu comme susceptible de nuire à la qualité de l'évaluation, il convient d'en discuter immédiatement avec le gestionnaire de l'évaluation.*

2.3.4 Phase de terrain

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

Le but de la phase de terrain est de valider / changer les réponses préliminaires formulées pendant la phase documentaire et de compléter l'information grâce à la recherche primaire.

Si un écart important 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.

Pendant les premiers jours de la phase de terrain, l'équipe d'évaluation doit organiser une réunion avec le gestionnaire du programme, les services concernés de l'UE, de l'Ordonnateur National du FED au Niger, du Ministère de l'équipement et celui des Transports 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 et avec les autorités et les agences gouvernementales concernées. Tout au long de sa mission, l'équipe d'évaluation utilisera 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 le gestionnaire du programme, la délégation de l'UE, le groupe de référence.

Au terme de la phase de terrain, une **note intermédiaire** sera préparée ; son contenu est décrit au chapitre 5. L'équipe d'évaluation doit présenter ses premières conclusions au cours d'une réunion de restitution avec l'équipe de référence (DUE, CAON, Ministère de l'Équipement, Ministère de transport).

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 à l'annexe III). 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 à l'annexe III ; un résumé exécutif séparé sera également élaboré, dans le format obligatoire du module EVAL (cf. annexe III).

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 et les abréviations utilisés tiennent 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 par vidéo conférence, afin de discuter de ses résultats, de ses conclusions et de ses recommandations. L'équipe des évaluateurs devront obligatoirement être présents pendant une journée minimum.

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 (remplie et partagée via 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 approuvé, la QAG sera mise à jour et envoyée aux évaluateurs via le module EVAL.

2.3.6 Phase de diffusion

L'équipe d'évaluateurs organisera pour une demi-journée par visio-conférence le partage de cette évaluation avec les parties prenantes (DUE, CAON, Ministère de l'Équipement, Ministère de transport et d'autres parties prenantes s'il y a lieu). Au cours de cette rencontre, l'évaluateur présentera aux

participants, les différentes conclusions de l'évaluation les suggestions et recommandations pour la mise en œuvre des programmes futurs. Le chef de l'équipe d'évaluation prendra contact avec le responsable au niveau de la DUE pour l'organisation aux fins de la bonne réussite de l'atelier.

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.

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 de la DUE. Les progrès de l'évaluation seront suivis de près avec l'aide d'un groupe de référence composé des chargés de programmes thématiques de la DUE, de l'Ordonnateur National, des Ministères techniques concernés et/ou des représentants de bénéficiaires.

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 la section Organisation et la Méthodologie, faisant respectivement référence aux annexes II et III du contrat cadre SIEA 2018 respectivement, 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.

3 LIEU ET DUREE

Voir partie B des Termes de Référence.

3.1 Planification, y compris la période de notification pour le placement de personnel¹⁰

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 IV 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').

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 EXPERTISE REQUISE

Voir partie B des Termes de Référence.

5 RAPPORTS

Pour la liste des rapports et autres produits de l'évaluation, veuillez-vous référer à la partie B des Termes de Référence.

5.1 Utilisation du module EVAL par les évaluateurs

Il est fortement recommandé que la **soumission de tous les rapports** par le prestataire choisi **se fasse en les téléchargeant dans le module EVAL**, l'outil de la gestion du processus d'évaluation et système d'archive documentaire 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.

5.2 Nombre d'exemplaires du rapport

En plus de sa préférable soumission dans le module EVAL, la version approuvée du rapport final sera rendue en trois (3) exemplaires imprimés et en version numérique sans frais supplémentaires.

5.3 Format des rapports

Tous les rapports doivent être rédigés en utilisant la police 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 Word et PDF.

6 SUIVI ET EVALUATION

6.1 Contenu, calendrier et soumission des rapports

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'intervention est requise (à joindre en annexe).

6.2 Commentaires sur les livrables

Pour chaque rapport, le Gestionnaire d'Évaluation enverra au prestataire les commentaires consolidés reçus du groupe de référence, et le notifiera de l'approbation du rapport dans les 10 jours calendrier. Les rapports révisés en réponse aux commentaires seront livrés dans les 10 jours calendrier à partir de la date

¹⁰ Conformément à l'article 16.4 a) des Conditions générales du contrat cadre SIEA

de réception des commentaires. L'équipe d'évaluation devra apporter un document distinct expliquant comment, et où, ces commentaires ont été incorporés, ou les raisons pour lesquelles certains commentaires n'auront pas été incorporés, le cas échéant.

6.3 Evaluation de la qualité du rapport final et du résumé exécutif

La qualité des versions préliminaires du rapport final et du résumé exécutif sera évaluée par le Gestionnaire d'Évaluation à l'aide de la Grille d'Évaluation de la Qualité (Quality Assessment Grid - QAG) dans le module EVAL (grille fournie en annexe V à titre indicatif). Le prestataire aura la possibilité, via le module EVAL, de commenter les remarques formulées par le gestionnaire d'évaluation. La QAG ainsi révisée sera ajoutée à l'évaluation dans EVAL, une fois les versions finales du rapport final et du résumé exécutif soumis et approuvés.

Les grilles d'évaluation de la qualité d'EVAL, une fois compilées, serviront à informer l'analyse globale de la Performance du contrat spécifique du Contrat Cadre SIEA.

7 INFORMATIONS PRATIQUES

Veillez adresser toute demande de clarification et autres communications à l'adresse (ou aux adresses) suivante(s): [REDACTED]

ANNEXES AUX TDR - PARTIE A

ANNEXE I : CRITERES D'ÉVALUATION TECHNIQUE SPÉCIFIQUES

CRITERES D'ÉVALUATION TECHNIQUE SPÉCIFIQUES

Demande de services n°SIEA 2018-3489

Contrat Cadre 2018 - Lot 2 - Infrastructures, Croissance Durable et Emplois
EuropeAid/138778/DH/SER/multi

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 prix¹¹.

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	50
SCORE GLOBAL TOTAL	100

2. SEUIL TECHNIQUE

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

3. INTERVIEWS PENDANT L'ÉVALUATION DES OFFRES

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

¹¹ Pour en savoir davantage sur la règle 80/20, veuillez consulter le PRAG, chapitre 3.4.10.5 - <https://ec.europa.eu/europeaid/prag/welcome.do?locale=fr>

ANNEXE II : INFORMATIONS À FOURNIR À L'ÉQUIPE D'ÉVALUATION

- Textes juridiques et engagements politiques se rapportant à l'intervention (ou aux interventions) à évaluer
- Documents de stratégie nationale du Niger et programmes indicatifs (et équivalents) pour les périodes concernées
- Politiques nationales ou sectorielles pertinentes et plans d'autres partenaires nationaux et locaux et d'autres donateurs
- Études d'identification de l'intervention
- Études de faisabilité et de formulation
- Accord de financement de l'intervention et addenda
- Rapports trimestriels et annuels d'avancement de l'action et rapports techniques
- Rapports de monitoring orienté vers les résultats de la Commission européenne (ROM) et d'autres rapports externes ou internes de suivi de l'action
- Rapport d'évaluation à mi-parcours de l'action et autres évaluations, audits et rapports pertinents
- Documentation pertinente de partenaires nationaux et locaux et d'autres bailleurs de fonds
- Orientation pour les évaluations sensibles aux questions de genre
- Calendrier et procès-verbaux de toutes les réunions du Comité directeur de l'(les) intervention(s)
- Tout autre document pertinent

Note: L'équipe d'évaluation doit identifier et obtenir tout autre document considéré comme utile à analyser, par le biais de recherches indépendantes et d'entretiens avec des parties bien informées et des parties prenantes de l'action.

ANNEXE III: STRUCTURE DU RAPPORT FINAL ET DU RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le prestataire fournira, en les téléchargeant préférablement 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 dans la Partie B. 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, ainsi que 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 devront 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

4.3 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.

4.1 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 classifie 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.

4.2 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 :

- 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 ¹²		
Activité	Lieu	Chef d'équipe	Évaluateur...	Dates indicatives
Phase de démarrage : jours totaux				
•				
•				
Phase documentaire : jours totaux				
•				
•				
Phase de terrain : jours totaux				
•				
•				
Phase de synthèse : jours totaux				
•				
•				
Phase de diffusion : jours totaux				

¹² Ajoutez une colonne pour chaque évaluateur

Durée indicative en jours de travail ¹²				
Activité	Lieu	Chef d'équipe	Évaluateur...	Dates indicatives
•				
•				
Jours de travail TOTAUX (maximum)				

ANNEXE V : GRILLE D'ÉVALUATION DE LA QUALITE

La qualité du rapport final sera évaluée par le gestionnaire d'évaluation (suite à la soumission du rapport et du résumé exécutif préliminaires) à l'aide de la grille d'évaluation ci-dessous, comprise dans le module **ÉVAL** ; 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

Bien : critères satisfaits

Faible : critères partiellement satisfaits

Très faible : critères non satisfaits dans l'ensemble

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



Forces	Faiblesses	Résultat
Commentaires du prestataire	Commentaires du prestataire	



2. Fiabilité des données et solidité des preuves



Ce critère analyse dans quelle mesure:

- 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 :		
<ul style="list-style-type: none"> • 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 :		
<ul style="list-style-type: none"> • 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 (LOGFRAME) DE L'INTERVENTION ÉVALUÉE

	Logique d'intervention	Indicateurs	Sources de vérification	Hypothèses
Objectif global	Contribution à l'amélioration des conditions du développement économique, social et sécuritaire des populations du Nord Niger	Taux de croissance du produit intérieur brut ; Taux de réduction de la pauvreté Evolution du taux l'insécurité	Institut National de Statistiques (INS) Ministère de l'Intérieur et celui de la Défense	Cadre macro-économique favorable ; Situation sécuritaire stable dans les régions du projet ; Absence de contagion de la crise malienne et libyenne ; Aménagement des autres tronçons de routes ;
Objectifs spécifiques	Stimulation et facilitation des échanges économiques entre le Nord et le Sud du pays Désenclavement des zones de production agro-pastorales et l'amélioration de l'accès aux services sociaux de base dans les régions concernées par le projet ; Facilitation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises dans la zone du projet, ainsi que des forces de maintien d'ordre et sécurité en cas de nécessité ; Réduction des coûts de transport et du temps de parcours sur les tronçons aménagés ; Amélioration et renforcement de la sécurité routière sur les axes aménagés par le projet ;	Volume des échanges des marchandises transportées sur les corridors Nord-Sud aménagés Nombres des sites maraichers et services de base desservis Volume des marchandises et nombre des passagers transportés Gain du temps mesuré Taux de réduction du tarif Taux d'accidents avant et après mise en service de la route	Direction Régionale des Douanes de Tillabéry, Tahoua et Agadez Directions départementales de santé, d'agriculture, d'éducation et Services techniques communaux des régions bénéficiaires Direction Régionale de Douane et celle des transports de trois régions concernées (Tillabéry, Tahoua et Agadez) Banque de données routières (BDR) -Ministère de l'Equipement et de transport Ministère de Transport	Absence d'insécurité dans la zone ; Entretien régulier des routes réhabilitées ; Investissement dans les activités de transport ; Nombre raisonnable de points de contrôle routier ; Suppression d'escorte militaire des véhicules de transport ;

Résultats attendus	Remise en bon état de service de 145 km des routes bitumées et reconstruction de 260 km des routes en terre.	km de tronçon de route aménagés	Direction Générale de l'Entretien Routier (DGER)	Absence de rupture des contrats des sociétés pour cas de force majeure ; Développement des activités socio-économiques ; Suffisance de fonds ;
Activités	Préparation et passation des marchés des travaux et des services (contrôle / audit / appui institutionnel) ; Exécution et supervision des travaux ; Mise en œuvre des mesures socio-environnementales ; Mise en œuvre des activités de communication et visibilité Évaluation Audit technique et financier	Publication avis de marchés Attribution des marchés Signature des contrats Réception des travaux Rapports finaux des marchés de services	Ordonnateur national-Délégation UE-Ministère de l'Équipement	Situation sécuritaire stable ; Appels d'offres fructueux ;

ANNEXE VII : LES CRITERES D'EVALUATION

La définition et le nombre des critères d'évaluation du CAD ont changé à la suite de la publication (10 décembre 2019) du document « Critères d'évaluation : définitions et principes d'utilisation adaptés » (DCD / DAC (2019) 58 / FINAL).

Les évaluateurs veilleront à ce que leur analyse respecte les nouvelles définitions de ces critères et leurs notes explicatives. Des documents de référence et d'orientation sont en cours d'élaboration de la part du CAD et peuvent être consultés ici:

<https://www.oecd.org/dac/evaluation/dacriteriaforevaluatingdevelopmentassistance.htm>

Sauf indication contraire dans le chapitre 2.2.1, l'évaluation évaluera l'action en utilisant les six critères d'évaluation standard du CAD et la valeur ajoutée de l'UE, qui est un critère d'évaluation spécifique de l'UE. Leurs définitions sont présentées ci-dessous :

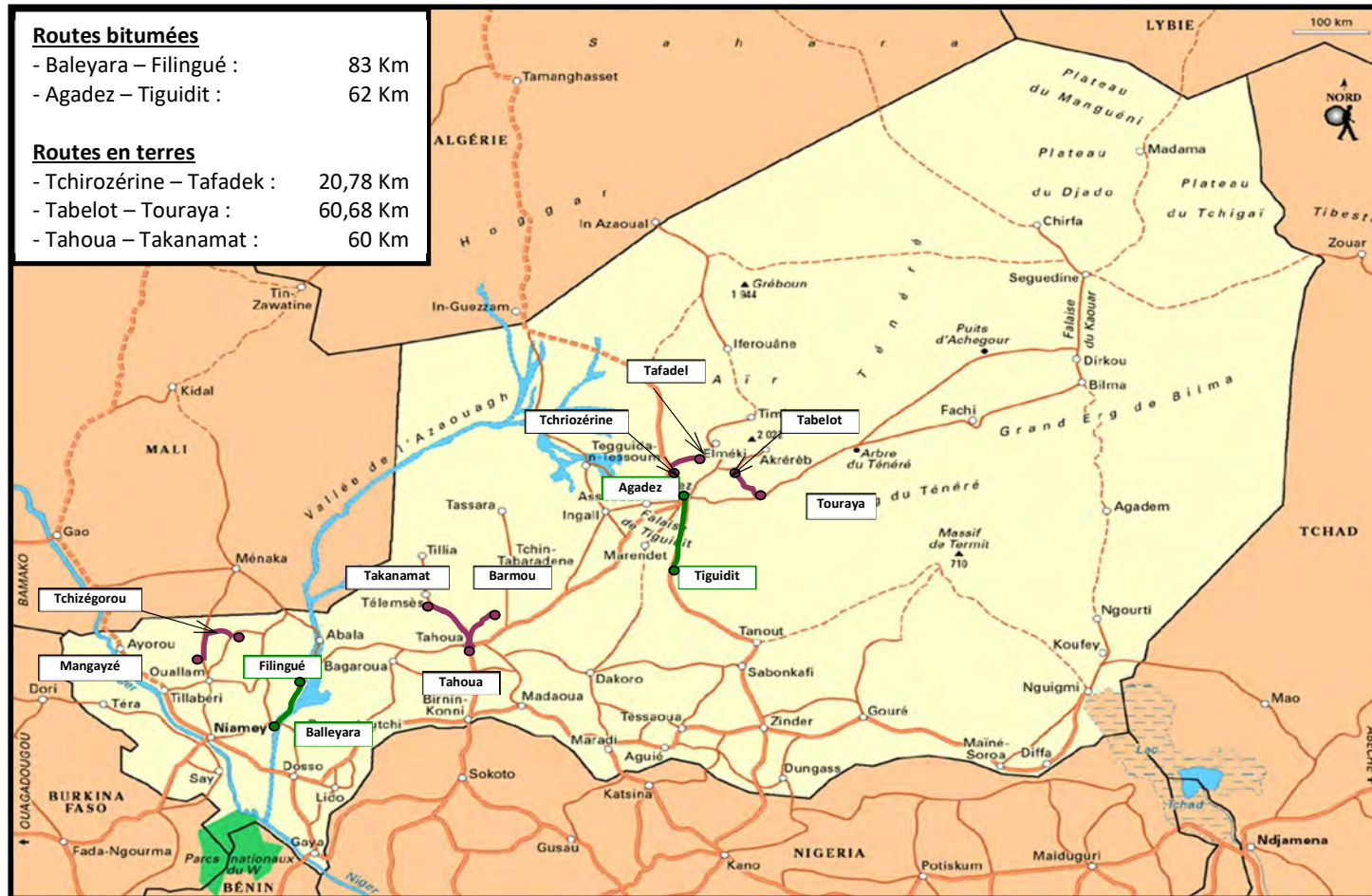
CRITERES CAD

- **Pertinence** : « Mesure dans laquelle les objectifs et la conception de l'intervention correspondent aux besoins, aux politiques et aux priorités des bénéficiaires, du pays, de la communauté internationale et des partenaires/institutions et demeurent pertinents même si le contexte évolue.
- **Cohérence** : « Mesure dans laquelle l'intervention est compatible avec les autres interventions menées au sein d'un pays, d'un secteur ou d'une institution. »
- **Efficacité** : « Mesure dans laquelle les objectifs et les résultats de l'intervention ont été atteints, ou sont en train de l'être, y compris les résultats différenciés entre populations. »
- **Efficience** : « Mesure dans laquelle l'intervention produit, ou est susceptible de produire, des résultats de façon économique et dans les temps. »
- **Impact** : « Mesure dans laquelle l'intervention a produit, ou devrait produire, des effets importants et de vaste portée, positifs ou négatifs, intentionnels ou non. »
- **Durabilité** : « Mesure selon laquelle les bénéfices nets de l'intervention perdureront ou sont susceptibles de perdurer. »

CRITERE SPECIFIQUE UE

- **Valeur ajoutée européenne** : la mesure dans laquelle l'action apporte des avantages supplémentaires à ce qui aurait résulté des interventions des États membres uniquement dans le pays partenaire. Elle découle directement du principe de subsidiarité défini à l'article 5 du traité sur l'Union européenne (<http://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/7/the-principle-of-subsidiarity>).

8 ANNEXE VII. CARTE DU NIGER (ZONE D'INTERVENTION DU PROGRAMME)



TERMES DE RÉFÉRENCE – PARTIE B

INFORMATIONS GENERALES

1. Zone bénéficiaire

Niger

2. Pouvoir adjudicateur

L'Union européenne, représentée par la Commission européenne, B-1049 Bruxelles, Belgique.

3. Langue du contrat

français

LOGISTIQUE ET CALENDRIER

4. Lieu de la mission

- Lieu d'affectation normal de la mission spécifique : Au domicile du contractant et à Niamey (pour la phase terrain au Niger)
- Mission(s) en dehors du lieu d'affectation normal et durée(s) : - Tahoua (5 jours), - Agadez (5 jours), - et si les conditions le permettent il pourrait être effectuer 3 jours à Tillabéry (3 jrs)
NB : Les zones d'intervention du projet (les régions de Tahoua, Agadez et Tillabéry) objet de visite terrain seront discutées avec le groupe de travail/gestionnaire de l'évaluation. Il est impératif que le contractant prenne les dispositions nécessaires pour s'assurer que ces visites aient lieu dans la mesure du possible. Le contractant restera entièrement responsable des conditions d'hébergement de son personnel tant à Niamey que sur le terrain. Cet hébergement doit leur permettre d'exécuter leur mission dans les meilleures conditions logistiques possibles. En considérant la situation sécuritaire spécifique au Niger, et le changement périodique des conditions sur le terrain, le Contractant et ses experts doivent se renseigner auprès de leurs ambassades concernant les mesures de sécurité à prendre. Pour les régions à haut risque il y a toujours l'option d'une escorte sécuritaire et pour les régions desservis par les vols UNHAS, la possibilité du déplacement par avion entre Niamey et certaines villes du pays. Les déplacements à l'intérieur du Niger pour les visites terrain se feront soit par la route ou en utilisant les vols UNHAS ou autres vols commerciaux entre Niamey et les autres localités à visiter. S'il s'agit de vols UNHAS, c'est la responsabilité du contractant de faire les demandes d'accès aux vols et les réservations, de payer et de retirer les billets d'avion. La seule contribution de la Délégation de l'Union Européenne est d'endosser chaque demande d'accès au vol, endossement qui permettra aux experts utiliser le service fourni par l'UNHAS.

5. Date de début et période mise en œuvre

La date indicative de début est fixée au 15/06/2021 et la période de mise en œuvre du marché spécifique sera de 183 jours à partir de cette date (date de fin indicative : 15/12/2021).

BESOINS

6. Expertise

Les exigences minimales couvertes par l'ensemble de l'équipe sont les suivantes :

- Qualifications et compétences requises pour l'équipe : Titulaire d'un diplôme universitaire de génie civil niveau minimum Bac + 5 une expertise sectorielle, des compétences en gestion d'équipe
- Expérience professionnelle générale de l'équipe : L'Equipe devra totaliser au minimum douze (12) ans dans le domaine de l'économie de transport, le renforcement de capacité et développement de politiques de transport routiers ;
- Expérience professionnelle spécifique de l'équipe : L'Equipe doit totaliser au minimum les expériences ci-après: • 6 expériences en évaluation ; • 6 années dans la planification, la réforme administrative, le développement de politiques publiques du secteur des transports; • 3 expériences en mission d'évaluation, • 3 expériences de travail dans leur domaine en Afrique
- Compétences linguistiques de l'équipe : La langue de travail exigée est le Français. Toutes les communications et les documents à produire seront en Français. Le niveau linguistique est évalué en compréhension, langage parlé et écrit par le cadre européen de référence pour les langues disponibles à <https://europass.cedefop.europa.eu/fr/resources/european-language-levels-cefr>. Le niveau minimum exigé est C2 pour chaque expert de l'Equipe pour la langue exigée.

Expertises supplémentaires pour la composition de l'équipe:

Position	Catégorie d'expertise	Expertise minimum requise	Nombre de jours minimum travaillés	Informations complémentaires
Expert	Cat. II (>6 années d'expérience)	Les experts de l'équipe d'évaluation doivent satisfaire (en totalisant ensemble) aux exigences minimales suivantes : Qualifications et compétences Titulaires de diplôme dans le domaine de génie civil, économie, ou politiques publiques de niveau Bac + 4 minimum. Expérience	30	

Position	Catégorie d'expertise	Expertise minimum requise	Nombre de jours minimum travaillés	Informations complémentaires
		<p>professionnelle générale Ils/Elles/ doivent totaliser au minimum douze (12) ans dans le domaine de l'économie de transport, le renforcement de capacité et développement de politiques de transport routiers ;</p> <p>Expérience professionnelle spécifique • 6 expériences en évaluation ; • 6 années dans la planification, la réforme administrative, le développement de politiques publiques du secteur des transports • 3 expériences en mission d'évaluation • 3 expériences de travail dans leur domaine en Afrique</p> <p>Connaissances linguistiques</p> <p>Les experts doivent avoir une bonne pratique et connaissance de la langue française, parlée et écrite minimum C2.</p>		

Position	Catégorie d'expertise	Expertise minimum requise	Nombre de jours minimum travaillés	Informations complémentaires
Expert	Cat. I (>12 années d'expérience)	<p>Qualifications et compétences</p> <p>Titulaire d'un diplôme universitaire de génie civil niveau minimum Bac + 5 Expérience professionnelle générale (a)</p> <p>Elle/il doit avoir au moins 12 ans dans des projets d'infrastructures de transports routiers (b)</p> <p>Expérience (d'au moins 3 ans) dans le domaine du transport routier en Afrique.</p> <p>(c) Elle/il doit avoir conduit au moins 5 missions d'évaluation des projets de développement.</p> <p>Expérience professionnelle spécifique 2 expériences en évaluation de projet d'infrastructures routières et transports ; 1 expérience en tant que chef de mission/d'équipe d'évaluation ;</p> <p>Connaissances linguistiques</p> <p>Les experts doivent avoir une bonne pratique</p>	20	<p>En particulier, le chef de mission (à identifier comme tel dans l'Organisation et la Méthodologie et dans l'Offre Financière) devra être un expert de Catégorie I, possédant une expertise senior en évaluation démontrable et cohérente avec les exigences de cette mission.</p>

Position	Catégorie d'expertise	Expertise minimum requise	Nombre de jours minimum travaillés	Informations complémentaires
		et connaissance de la langue française, parlée et écrite C2.		

7. Dépenses accessoires

Aucune dépense accessoire n'est prévue pour ce marché.

8. Coûts forfaitaires

Le marché ne prévoit aucun coût forfaitaire.

9. Vérification des dépenses

Aucun rapport de vérification des dépenses n'est requis.

10. Autres détails

1 - Per diem pour les missions (nombre de jours)

Quantité minimale (si applicable): 35

2 - Voyage à l'intérieur du Niger (Vols domestiques desservis par UNHAS ou par autres compagnies disponibles)

Quantité minimale (si applicable): 3

3 - Voyage par véhicule sur le terrain (par jour)

Quantité minimale (si applicable): 16

4 - Forfait pour prise en charge de l'escorte de sécurité pour lors des missions sur le terrain

Quantité minimale (si applicable): 1

5 - Voyage International en Aller/Retour au Niger

Quantité minimale (si applicable): 3

RAPPORTS ET AUTRES LIVRABLES

11. Rapports et autres livrables obligatoires

Title	Contenu	Langue	Délai de soumission
Rapport de démarrage et Documentaire	<ul style="list-style-type: none"> • Logique d'intervention; • Liste des parties prenantes; • Méthodologie de l'évaluation, y 	français	Endéans 3 Semaine(s) Après Le début du projet

Title	Contenu	Langue	Délai de soumission
	<p>compris : - 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 [si nécessaire] - Approche des visites de terrain [y compris les critères utilisés pour le choix des visites de terrain];</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des risques associés à la méthodologie de l'évaluation et les mesures d'atténuation; • Plan de travail • Réponses préliminaires aux questions d'évaluation, en faisant référence aux limites des informations à disposition; • Questions encore à traiter et hypothèses à vérifier lors des visites de terrain; • [Mise à jour de l'approche des visites de terrain, si nécessaire]; • [Mise à jour du plan de travail des phases suivantes, si nécessaire]. 		
<p>Rapport intermédiaire (après la phase terrain)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Activités réalisées pendant la phase de terrain; • Difficultés rencontrées pendant cette phase et mesures atténuantes adoptées; • Principales conclusions 	<p>français</p>	<p>Endéans 2 Mois Après Le début du projet</p>

Title	Contenu	Langue	Délai de soumission
	préliminaires (en fusionnant les phases documentaires et de terrain)		
Projet de rapport final	<ul style="list-style-type: none"> • Cf. structure détaillée dans l'annexe III 	français	Endéans 3 Mois Après Le début du projet
Projet de résumé exécutif – en utilisant le modèle EVAL en ligne [ne peut pas être omis]	<ul style="list-style-type: none"> • Cf. structure détaillée dans l'annexe III 	français	Endéans 4 Mois Après Le début du projet
Rapport final [ne peut pas être omis]	<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 	français	Endéans 5 Mois Après Le début du projet
Résumé exécutif final [obligatoire, ne peut pas être omis]	<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 	français	Endéans 5 Mois Après Le début du projet

Annexe 3

Le cadre logique

ANNEXE VI : MATRICE CADRE LOGIQUE (LOGFRAME) DE L'INTERVENTION ÉVALUÉE

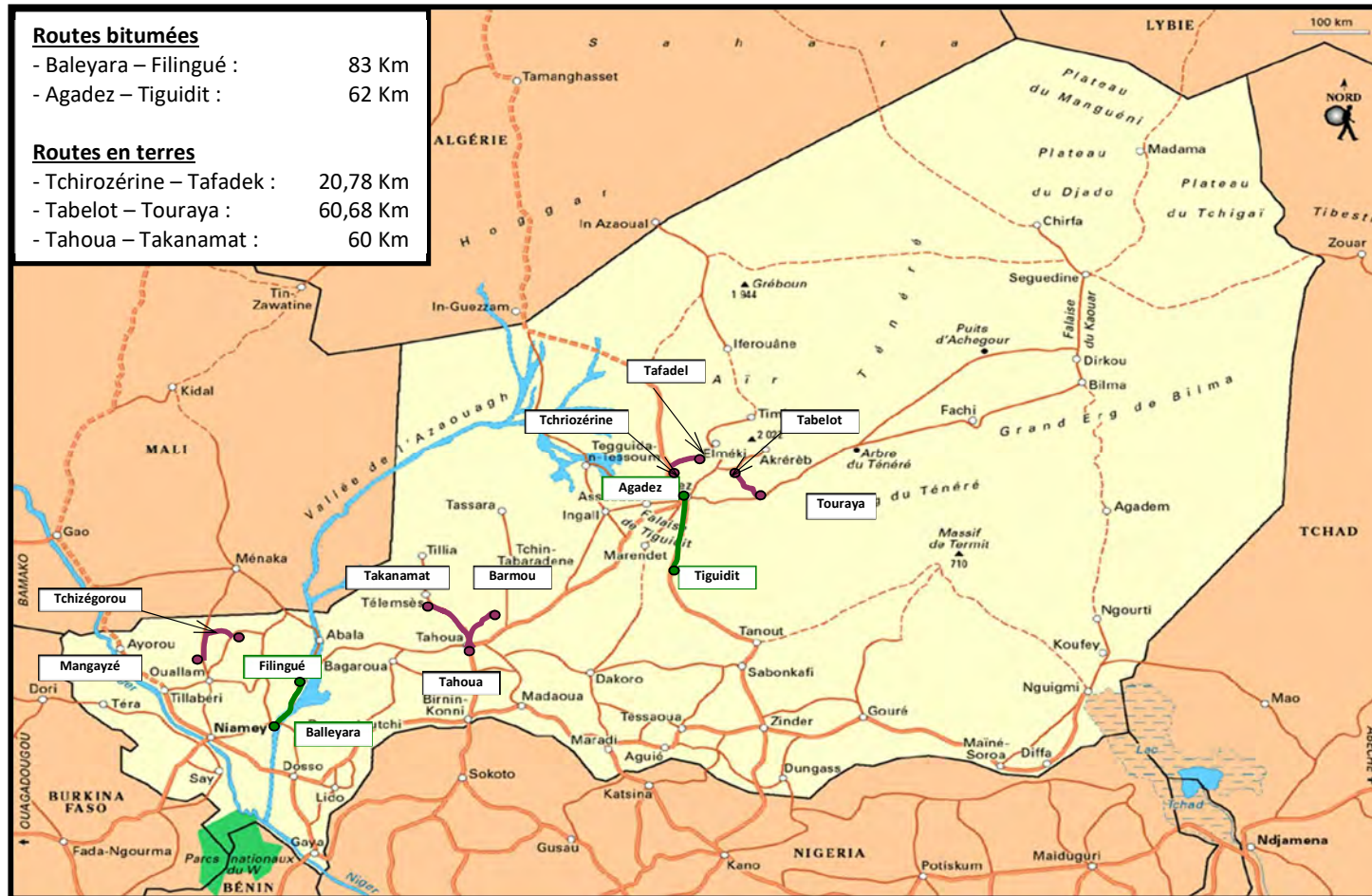
	Logique d'intervention	Indicateurs	Sources de vérification	Hypothèses
Objectif global	Contribution à l'amélioration des conditions du développement économique, social et sécuritaire des populations du Nord Niger	Taux de croissance du produit intérieur brut ; Taux de réduction de la pauvreté Evolution du taux l'insécurité	Institut National de Statistiques (INS) Ministère de l'Intérieur et celui de la Défense	Cadre macro-économique favorable ; Situation sécuritaire stable dans les régions du projet ; Absence de contagion de la crise malienne et libyenne ; Aménagement des autres tronçons de routes ;
Objectifs spécifiques	<p>Stimulation et facilitation des échanges économiques entre le Nord et le Sud du pays</p> <p>Désenclavement des zones de production agro-pastorales et l'amélioration de l'accès aux services sociaux de base dans les régions concernées par le projet ;</p> <p>Facilitation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises dans la zone du projet, ainsi que des forces de maintien d'ordre et sécurité en cas de nécessité ;</p> <p>Réduction des coûts de transport et du temps de parcours sur les tronçons aménagés ;</p> <p>Amélioration et renforcement de la sécurité routière sur les axes aménagés par le projet ;</p>	<p>Volume des échanges des marchandises transportées sur les corridors Nord-Sud aménagés</p> <p>Nombres des sites maraichers et services de base desservis</p> <p>Volume des marchandises et nombre des passagers transportés</p> <p>Gain du temps mesuré Taux de réduction du tarif</p> <p>Taux d'accidents avant et après mise en service de la route</p>	<p>Direction Régionale des Douanes de Tillabéry, Tahoua et Agadez</p> <p>Directions départementales de santé, d'agriculture, d'éducation et Services techniques communaux des régions bénéficiaires</p> <p>Direction Régionale de Douane et celle des transports de trois régions concernées (Tillabéry, Tahoua et Agadez)</p> <p>Banque de données routières (BDR) -Ministère de l'Equipement et de transport</p> <p>Ministère de Transport</p>	<p>Absence d'insécurité dans la zone ;</p> <p>Entretien régulier des routes réhabilitées ;</p> <p>Investissement dans les activités de transport ;</p> <p>Nombre raisonnable de points de contrôle routier ;</p> <p>Suppression d'escorte militaire des véhicules de transport ;</p>

Résultats attendus	Remise en bon état de service de 145 km des routes bitumées et reconstruction de 260 km des routes en terre.	km de tronçon de route aménagés	Direction Générale de l'Entretien Routier (DGER)	Absence de rupture des contrats des sociétés pour cas de force majeure ; Développement des activités socio-économiques ; Suffisance de fonds ;
Activités	Préparation et passation des marchés des travaux et des services (contrôle / audit / appui institutionnel) ; Exécution et supervision des travaux ; Mise en œuvre des mesures socio-environnementales ; Mise en œuvre des activités de communication et visibilité Évaluation Audit technique et financier	Publication avis de marchés Attribution des marchés Signature des contrats Réception des travaux Rapports finaux des marchés de services	Ordonnateur national-Délégation UE-Ministère de l'Équipement	Situation sécuritaire stable ; Appels d'offres fructueux ;

Annexe 4

Les cartes géographiques où l'action a eu lieu

8 ANNEXE VII. CARTE DU NIGER (ZONE D'INTERVENTION DU PROGRAMME)



Annexe 6

La littérature et la documentation consultées

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS

- Appui institutionnel du Programme Routier 10ème FED- Devis Programme de croisière mai 2016-août 2017
- Devis Programme de croisière- Avenant N°1 portant réaménagement et augmentation budgétaire du DP de croisière
- Devis Programme de croisière- Avenant N°2 portant changement du régisseur et réaménagement des lignes budgétaires du DP de croisière
- Rapport d'exécution du DP de croisière moi 2016-août 2017
- Appui institutionnel du Programme Routier 10ème FED- Devis Programme de démarrage nov. 2015-mai 2016
- Route Agadez-Tiguidit- contrats et avenants de travaux et de la mission de contrôle
- Route Baléyara-Filingué- contrats et avenants de travaux et de la mission de contrôle
- Routes rurales des régions d'Agadez et de Tahoua- contrats et avenants de travaux et de la mission de contrôle
- Plan de Développement Economique et Social- PDES- 2017-2021
- Plan d'Actions Prioritaires du PDES 2017-2021- PAP/PDES
- Convention de Financement NE/FED/023-810 du 15/10/2013
- CF NE/FED/023-810 Dispositions Techniques et Administratives d'Exécution (DTA)
- Programme Indicatif National 11ème FED 2014-2020- Niger
- Fiche Action du projet « Réhabilitation des infrastructures routières de désenclavement des régions Nord du Niger »
- Fiche Identification du projet « Réhabilitation des infrastructures routières de désenclavement des régions Nord du Niger »
- Requête Avenant N°1 de la CF023-816 du 20/10/2015
- Requête Avenant N°2 de la CF023-816 du 31/10/2016
- Avenant N°2 de la CF023-816 du 31/10/2016
- Rapports semestriels AIPR 10ème FED- rapport préliminaire, rapports N°2,3 et 5
- AIPR 10ème FED- Mémoire bilan à 2/3 de parcours- Déc. 2014
- AIPR 10ème FED- Présentation des activités du 1er semestre 2015
- AIPR 10ème FED- Tableau de synthèse entre objectifs, activités, contraintes et indicateurs objectivement vérifiables au 30/06/2014
- AIPR 10ème FED- Audit Financier et de système – Mars 2018
- Stratégie Nationale des Transports 2011-2025- Nov.2014
- Plan d'Investissement et d'Action pour la mise en œuvre de la SNT 2011-2025- Nov. 2014
- SNT (2011-2025) et Plan d'Investissements et d'Actions pour sa mise en œuvre-Synthèse- Nov. 2014
- AIPR 10ème FED- Atelier national de validation de la Stratégie Nationale de Transport du 16/05/2014- Rapport du modérateur
- Procès-Verbaux de Réception Provisoires pour les routes bitumés Agadez-Tiguidit et Baléyara-Filingué et les routes rurales des régions d'Agadez et Tahoua
- Rapports des missions de contrôle :
- Route Agadez-Tiguidit : rapports semestriels N°1,2,3 et 4
- Route Baléyara- Filingué : rapports semestriels N°1,2,3 et rapport final provisoire

- Routes rurales région Agadez : rapport semestriel N°1 et rapport final
- Routes rurales région Tahoua : rapport mensuel N°7 et 8 et rapport final•
- Rapports Etude d'Impact Environnemental et Social EIES
- Routes rurales régions d'Agadez- Août 2013
- Route Balléyara-Filingué- 83 km- Janvier 2014
- Routes rurales Tahoua-Takanamat (60 km) et Tahoua-Barmou(28 km) – Mai 2013
- Assistance Technique Intermédiaire 2017-2018 des Programmes Routiers 10ème et 11ème FED pour les Ministères de l'Equipement et des Transports au Niger- Rapport de la 23ème mission de l'expert du 25 novembre au 5 décembre 2019
- Assistance Technique Intermédiaire 2017-2018 des Programmes Routiers 10ème et 11ème FED pour les Ministères de l'Equipement et des Transports au Niger- Rapport final- décembre 2019
- Assistance Technique Intermédiaire 2017-2018 des Programmes Routiers 10ème et 11ème FED pour les Ministères de l'Equipement et des Transports au Niger- CR réunion de démarrage du 27/10/2017 et rapports semestriels N°1,2,3 et 4
- Décret de création de l'AMODER
- Décret Statuts de l'AMODER
- Décret création, organisation et fonctionnement de la CACER
- Loi de définition, création et mission de l'Autorité de Régulation du Secteur des Transports ARST

Annexe 7

Les photos de la visite de terrain

RAPPORT PHOTOS

Les visites des divers projets routiers ont eu lieu aux dates ci-dessous :

- Route Balléyara-Filingué les 25 et 26/08/2021
- Route Agadez-Tiguidit et route rurale Tchirozérine-Tafadek le 30/08/2021
- Route rurale Tabelot-Tourayat le 31/08/2021
- Route rurale Tahoua-Barmou le 02/09/2021
- Route rurale Tahoua-Takanamat le 03/08/2021

ROUTE BITUMÉE BALLEYARA-FILINGUÉ



PK1+600 – Stagnation sur la chaussée due à l'ornièrage



PK13+800- Envahissement par la végétation (visibilité réduite)



PK37- village Bonkougou- emprise insuffisante



PK75+800- village Tounfalis-Mauvais drainage



Apparition de quelques nids de poule



Plusieurs panneaux de visibilité

ROUTE BITUMÉE AGADEZ-TIGUIDIT



PK0- Début du projet – revêtement bicouche de faible qualité sur les 3 premiers km



Panneau de visibilité au début du projet



Dalot en bon état structurel et bien curé



Camion surchargé et absence de station de pesage sur la route

ROUTE RURALE TCHIROZERINE-TAFADK



PK0- Panneau de chantier



PK0,2- Passage de 3 buses endommagé-
Capacité insuffisante



PK19,5- Dalot triple en bon état

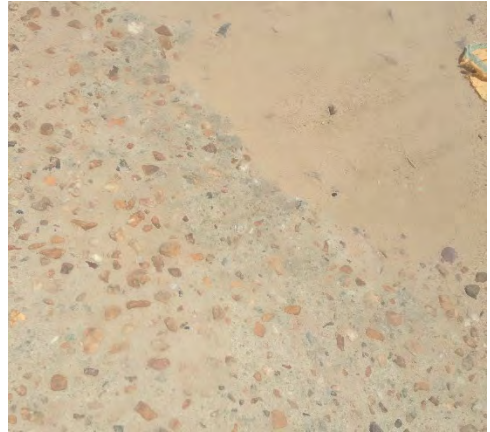


PK2,2- Dalot multiple endommagé et remblai
d'accès emporté

ROUTE RURALE TABELOT-TOURAYAT



PK10 - Radier



PK10 – Dégradation du béton à la surface du radier

ROUTE RURALE TAHOUA-BARMOU



PK0- Panneau de visibilité



PK 21- Fossé maçonné endommagé et colmaté (absence d'entretien)



PK19,1- Entrée de Barmou- Ravinage de la route- Fossés maçonnés en bon état



PK 15- Dalle de radier arrachée



PK 13,4- Réparation par des villageois d'une érosion d'un écoulement (buse manquante)



PK 12,4-Ravinement prononcé en zone de pente



PK 11,4- Erosion de la plateforme et coupures fréquentes par débordement d'un khori qui longe la route (travaux de réparation en cours)



PK7- Digue emportée par manque de section mouillée suffisante pour le passage du khori



PK0,4- ville de Tahoua- Ravinement par absence de drainage

ROUTE RURALE TAHOUA-TAKANAMAT



PK 0- Panneau de visibilité



PK 60 – Pavage au village de Takanama



PK52,3- Erosion de la plateforme- Kori longeant la route



PK34,4- Plateforme érodée par manque de protection



PK31,5- Dune coupant la route et source d'accidents



PK21- Accumulation d'eau par absence d'ouvrage