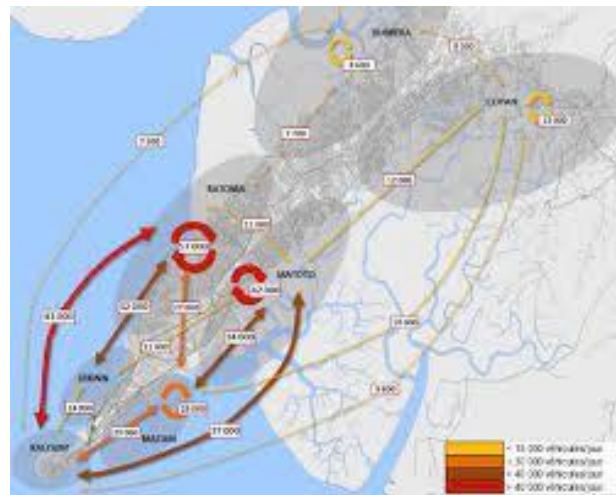




Évaluation finale du Projet d'Appui au Secteur des Transports PAST

Réalisations, performance et leçons apprises



Restitution finale
18 mai 2022

Le Projet d'Appui au Secteur des Transports(PAST) et son contexte

Contexte

La Guinée est un pays à fort potentiel : Château d'eau de l'Afrique de l'Ouest, potentiel agricole et minerais (bauxite, fer, or et de diamant). Malgré ses richesses, la Guinée demeure un pays fragile avec des risques d'instabilité sociale et politique, de faibles capacités institutionnelles et une pauvreté généralisée.

Actuellement, quasiment tout le transport en Guinée se fait par voie routière, à l'exception de certaines marchandises liées aux exploitations minières. Cependant, grâce à ses abondantes ressources naturelles et à sa situation géographique, le pays présente de fortes potentialités pour se doter d'un système de transports intermodal à vocation internationale permettant de compléter les transports routiers par d'autres modes tels que le ferroviaire, le maritime, le fluvial et l'aérien.

Pendant la période 1999-2005, la Guinée a réalisé d'importants efforts pour se doter de documents de politique et de stratégie dans le secteur des transports. L'instabilité politique, les constants changements du cadre institutionnel et l'incertitude des perspectives financières d'investissement ont occasionné des paralysies institutionnelles, un retard significatif dans le plan d'investissements routiers et une importante dégradation du réseau par défaut d'entretien. Les déficits infrastructurels ont un impact très négatif en terme de productivité agricole, d'accès aux services de base et, en général, de réduction de la pauvreté.

Le PAST doit contribuer au **développement économique et social** du pays, à la **lutte contre la pauvreté** et à l'**intégration régionale** en améliorant la **mobilité** des personnes et des biens et l'**accessibilité** des services de base pour tous, et en particulier les plus démunis

Améliorer durablement le niveau de service du réseau routier

Promouvoir une réforme de la réglementation et de l'organisation des transports routiers pour garantir au mieux la baisse du prix de la mobilité à niveau de service constant avec un effet induit sur les prix à la consommation

Intégrer les aspects d'aménagement du territoire et d'urbanisme dans la définition des politiques et la planification des transports en soutenant les programmes d'amélioration de la mobilité urbaine

DONNÉES CLÉS

- **Numéro du projet** : FED/2013/23735
- **Montant** : 83 000 000 € (financement 10ème FED)
- **Signature de la convention de financement** : 27/01/2014
- **Date d'achèvement** : 26/01/2022
- **Durée** : 96 mois
- **Mis en œuvre à travers 9 contrats** :
 - 4 devis programmes,
 - 4 marchés,
 - Une convention de subvention avec l'UNOPS

Les principales réalisations du PAST

Travaux d'infrastructures :

- 63 km de route bitumée RN2 (Kissidougou-PK63) y compris la construction de 8 nouveaux ponts ponts de longueurs 13 à 64 m et confortement de 2 ponts existants
- Deux plateformes aux villages Waltoo et Yendé



RN2 – PK25



*Plateforme au village de Waltoo
(parking et marché hebdomadaire)*



OA10- Pont bipoutres mixtes à 2 travées de 32 m (PK56+370)

Devis programmes :

- Mobilier et matériel de bureau, matériel informatique, pèse essieu mobile, matériel de laboratoire, véhicules, logiciel d'information & communication, logiciel serveur SIG routes
- Formations diverses et 5 voyages d'études (plus de 200 bénéficiaires), schémas itinéraires
- Travaux : rénovation de la salle BDR ; ouvrages de GC des 4 stations fixes de pesage



Presse multifonctionnelle -LNBT



Imprimante multifonction -BDR



Véhicule au MIT

Assistance Technique :

Volet A. Coordination, Planification et Administration Générale des Transports

- Audit des 2 Ministères, code de la route, loi de réorganisation du secteur ferroviaire
- Recommandations relatives à la gestion des ressources humaines
- Projet de formation pour l'ACGP



Plan de formation pour l'ACGP

Volet B. Développement et Administration des Transports Routiers

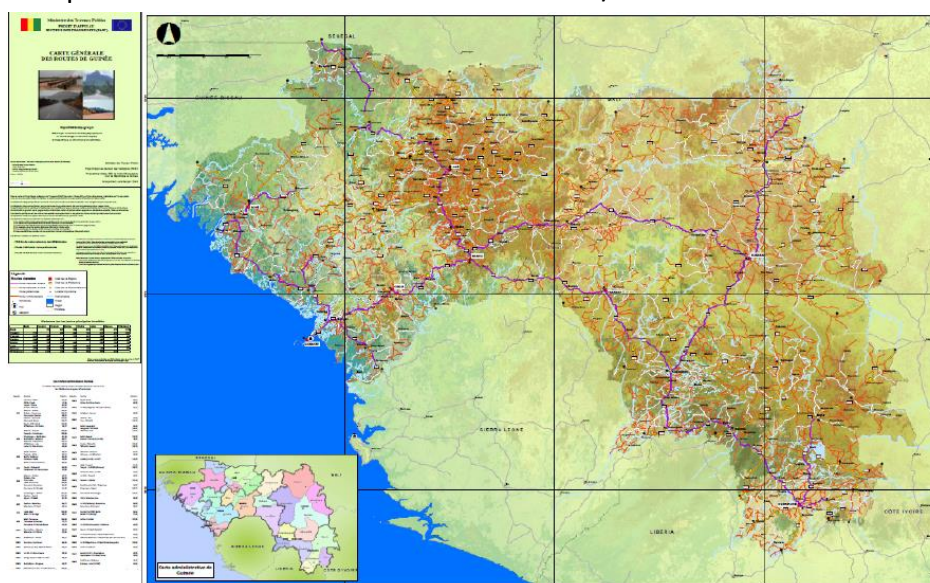
- PNSR élaboré, création AGUISER, sélection de concessionnaire pour le CNESA
- Gestion et organisation des titres de transport (BOT)
- Loi d'Organisation des Transports Routiers et Intermédiaires de Transport (LOTRIT) et textes d'application
- Création de la FPTRG et commissions techniques mises en place
- Stratégies sous-sectorielles pour la modernisation du transport routier



Atelier national pour la vulgarisation, la sensibilisation et la dissémination de la stratégie sous-sectorielle et de la loi d'organisation du transport routier et des intermédiaires de transport (LOTRIT)- 10 octobre 2019

Volet C : Renforcement des Infrastructures Routières

- Lettre de politique sectorielle et document de stratégie du sous-secteur routier 2025
- Mécanisme de financement des travaux de remise à niveau des réseaux routiers et de transport
- Organisation de la table ronde des bailleurs de fonds (TDR et fiches de projets élaborés)
- CDMT sectoriel 2019-2020 élaboré
- Mécanisme de financement des travaux de remise à niveau des réseaux routiers et transports
- Arrêté du Premier Ministre portant création et fonctionnement du comité interministériel pour le financement de la réhabilitation/construction des réseaux routiers et transports a été pris
- Le décret de classification des routes et attributions de maître d'ouvrage a été actualisé
- Les arrêtés portant classement et répertoire des routes nationales et préfectorales transmis
- Diagnostic et définition des besoins pour le développement de la cartographie transmis
- Le Décret de création de l'agence routière (AGEROUTE) a été signé par le Chef de l'Etat.
- Les projets de budget, de convention de maîtrise d'ouvrage, et manuels de procédures élaborés
- Appui à la BDR (2 missions de relevés de dégradation sur les routes nationales en fin 2018)
- Un projet de programme trisannuel 2020-2021-2022 de travaux d'entretien routier élaboré
- Mise en place d'un SIG (Géo-portail) est effective
- Appui au LNBTP : Le laboratoire a été transformé en société anonyme publique
- 2 voyages d'études organisés. Convention de Partenariat signée avec LPEE-Maroc
- Les assises nationales de la qualité organisées
- L'étude analyse des prix unitaires des travaux de construction/entretien réalisée



Carte nationale routière de la Guinée

Volet D: Protection, Entretien et Exploitation des Réseaux Routiers

- Rapport d'évaluation du dispositif de contrôle de la surcharge et plan d'action élaborés
 - Les ouvrages du Génie Civil des 4 stations de pesage fixes définitivement réceptionnés
 - Des équipements des postes de pesage ont été provisoirement réceptionnés
 - Une brigade mobile de pesage a été créée
 - La Loi portant protection du patrimoine routier a été votée et promulguée
 - Le décret et plusieurs arrêtés d'application ont été pris
 - La commission interministérielle de protection du patrimoine routier a été créée
-

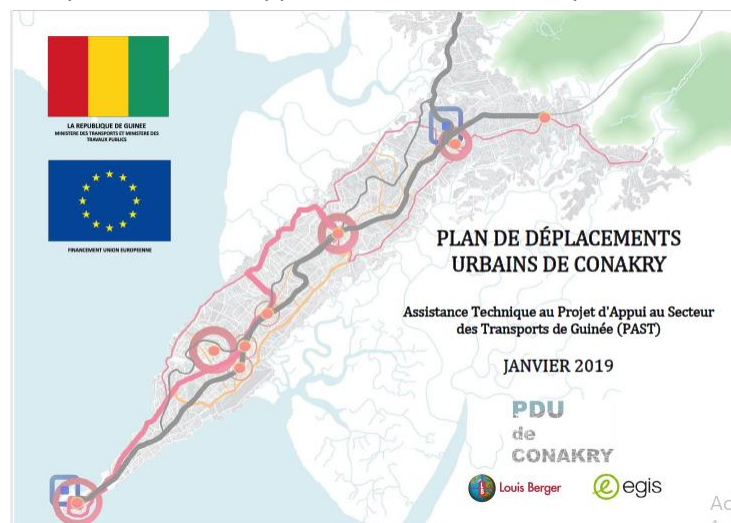
- Rapport sur la stratégie technique d'entretien des routes et le rapport d'estimation des besoins financiers prévisionnels pour les 5 à 10 ans à venir ont été transmis en nov. 2019
- Rapport diffusé sur l'expérience pilote de recueil des données de trafic dans 4 régions
- Rapport sur l'étude de renforcement des capacités du FER et recommandations
- Etude des effets des activités de transports du secteur minier sur l'usure du réseau routier
- Le CASER a été transformé en société anonyme publique ;
- Rapport sur les procédures de suivi du plan de formation des PME a été transmis ;
- Atelier de validation du plan de formation a été organisé en Octobre 2019 ;
- Les projets d'arrêtés portant modalités d'attribution et de retrait d'agrément et de la commission de délivrance et de retrait de l'agrément technique



Atelier de vulgarisation de la loi portant protection du patrimoine routier- 17 sept. 2019

Volet E: Planification et Gestion des Transports Urbains

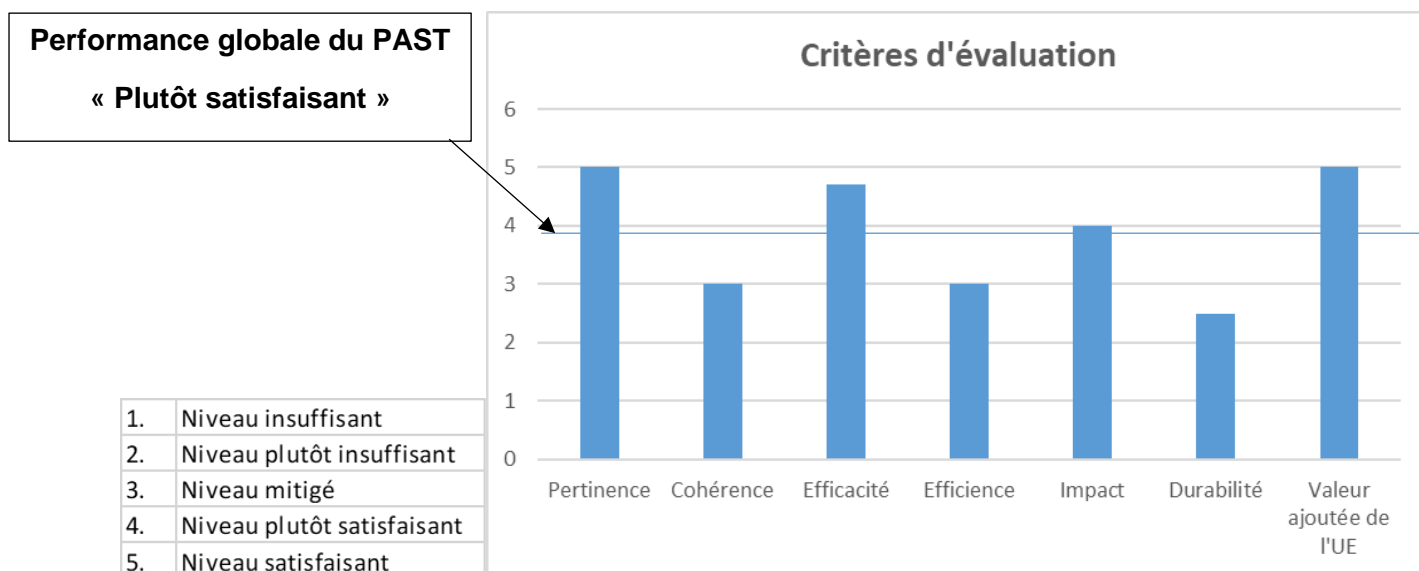
- L'étude du Plan de Déplacements Urbains de Conakry (PDU) a été élaboré et approuvé par le Conseil des Ministres
- La stratégie de transfert de compétences et le rapport de formation correspondant ont été élaborés



Plan de Déplacements Urbains de Conakry- PDU

La performance

La performance globale est estimée à 3.9 (niveau plutôt satisfaisant) réparti comme suit :



Leçons apprises du PAST et des projets en blending (mixage prêt/don) avec la BAD.

- L'appropriation et l'engagement politique sont des préalables pour la mise en œuvre d'un appui institutionnel impliquant des réformes profondes au niveau sectoriel.
- Les capacités institutionnelles et administratives existantes constituent un facteur clé de réussite pour la mise en œuvre efficace des projets. Avant de s'engager sur le financement, il est important d'étudier la capacité existante (technique, financière, organisationnelle).
- Les études techniques disponibles doivent être actualisées avant de s'engager sur les montants du projet, ce qui cause souvent des retards dans l'exécution et faussent la concurrence.
- Les infrastructures connexes doivent être identifiées par une approche participative des bénéficiaires et doivent faire l'objet d'études techniques au préalable pour mieux cerner leur estimation.
- L'accessibilité s'est fortement améliorée mais se limite à une bande étroite le long de la route bitumée. Les villages situés à quelques kilomètres de l'axe réhabilité devraient être reliés à cet axe afin d'augmenter le nombre de bénéficiaires dont l'accessibilité est améliorée.
- La supervision des projets doit se faire avec une fréquence -bimestrielle pour contribuer à une mise en œuvre plus efficace.
- 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.
- 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, le Maître d'œuvre devrait également faire collecter des données statistiques annuelles pendant et après l'achèvement des travaux.
- Le projet RN2 a eu un impact appréciable sur la production agricole et le commerce sans qu'il ne soit nécessaire de fournir une aide supplémentaire aux agriculteurs afin d'augmenter la production ou de déplacer la production vers des cultures plus commerciales. La vulgarisation agricole, l'éducation ou la formation supplémentaire, et le micro-financement auraient accéléré les effets positifs de la route.