



Rapport d'achèvement de projet

PROJECT COMPLETION REPORT

PCR

NOM DU PROJET:	Programme de réhabilitation et d'entretien routier, HA-0075/Programme d'appui au développement du secteur des transports en Haïti, HA-L1046.
PAYS:	Haïti
SECTEUR/SOUS-SECTEUR:	Transports
EQUIPE DE PROJET INITIALE:	Jean Laprevotte, (COF/CHA); Pierre-Richard Oriol (COF/CHA); Natasha Marzolf (RE2/LEG); Marko Ehrlich ENV); Beatriz Jellinek (RE2/FI2), y Fabrice Henry (RE2/FI2).
NUMERO DU/DES PRET (S), CT(S):	991 / SF-HA, 2379/GR-HA, 2348/GR-HA, 699/OP-HA
DATE DU (QRR):	Décembre 6, 2012.
DATE DE L APPROBATION:	Février 15, 2012

ÉQUIPE RESPONSABLE DE LA PREPARATION DU PCR:

Michel Vallée, Responsable secteur transport, Haïti (TSP/CHA), Olivia Desinor, Assistante, secteur transport, Haïti, (TSP/CHA); Giovanna Mahfouz (INE/TSP); and Louis Labelle, Consultant en évaluation de programme (CHA).

TABLE DES MATIÈRES

	Page
I DONNÉES DE BASE SUR LE PROJET	1
Antécédents.....	1
II. LE PROJET	2
A. Contexte du projet.....	2
B. Description du projet	3
i Objectif/s de développement	4
ii. Composantes.....	5
III. RÉSULTATS A-5	5
A. Effets directs	5
B. Externalités	6
C. Produits / extrants	7
D Coûts du Projet.....	10
IV. ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET	13
A. Analyse des facteurs critiques.....	13
B. Performance de l’Emprunteur et de l’Agence d’exécution	13
C. Performance de la Banque	13
V. DURABILITÉ DES INTERVENTIONS	14
A. Analyse des facteurs de critiques.....	14
B. Risques potentiels	14
C. Capacité institutionnelle	14
VI. SUIVI ET ÉVALUATION.....	15
A. Information sur les résultats.....	15
B Suivi futur et évaluation ex-post.....	15
VII. LEÇONS APPRISSES ET RECOMMANDATION	16

ANNEXES

- Annexe I Compte-rendu de la réunion d'évaluation du projet par l'emprunteur
- Annexe II Formulaire d'évaluation participative de fin de projet par l'emprunteur
- Annexe III Programme et rapport de visites de terrain

[ANNEXES: See Link](#)

ANNEXE B.2 ANNEXES PHOTOS D'ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE

ANNEXE C.1 DESCRIPTION ET TABLEAU INITIAL DES COÛTS DU PROJET HA-0075

ANNEXE C.2 PLAN ANNUEL DES OPÉRATIONS ET CALENDRIER D'EXÉCUTION BUDGÉTAIRES DU PROJET HA-L1046

ANNEXE C.3 SOMMAIRES EXÉCUTIFS FINANCIERS DES OPÉRATIONS 991/SF-HA, 2379/GR-HA, 2348/GR-HA AU 12 DÉCEMBRE 2011

ANNEXE D.1 CIBLES ET INDICATEURS CUMULATIFS DES EXTRANTS DU PROJET INITIAL

ANNEXE D.2 CIBLES ET INDICATEURS CUMULATIFS DES EXTRANTS DU PROJET INITIAL

ANNEXE D.3 ÉVALUATION ÉCONOMIQUE ET TAUX DE RENTABILITÉ INTERNE GLOBAL DU PROJET ET POUR UN ÉCHANTILLON DE TRAVAUX

ANNEXE D.4 RAPPORT DE L'AUDIT TECHNIQUE DU PROJET HA-0075, JUILLET 2007

ANNEXE E.1 MATRICE D'EFFICACITÉ DU DÉVELOPPEMENT (DEM) DU PROJET HA-L1046

ANNEXE E.2 REVUE ENVIRONNEMENTALE DU PROJET HA-L1046

LISTE DES ACRONYMES ET DES ABRÉVIATIONS

BID	Banque Interaméricaine de Développement
BPSD	Bureau de la planification stratégique et de l'efficacité du développement
CIRH	Commission internationale pour la reconstruction d'Haïti
CRG	Comité de révision directif, BID
DD	Directions départementales, GdH (DDTPTC)
DEM	Matrice d'efficacité du développement (Development Effectiveness Framework), BID
DEO	Development Effectiveness Overview
DJMA	Débit journalier moyen annuel
ECG-GPS	Evaluation Coordination Group Good Practice Standards, BID
EIES	Étude d'impact environnemental et social
FER	Fonds d'entretien routier
GdH	Gouvernement d'Haïti
IRI	Indice de rugosité internationale
LLR	Rapport de résultats du prêt (Loan results report), BID
MEF	Ministère de l'économie et des Finances (MEF)
MTPTC	Ministère des Travaux publics, Transports et Communications
MTPTCE	Ministère des Travaux publics, Transports, Communications et Énergie
MTJA	
ONG	Organisation non gouvernementale
OVE	Département d'évaluation et d'omissions (Office of verification and Oversight), BID
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
PARND	Plan d'action pour la relance nationale et le développement d'Haïti (GdH)
PADTH	Programme d'appui au développement du secteur des transports en Haïti (GdH)
PGR	Rapport de Suivi d'avancement (Progress Monitoring Report)
PPM	Plan de passation des marchés
PPMR	Project Performance Monitoring Review (remplacée par le PMR)
PMR	Rapports de suivi des progrès (Progress Monitoring Report)
PCR	Rapport d'achèvement de projet (Project Completion Report)
PSR	Annual Project Supervision Report used by SCF for each loan/ guaranty
SCE	Service de construction routière, MTPTCE
SCF	Structured and Corporate Finance Department, BID
SER	Service national d'entretien routier, MTPTCE
SPE	Service de la planification et d'études, MTPTCE
UCE	Unité de coordination et d'exécution, MTPTCE

I. DONNÉES DE BASE SUR L'OPÉRATION HA-0075

Données de base (Montants en \$US) (au 31 mars 2001, PGR 18 novembre 2011)	
NO. D'OPERATION:	HA-0075
TITRE:	Programme de réhabilitation et d'entretien routier
Emprunteur:	République d'Haïti
Organisme d'exécution (OE):	Ministère de Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC)
Instrument de prêt:	Investissement INV / Opération d'investissement spécifique, ESP, Grant
Prêt (s):	991/SF-HA, 2379/GR-HA et 699/OP-HA
Date d'approbation par le Conseil d'administration:	1997-03-05
Secteur:	Transports
Date d'entrée en vigueur du contrat de Prêt:	2001-01-15
Date d'éligibilité du premier décaissement:	2003-11-25
Durée d'exécution (Nb. de mois)	
* depuis l'approbation:	96 mois
* depuis l'entrée en vigueur du contrat de prêt:	129,5 mois
Périodes de décaissement	
* Date initialement prévue du décaissement final:	2011-06-29
* Date effective du décaissement final:	2012-06-30
* Extension (de délais) cumulée:	80 mois
* Extension spéciale (mois):	
Montant du/des Prêt(s)	
* Montant initial:	50 000 000,00 pour 991/SF-HA et 2379/GR-HA
* Montant actuel:	49 782 732,46 pour 991/SF-HA
* Montant actuel:	251 737,53 pour 2379/GR-HA
* Pari-passu (si applicable):	96,53
* Montant initial et actuel:	4 000 000,00 699/OP-HA
* Est-ce qu'il y a eu redirection des fonds:	Non
* Depuis d'autres projets vers ce projet:	Oui
Numéro(s) de projet(s) ou sous prêt(s) depuis lesquels les fonds ont été redirigés vers ce projet:	HA-L1046, Prêt 2348 / GR-HA
Montant en \$US:	6 286 564.60
Décaissements	
* Montants à date:	49 782 932,46 (100 %) 991/SF-HA
	236 820,78 (94,7 %) 2379/GR-HA
	6 286 564.60 (100 %) 2348/GR-HA
	3 397 363.56 (84.93 %) 699/OP-HA
Coût total du Projet (Estimation initiale):	54 000 000,00
État d'alerte	
* Le projet est-il présentement classé en « état d'alerte »:	Non
Investissement cible pauvreté (PTI):	Non
El programa propuesto es una inversión focalizada en la pobreza puesto que Haití es un país donde más del 50% de los habitantes son pobres. Por ende, el financiamiento del Banco se aumentó al 90% del total de la operación, por aplicación del párrafo 2.93 del documento del Octavo Aumento (AB-1704).	
Classification environnementale:	Catégorie B avec la 3ième modification de 2005, initialement Catégorie III
Source principale de données de référence:	RAPPORT DE SUIVI Banque Interaméricaine de Développement – BID HA0075 - Rural and Secondary Roads Bureau de la planification stratégique et de l'efficacité du développement 2010 2º período con cierre al (31-Mar-2011) VOIR ANNEXE 3a, PGR actualisé du 12/12/11.

ANTÉCÉDENTS

- 1.1 Ce rapport d'achèvement de projet (PCR) présente les résultats de la revue et de l'évaluation du Programme de réhabilitation et d'entretien routiers (HA-0075) réalisée par l'équipe de projet avec l'appui du consultant externe responsable de l'élaboration du rapport. Les objectifs spécifiés dans les termes de référence du mandat d'évaluation et d'élaboration du PCR sont d'évaluer les résultats atteints par le programme, mettre en évidence la durabilité de ceux-ci et en extraire les leçons apprises afin d'améliorer la conception et l'exécution de futurs projets de la Banque. Le PCR est élaboré afin d'obtenir l'information clé sur la performance et les effets (Outcomes) du projet.
- 1.2 La Banque accordant de plus en plus d'importance à la performance du projet en termes de résultats au niveau du/des objectif/s de développement (effets directs), une attention particulière a été portée à la révision et l'analyse de l'information disponible sur les indicateurs d'effets afin de mettre en évidence les bonnes pratiques ainsi que les besoins pour les futurs projets dans le secteur des infrastructures et du transport en Haïti.
- 1.3 L'évaluation fait référence à des concepts et principes qui ont évolué au fil du temps. C'est le cas des critères de la matrice d'efficacité du développement (DEM) qui constitue désormais l'outil d'évaluation « ex-ante » utilisé lors de la conception de projet. Celle-ci est destinée à être détaillée et suivie à l'aide des indicateurs sur les effets du projet. La matrice a été utilisée dans le cas du projet HA-L1046 dont une partie du financement, soit environ 6.3M \$US, a servi à financer les derniers travaux réalisés dans le cadre du projet HA-0075. La planification de ce projet fut aussi accompagnée d'une évaluation de risque utilisant l'outil d'évaluation récemment développé ainsi que d'une revue environnementale et sociale. La conception initiale du projet étant « ex-ante » à la publication de ces outils, leur utilisation dans le contexte « ex-post » se voit restreinte et orientée dans l'optique plus large des leçons apprises et des recommandations découlant de l'évaluation.
- 1.4 L'approche méthodologique pour la réalisation du PCR a été complétée par un programme d'activités clés comprenant les éléments suivants:
 - Discussion initiale des termes de référence du mandat avec le Chargé de projet du secteur en Haïti;
 - Mission terrain en Haïti du consultant en évaluation du 16 au 23 novembre 2011;
 - Revue de l'information existante à la BID (IDBDOCS, OPUS, site officiel, archives papier) les PPMR ainsi que les PMR du 18 novembre 2011;
 - Entrevues et revue de l'information existante avec les responsables et le personnel professionnel de l'Unité de centrale d'exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics, Transport et Communications (MTPTC) d'Haïti;
 - Réalisation d'un programme de visites et échanges sur le terrain: interventions sur la RN2 incluant 3 ponts/ponceaux et un échantillon de routes secondaires et tertiaires. Échanges avec des responsables du MTPTC et les directions départementales. L'échantillon était composée des tronçons et ouvrages réalisés sur la RN2 dont le financement final a été couvert par l'opération 2348/GR-HA ainsi que de tronçons de routes secondaires et tertiaires;
 - Évaluation participative du programme par l'emprunteur réalisé avec le responsable de l'équipe, le secteur transport (BID) et les responsables et professionnels de l'UCE;

- Élaboration du rapport d'achèvement de projet du consultant du 24 novembre au 9 décembre 2011;
 - Analyse et mise en forme des constats de l'évaluation;
 - Présentation du rapport à l'emprunteur.
- 1.5 A la suite de l'approbation du rapport par l'Emprunteur, le responsable sectoriel de la BID entamera un processus interne de validation du document via une revue de la qualité (QRR) avant d'être publié.
- 1.6 Le Programme de réhabilitation et d'entretien routiers HA-0075 comprend un prêt original (991/SF-HA) au montant de 50 000 000 \$US* et un cofinancement (699/OP-HA) de 4 000 000,00 \$US. Le montant résiduel du prêt 991/SF-HA a par la suite été transformé en don et versé au fonds l'opération 2379/GR-HA au montant de 251 737,53 \$US le 29 septembre 2010. Le Programme d'appui au développement du secteur des transports (HA-L1046) à travers l'opération 2348/GR-HA a apporté des fonds additionnels au montant de 6 286 564,60 \$US pour finaliser les travaux de réhabilitation du tronçon de la RN-2 entre Miragoâne et Fond-des-Nègres ainsi que de trois ouvrages d'art sur la RN-2 et l'application de mesures d'atténuation des impacts environnementaux.

II. LE PROJET

A. CONTEXTE DU PROJET

- 2.1 La période politique trouble des années 1997 à 2003 et les délais dans la mise en place du FER expliquent en bonne partie les délais de mise en œuvre du projet suite à l'approbation du contrat de prêt en 1997.
- 2.2 Au plan sectoriel, le tableau ci-dessous montre la diminution de l'investissement de l'État Haïtien dans l'entretien du réseau routier de 1982 à 1997.

Dépenses d'entretien de l'état Haïtien pour les routes primaires et secondaires 1982 – 1999 Milliers de \$US de 1996								
Année	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Budget	12 135	9 588	8 547	6 890	7 421	6 468	6 079	4 441
Année	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Budget	3 883	2 936	728	25	18	14	180	???
BID, 1997, <i>Programa de rehabilitación y mantenimiento de caminos secundarios y terciarios (HA-0075)</i> .								

De 1991 à 2004, la situation du réseau routier a évolué de la manière suivante:

Red vial HAÏTÍ (en Km)	Rutas en condición aceptable o superior		Tamaño de la red vial ¹		% en condición aceptable o superior	
	1991	2004	1991	2004	1991	2004
Longitud de la red	1,528	692	4,545	3,400	34%	20%
Pavimentado	418	347	580	628	72%	55%
No pavimentado	1,110	345	3,965	2,772	28%	12%

¹ Entre 1991 y 2004 la extensión de la red terciaria se redujo a menos de la mitad, dado que por su extremo grado de deterioro, varios tramos fueron considerados inutilizables y retirados de la red.

Red primaria	590	690
Red secundaria	1,375	1,508
Red terciaria	2,580	1,202
Source: Document du système IDBDOC		

- 2.3 Le déficit d'entretien du réseau secondaire et tertiaire étant l'une des causes principales de sa détérioration accélérée, la création du Fonds d'Entretien Routier (FER) en juillet 2003 a constitué un préalable à la mise en œuvre du Programme; celui-ci est essentiel pour assurer la durabilité des investissements dans ce secteur.

<http://www.fer.gouv.ht/fr/categorie.php?cat=fag>.²

- 2.4 Les modifications apportées au Programme avec l'introduction des activités de réhabilitation et d'entretien des routes primaires et la construction de ponts (cibles d'entretien et de réhabilitation de chacune des catégories de routes du réseau) se sont bien insérées dans les choix de programmation et sont cohérents avec les outils de planification stratégique de la Banque et de du gouvernement haïtien. Voir commentaire à l'encadré de la section 3.1 à la rubrique « Stratégie – Pays ». Au plan environnemental, l'opération se voit reclassée dans la catégorie B, notamment en raison de l'ouverture du nouveau tronçon de la RN-2 entre Grand Goave et Miragoâne et la réalisation de plusieurs ouvrages d'arts (ponts et ponceaux).
- 2.5 Le projet HA-L1046 fait suite au séisme de janvier 2010 qui a provoqué des pertes sur le réseau routier interurbain estimées à 66,6 M US\$ dans les départements de l'Ouest, de Nippes et du Sud-est. L'estimation est qu'environ 434 Km de routes nationales ont été endommagées soit environ 15% des routes primaires dans les départements susmentionnés et environ 25 Km de routes secondaires. Quatre ponts et plusieurs autres structures ont également été gravement endommagés. Dans ce contexte, le projet a été opérationnalisé sous forme de don soit le 2348/GR-HA, dont un montant de 6,3 millions \$US est destiné à financer les coûts des derniers travaux du projet HA-0075 sur la RN-2 et la réhabilitation de passifs environnementaux.

B. DESCRIPTION DU PROJET

- 2.6 La structure de réalisation des tâches et travaux du projet est présentée dans les sommaires exécutifs financiers synthèse des trois opérations (Annexe C.3)

i. Objectif/s de développement

- 2.7 Le contrat modificatif signé le 10 janvier 2005, entre la République d'Haïti et la Banque a introduit les modifications suivantes au Contrat de Prêt 991 / SF-HA souscrit le 15 mars 1997. L'objectif du programme est reformulé de la manière suivante³:

² "Antes de la firma del primer contrato de rehabilitación que haya de financiarse con recursos del programa, el prestatario deberá presentar pruebas de que ha entrado en vigor la ley de creación del Fondo de Caminos" BID, 1997, **Programa de rehabilitación y mantenimiento de caminos secundarios y terciarios (HA-0075)**.

³ Le paragraphe 1.01 de l'Annexe A « Objectif » dorénavant dira: « 1.01 L'objectif du Programme est d'améliorer le réseau routier d'infrastructure de manière durable afin de faciliter l'accès aux régions productives du pays et le transport de la production aux centres d'exportation de la consommation. »

«... améliorer le réseau routier d'infrastructure de manière durable afin de faciliter l'accès aux régions productives du pays et le transport de la production aux centres d'exportation et de consommation. » en remplaçant l'objectif antérieur du projet soit d'« Améliorer de manière durable le réseau de routier secondaire et tertiaire au service d'un total de 750 000 habitants ».

ii. Composantes

L'opération HA-0075 comporte 2 composantes principales soit:

- 2.8 **La composante d'investissement:** Celle-ci a subi les modifications correspondant à la redistribution des fonds pour la réalisation des travaux de réhabilitation et d'entretien ainsi que la construction de ponts sur la RN-2. Étant donné les coûts d'investissement élevés sur le réseau primaire, les fonds alloués à la réhabilitation et l'entretien des réseaux secondaire et tertiaire. Ainsi les cibles de réhabilitation sont les suivantes.:
- Une nouvelle catégorie est ajoutée (le réseau primaire) L'ajout des travaux de réhabilitation de routes primaires (116 Km versus les 690 Km du réseau soit 16,8 %),
 - L'envergure des travaux sur les routes secondaires a diminué par rapport au projet initial (150 Km versus les 1 508 Km du réseau soit 9,9 % / 200 Km prévu au projet initial de 1997)
 - L'envergure des travaux sur les routes tertiaires a diminué par rapport au projet initial (150 Km versus les 1202 Km du réseau soit 12,5 % / 300 km prévu au projet initial de 1997 pour un réseau de 2 580 Km.).
- 2.9 **La composante institutionnelle** n'a pas été modifié et inclut l'assistance technique et le renforcement des capacités techniques de l'UCE-MTPTC et de 9 directions départementales du MTPTC, les activités de développement de la capacité locale pour l'entretien du réseau tertiaire, l'embauche de consultants et ingénieurs, le renforcement de la capacité de petites entreprises et groupes communautaires participant aux travaux de réhabilitation/entretien des routes secondaires et tertiaires.
- 2.10 **Revue de la qualité à l'entrée.** La qualité à l'entrée du Programme est satisfaisante. Le document de projet initial s'appuie sur des modèles de causalité, entre sectoriels, économiques et sociaux, qui sont documentés et appuyés par des données de base sur l'état du système routier. Certains indicateurs utilisés pour le suivi de l'opération dans les PPMR ne sont pas optimaux et utiles, alors que certains indicateurs d'effet spécifiés dans la proposition initiale n'ont pas été retenus pour le suivi du projet. L'analyse des indicateurs d'effets et d'extrants du projet est présentée à la section 3.

REVUE DE LA QUALITÉ À L'ENTRÉE			
[] Hautement Satisfaisante (HS)	[X] Satisfaisante (S)	[] Insatisfaisante (I)	[] Très Insatisfaisante (TI)

III. RÉSULTATS

- 3.1 Les indicateurs d'effets cumulatifs annuels sur l'amélioration du réseau définis initialement (Annexe D.1) sont un aspect clé de l'évaluation de la performance et de la mesure des effets du projet. L'effet escompté pour la composante d'investissement est résumé à la sous-section 2.2.2; la réalisation de ces cibles est présentée à la sous-section.

A. EFFETS DIRECTS

- 3.2 L'approche sectorielle adoptée présente les effets (Outcomes) en termes d'amélioration des temps de transports et d'augmentation du trafic journalier. L'augmentation du trafic journalier est un indicateur d'effet (cible intermédiaire et variable dépendante) très significatif pour mesurer les effets du projet en regard à l'impact socio-économique escompté. Les données recueillies en 2008 sont trop partielles pour évaluer de manière probante l'effet du projet (situation de base de 2005) alors que certains travaux étaient toujours en cours de réalisation. L'étude a été réalisée par M. Pompidou Dorval⁴ et porte sur l'échantillon témoin afin de comparer avec la ligne de base de 2005. Les données⁵ montrent qu'il y a amélioration des temps de transport mais pas du trafic.

REALISATION DE/DES OBJECTIF (S) DE DEVELOPPEMENT (OD)	
Objectif/s de Développement (Objectif)	Principaux Indicateurs des Effets Directs
« L'objectif du Programme est d'améliorer le réseau routier d'infrastructure de manière durable afin de faciliter l'accès aux régions productives du pays et le transport de la production aux centres d'exportation et de consommation. »	Voir le tableau ci-dessous
(i) Classification: HP, P, FP, I Probable (P)	
L'Objectif de développement du projet sera probablement atteint. Cependant étant donné les retards dans la mise en œuvre du projet et l'augmentation des coûts afférents des travaux, une moindre grande quantité de routes ont été réhabilitées et entretenues d'où l'impact moindre que celui escompté.	
Réajustement des rapports de suivi de la performance des projets (PPMR). Indiquez si et quand le PPMR de cette opération a été réajusté et expliquez de façon succincte les changements qui ont découlé de cet exercice	
[Oui] N/A Les PPMR ont été produit et ajustés semestriellement de décembre 1999 à juin 2009 et ont permis de faire des ajustements constants au projet.	
Résumé de la Classification de l'/des Objectif(s) de Développement (OD):	
[] Hautement Probable (HP) [X] Probable (P) [] Faible Probabilité (FP) [] Improbable (I)	
Justification de la classification de/les l'OD (s): Les cibles ont été atteintes en partie puisque tous les travaux n'ont pu être réalisés. Ceux réalisés contribueront de manière proportionnelle à l'amélioration du réseau routier. Les indicateurs de trafic sont moindres que ceux escomptés. Plusieurs travaux n'étaient pas complétés sur certains tronçons échantillonnés.	

⁴ Pompidou Dorval (consultant), Juin, 2008, Indicateurs de base servant pour l'établissement de la ligne de base sur cinq routes réhabilitées. Rapport final, BID, UCE_MTPTC

⁵ Pompidou Dorval (consultant), Juin, 2008, Indicateurs de base servant pour l'établissement de la ligne de base sur cinq routes réhabilitées. Rapport final, BID, UCE_MTPTC Les routes de l'échantillon étaient les suivantes: 1. Grand Goave- Miragoane (primaire), 2. Carrefour St-Antoine - Blockauss (secondaire), 3. Carrefour Peye - Petite Rivière (secondaire), 4. Boucan Patriot - La Réserve - Jean Rabel (tertiaire) 5. Dessalines - Gros Chaudière (tertiaire)

- **Stratégie-Pays.** Stratégie de la banque 2007-2011 concernant le secteur du transport routier: objectif/s 1) construire et réhabiliter le réseau routier qui permet de relier les principales villes et les principaux centres de production du pays et 2) mettre en œuvre une politique d'entretien routier durable. (réduction du temps moyen de déplacement de 30 % sur les tronçons de route situés dans les zones d'intervention de la Banque (pt de réf. = 6 heures entre Jérémie et les Cayes)
- Le « Programa Nacional de Rehabilitación de Caminos (PNRC) » et le Cadre Stratégique de Coopération Intérimaire de juin 2004; axe 3 (relance économique): que les routes essentielles au développement du pays soient praticables et (ii) qu'un cadre institutionnel et financier soit mis en place pour garantir la durabilité des investissements.
- Plan d'action national pour la reconstruction et le développement d'Haïti, mars 2010), montrent un effort concerté avec les bailleurs de fonds qui inclue la remise à niveau du réseau routier primaire à son état d'avant la catastrophe de janvier 2010.

Indicateurs des effets directs (outcomes) escomptés			Effets obtenus
1.1. Description: Temps moyen de parcours des routes primaires			
Unité mesure: Nombre d'heures et minutes pour parcourir l'échantillon de route primaire			
Ligne de Base	Intermédiaire	Cible à la fin du projet (EOP)	Fin du projet
0.41 (28 Nov 2005)	0.41 (15 Dec 2008)	0.22 (30 Apr 2009)	0.30 (Juin 2008)
1.2. Description: Temps moyen de parcours sur un tronçon de route secondaire réhabilité			
Unité mesure: Nombre d'heures et minutes pour parcourir l'échantillon de route secondaire			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
1.10 (28 Nov 2005)	1.10 (15 Dec 2008)	0.50 (30 Apr 2009)	0.42 (Juin 2008)
1.3. Description: Temps moyen de parcours sur un tronçon de route tertiaire réhabilité			
Unité mesure: Nombre d'heures et minutes pour parcourir l'échantillon de route tertiaire			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
1.02 (28 Nov 2005)	1.02 (15 Dec 2008)	30 (30 Apr 2009)	0,30 (Juin 2008)
1.4. Description: Trafic journalier moyen sur route primaire réhabilité			
Unité mesure: Nombre de véhicules parcourant l'échantillon de route primaire par jour			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
2885 (28 Nov 2005)	2885 (15 Dec 2008)	3462 (30 Apr 2009)	1552 (Juin 2008)
1.5. Description: Trafic journalier moyen sur l'échantillon de routes secondaires			
Unité mesure: Nombre de véhicules parcourant l'échantillon de route secondaire par jour			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
1522 (28 Nov 2005)	1522 (15 Dec 2008)	1826 (30 Apr 2009)	250 et 601 (Juin 2008)
1.6. Description: Trafic journalier moyen sur l'échantillon de routes tertiaires			
Unité mesure: Nombre de véhicules parcourant l'échantillon de route tertiaire par jour			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
76 (28 Nov 2005)	76 (15 Dec 2008)	91 (30 Apr 2009)	30 (Juin 2008)

B. EXTERNALITÉS

3.3 Le Programme HA-0075 a donné lieu à plusieurs effets externes principalement de nature environnementale et sociale. Les effets de nature positive les plus significatifs sont les suivants:

- Diminution du risque pour la sécurité publique provenant des inondations potentielles: tronçon de la route secondaire entre Petite-Rivière-de-l'Artibonite - Carrefour Peyé

traversant une zone à forte densité de population et où les niveaux d'eau sont superficiel en raison de l'irrigation des cultures de riz. La présence de la route permettra une évacuation plus rapide des populations et les fossés de drainage une évacuation plus rapide des eaux.

3.4 Parmi les effets négatifs, mentionnons les suivants:

- Impacts environnementaux dus au nouveau tronçon de la RN-2 d'évitement sur le Tronçon Grand Goave – Miragoâne – Fonds-des-Nègres: impacts visuels et géotechniques liés aux talus de déblais (en cours de reprise par l'Entrepreneur pour les stabiliser contre l'érosion).
- L'augmentation du risque d'accidents impliquant des piétons sur les routes primaires et secondaires en raison de l'augmentation de la vitesse. La signalisation routière, la sensibilisation à la conduite préventive et l'application de mesures de contrôle de la vitesse sont déficientes sur l'ensemble du territoire d'où le risque accru d'accidents routiers graves.

C. PRODUITS / EXTRANTS

- 3.5 Les produits/extrants escomptés du Programme HA-0075 sont présentés dans le tableau ci-dessous. Les extrants (Outputs) de la composante d'investissement sont exprimés en nombre de Km de routes réhabilitées et entretenues. Ces extrants permettent d'établir un indicateur d'effet cumulatif des interventions (réhabilitation et entretien) du projet pour les diverses catégories de routes et d'ouvrages du réseau national. Les extrants prévus et réalisés pour la composante d'investissement sont présentés dans l'encadré ci-dessous⁶, ils indiquent une performance satisfaisante du projet⁷.
- 3.6 Les extrants de la composante institutionnelle sont exprimés en termes de renforcement des directions départementales du MTPTCP, de l'UCE, d'embauche de consultants et ingénieurs, d'ententes et de contrats d'entretien. L'approche suivie pour la définition des indicateurs d'extrants de la composante institutionnelle confond les intrants du projet avec les extrants escomptés, soit les activités /actions effectivement réalisées pour l'entretien des routes par les divers intervenants et qui contribuent directement aux effets escomptés⁸ (durée de transport et trafic journalier) et de la qualité du réseau national dans son ensemble. La performance de cette composante est jugée satisfaisante.

⁶ Par rapport à la ligne de base de référence du réseau routier de 2004. Voir le résumé à la sous-section 2.2 du présent rapport.

⁷ Travaux terminés sur le tronçon tertiaire Jean Rabel – La réserve, travaux terminés sur le tronçon Petite-Rivière-de-l'Artibonite - Carrefour Peyre et travaux à 60 % sur le tronçon primaire Miragoâne – fond-des-Nègres. Données tirées de Pompidou Dorval (consultant), Juin, 2008, *Indicateurs de base et établissement de la ligne de base sur cinq routes réhabilitées, Rapport Final, Programme HA-0075, MTPTC-UCE*

⁸ Un indicateur mentionné au cadre logique de référence du projet mentionnait qu'un pourcentage supérieur à 70 % des routes tertiaires bénéficiant d'un entretien adéquat cinq années après leur réhabilitation serait considéré comme un succès. Cet indicateur reste à mesurer.

PROGRÈS DE L'EXÉCUTION DU PROJET (PE)	
Composantes (Produits/Extrants)	Principaux Indicateurs de Produits/Extrants
<p>1. Nom de la Composante 1: Composante institutionnelle</p> <p>Coût Total de la Composante 1: Approuvé 775 000,00 -</p> <p>Contrepartie: 0 \$US</p> <p>BID: 775 000,00 \$US</p> <p>Décassement par la BID: Exécuté \$US 697 897.38 au () %</p> <p>Classification: HS, S, I TI Satisfaisante (S)</p>	
<p>Expliquez brièvement les différences entre les produits/extrants escomptés et ceux qui ont été obtenus (si applicable) [X] N/A: Les indicateurs sélectionnés pour la composante institutionnelle indiquent que le programme a réalisé en bonne partie les activités prévues, notamment en ce qui concerne le renforcement des l'UCE, des directions départementales du MTPTC, l'embauche de consultants et ingénieurs et les contrats d'entretien avec des organisations communautaires et des entreprises locales. Dans ce dernier cas, cependant la cible n'a été atteinte qu'à moitié avec seulement 9 ententes signées par rapport aux 18 ententes prévues.. Des indicateurs d'extrants tels les rapports des différentes sessions de formation, les rapports techniques des consultations réalisées dans le cadre de la composante, le nombre de participants, l'enquête de satisfaction réalisée à la fin de chacune des interventions constituent autant d'éléments disponibles permettant d'évaluer la qualité des extrants du projet et qui ont été peu documentés dans le cadre du suivi.</p>	
<p>Restructuration. Indiquez si cette composante a été restructurée (date d'approbation par un Gérant); Discutez brièvement les conséquences qu'ont entraînées ces changements.</p> <p>[NON]</p>	
<p>2. Composante 2: Composante investissement</p> <p>Coût total de la Composante 2: 52 646 977,53 \$US (2011-11-30),</p> <p>Contrepartie: 0 \$US</p> <p>BID: 991/SF-HA 46,108,675.40, 2379/GR-HA 251,737.53, 2348/GR-HA 6,286,564.60 699/GR-HA 4,000,000.00</p> <p>Décassement BID: 46,108,675.40 (100 %), 236,820.78 (94.07 %), 5,922,868.76 (94.21%), 3,397,363.56 (84.93 %)</p> <p>Classification: HS, S, I, TI Satisfaisant (S)</p>	

Produits/extrants escomptés			Produits/extrants obtenus
1. Description: Nombre de kilomètres de routes primaires à réhabiliter			
Unité mesure: Kilomètres de routes primaires réhabilitées			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet (EOP)	Fin du projet
0 (24 Jun 2004)	34 (15 Dec 2008)	51 (30 Apr 2009) (116 initial)	51 (30 Apr 2009)
2. Description: Nombre de kilomètres de routes secondaires à réhabiliter			
Unité mesure: Kilomètres de routes secondaires réhabilitées			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
0 (10 Jan 2005)	51 (15 Dec 2008)	73 (30 Apr 2009) (100 initial)	73 (30 Apr 2009)
3. Description: Nombre de kilomètres de routes tertiaires à réhabiliter			
Unité mesure: Kilomètres de routes tertiaires réhabilitées			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
0 (25 Jul 2003)	110 (15 Dec 2008)	150 (30 Apr 2009) (150 EOP)	150 (30 Apr 2009)
4. Description: Nombre de kilomètres de routes secondaires entretenus avec les ressources du programme			
Unité mesure: Kilomètres de routes secondaires entretenues			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
0 (03 Nov 2005)	16 (15 Dec 2008)	73 (30 Apr 2009)	73 (30 Apr 2009)
5. Description: Nombre de kilomètres de routes secondaires entretenus avec les ressources du programme			
Unité mesure: Kilomètre de routes tertiaires entretenues			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
0 (03 Nov 2005)	20 (15 Dec 2008)	150 (30 Apr 2009)	150 (30 Apr 2009)

Veillez expliquer brièvement les différences entre les produits planifiés et ceux qui ont été obtenus:

- 1) réhabilitation et entretien de routes primaires: 51 Km de la RN- 2 réalisés soit 7,4 % du réseau au lieu en lieu des 116 Km et 16,8 % escomptés à la fin du projet; avec les autres opérations sur le réseau primaire, notamment la RN-1, la situation du réseau primaire s'est dans l'ensemble beaucoup améliorée.
- 2) réhabilitation et entretien de routes secondaires: 73 Km réalisées soit 4,8 % réseau au lieu des 100 Km prévus et 6,6 % escomptés à la fin du projet (200 Km prévus en 1997);
- 3) réhabilitation et entretien de routes tertiaires: 150 Km réalisés soit 12,5 % du réseau qui était la cible de réalisation (300 Km prévus en 1997); pour un réseau de 1 202 Km en 2004 comparativement à 2 580 Km en 1991 soit une perte nette pour la période de 1378 Km représentant 53,4 % du réseau de 1991, une tendance lourde pour le secteur.

Les augmentations de coûts et les délais de réalisation du programme lors du démarrage expliquent en grande partie les écarts entre les extrants planifiés et les extrants révisés.

Restructuration. Indiquez si cette composante du projet a été restructurée (date d'approbation par un Gérant) Discutez brièvement les conséquences qu'ont entraîné ces changements.

[**OUI**] Cette restructuration a réduit le nombre de kilomètres de routes secondaires et Tertiaires à être financé par le Programme et de ce fait d'allouer plus de ressources à la rubrique des routes primaires.

Résumé de la classification de l'exécution du projet (EP)

[] Très Satisfaisante (TS) [**X**] Satisfaisante (S) [] Insatisfaisante (I) [] Très Insatisfaisante (TI)

Produits/extrants escomptés			Produits/extrants obtenus
1. Description: Renforcement des 9 directions départementales du MTPTC			
Unité mesure: Nombre de directions départementales renforcées			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	Fin du projet
0 (25 Jul 2003)	8 (15 Dec 2008)	9 (30 Apr 2009)	8 (15 Dec 2008)
2. Description: Embauche de 3 consultants en développement communautaire et de 3 ingénieurs de suivi des travaux			
Unité mesure: Nombre de consultants en développement communautaire et d'ingénieurs de suivi des travaux embauchés.			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
0 (25 Jul 2003)	6 (15 Dec 2008)	6 (30 Apr 2009)	6 (30 Apr 2009)
3. Description: Renforcement de l'UCE par l'embauche de 1 consultant technique et de 1 consultant institutionnel			
Unité mesure: Nombre d'heures mises pour parcourir l'échantillon de route tertiaire			

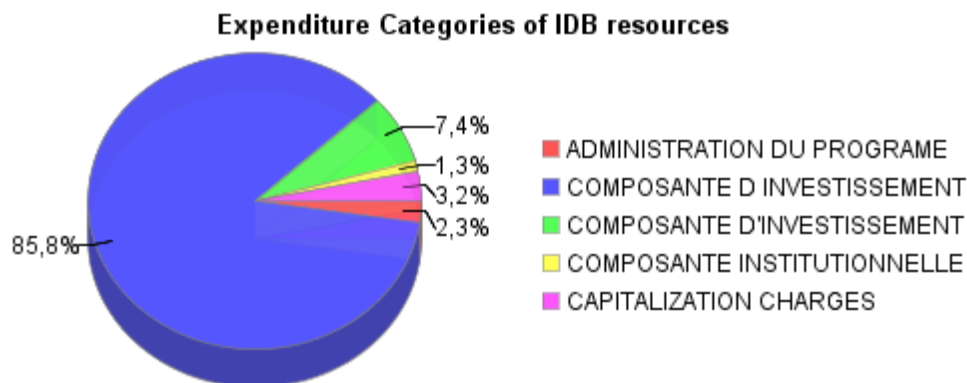
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
0 (25 Jul 2003)	2 (15 Dec 2008)	2 (30 Apr 2009)	2 (30 Apr 2009)
4. Description: Nombre de contrat d'entretien signés avec des acteurs locaux			
Unité mesure: Nombre de contrat signés			
Ligne de Base	Intermédiaire	Fin du projet	
0 (25 Jul 2003)	9 (15 Dec 2008)	18 (30 Apr 2009)	9 (15 Dec 2008)

D. Coûts du Projet

3.7 L'encadré ci-dessous résume l'évolution des coûts du projet et les principales raisons de ces augmentations de coûts.

COÛT TOTAL DU PROJET – PROJETÉ (US\$)	COÛT TOTAL DU PROJET – ACTUEL (US\$)	% DIFFÉRENCE
Le budget prévisionnel inclus au 3 ^{ième} amendement: 50 251 737,53 Approuvé actuellement 49 782 932,46 du 991/SF-HA et 251 737, 53 du 2379/GR-HA (Total 50 034 669.99) (OPEP-699/OP-HA: 4 000 000.00)	Fonds provenant du HA-L1046, 2348/SF-HA 6 286 564.60 Total du projet: 60 321 234,59 Coût additionnel: 6 069 497,06	10,06
Expliquez brièvement les différences: L'augmentation des coûts non indexés sur la période de latence du projet et les retard de mise en œuvre, les estimés déficitaires de quantités de déblais, matières premières et intrants, les augmentations du coût du combustibles et intrants (bitume, pétrole) sur la durée du projet.		

3.8 La figure suivante résume la répartition des ressources du programme⁹.



- 3.9 Les taux de rentabilité du projet et d'un échantillon de tronçons (l'investissement) en termes économiques et financiers ont été estimés dans le cadre du processus d'évaluation et de suivi du projet (Annexe D.2) ¹⁰. L'étude a conclu que le projet et les divers tronçons analysés sont rentables mais elle ne statue pas sur le niveau de rentabilité, laquelle apparaît par ailleurs limitée (15 - 20 %) mais justifiée en termes d'investissement public, plutôt que privé. Des indicateurs de rendement du projet concernant les variables de coûts de réhabilitation et d'entretien au Km linéaire pour différents tronçons ont été utilisés dans le modèle de calcul des bénéfices nets. Toutefois, ces indicateurs qui présentent un intérêt particulier pour l'analyse du rendement, n'ont pas été documentés plus précisément. Le contexte sectoriel à la fin du projet et les constats présentés ci-dessus sont par ailleurs cohérents avec la plus récente note sectorielle sur les transports de la Banque¹¹ qui met à nouveau en évidence les risques et faiblesses de l'intervention dans ce secteur en ce qui concerne la capacité d'exécution et de mobilisation des ressources pour l'entretien routier.
- 3.10 Le rapport de l'Audi technique du projet¹² fait pour sa part état des indicateurs économiques relatifs aux coûts de réalisation et de supervision des travaux au Km linéaire ainsi que de plusieurs indicateurs des niveaux de performance (Voir Annexe D.3).

⁹ Source: BID, Project Monitoring Report, actualisé au 2011-11-18

¹⁰ Source des données: Abraham, Fernando, junio, 2010, *Evaluación económica del proyecto HA-0075*. Análisis para varios tramos y el proyecto

¹¹ BID, juin 2011, *Note sectorielle, Haïti Transport*, INE-TSP « Le mauvais état du réseau routier est le résultat de l'interaction de deux facteurs essentiels: (i) des niveaux insuffisants d'investissement dans le développement et l'entretien des routes et (ii) des problèmes de capacité institutionnelle au MTPTCE le résultat des faibles ressources dédiées au développement routier limité en plus par la faiblesse du MTPTCE durant les deux dernières décennies se trouve dans la mesure de l'extension totale du réseau routier national qui a en fait diminué de 937 km, soit de 4 545 km en 1991 à 3 608 km en 2011 ».

¹² Jean-Baptiste, Gérard Luc, juillet 2007, *Rapport Final de l'Audit Technique du Programme de Réhabilitation et d'Entretien Routiers*

IV. ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

4.1 L'évaluation a été réalisée le 21 novembre 2011 par l'équipe de projet de l'agence d'exécution, l'UCE-MTPTC avec la participation du responsable sectoriel de la Banque et du consultant dans le cadre de la mission en Haïti de celui-ci. Le Formulaire d'évaluation par l'Emprunteur (Annexe I) présente les résultats de l'évaluation.

A. Analyse des facteurs critiques

4.2 Parmi les principaux risques identifiés, les suivants ont une importance particulière:

- L'augmentation des coûts versus la rationalisation des choix critiques pour le projet
- La décennie 2000-2010 a débuté par beaucoup d'instabilité politique et s'est poursuivie par des catastrophes naturelles qui ont entravé la mise en œuvre du projet. Les coûts ont dû être indexés et les cibles de réalisation réduites.

B. Performance de l'Emprunteur et de l'Agence d'exécution

4.3 L'auto-évaluation de la performance de l'Emprunteur/Agence d'Exécution est divisée dans le formulaire d'évaluation de la manière suivante: Section B.1 performance durant la phase de préparation et Section B.2 performance durant la réalisation des travaux. Dans les deux cas la performance est estimée satisfaisante.

CLASSIFICATION DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR/ORGANISME D'EXECUTION			
<input type="checkbox"/> Hautement Satisfaisante (HS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfaisante (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfaisante (I)	<input type="checkbox"/> Très Insatisfaisante (TI)

C. Performance de la Banque

4.4 L'évaluation de la performance de la Banque par l'Emprunteur/Agence d'Exécution est divisée de la manière suivante dans le formulaire d'évaluation: Section C.1 performance durant la phase de préparation et Section C.2 sur la performance durant la supervision des travaux. Dans le premier cas la performance est estimée satisfaisante, dans le second elle est estimée très satisfaisante.

CLASSIFICATION DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE			
<input type="checkbox"/> Très Satisfaisante (TS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfaisante (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfaisante (I)	<input type="checkbox"/> Très Insatisfaisante (TI)

V. DURABILITÉ DES INTERVENTIONS

- 5.1 L'évaluation par l'emprunteur signale que la durabilité des interventions sera sans doute atteinte quant l'objectif de développement. (Section A du formulaire).

CLASSIFICATION DE LA DURABILITÉ DES INTERVENTIONS			
<input type="checkbox"/> Très probable (TP)	<input checked="" type="checkbox"/> Probable (P)	<input type="checkbox"/> Faible probabilité (FP)	<input type="checkbox"/> Improbable (I)

A. Analyse des facteurs de critiques

- 5.2 L'importance du FER est reprise dans les diverses analyses gouvernementales ou de la Banque. La difficulté de traduire les recettes fiscales de l'État (taxes sur les combustibles, droits d'immatriculations, contrôle de poids, droits d'accise, etc.) en des budgets sectoriels suffisants pour assurer l'entretien du réseau, est un facteur critique majeur de l'approche sectorielle.

B. Risques potentiels

- 5.3 Le principal risque a été identifié au départ et se réfère à la mise en œuvre du FER, un risque avéré. L'évaluation réalisée lors de la planification du HA-L1046 des facteurs de risque (S.H. Troch, 2010, Annexe E.1) indique que le projet ne présente pas de risque élevé. La grande majorité des risques sont faibles. La possibilité de manque de transparence relative aux enjeux environnementaux et sociaux est le principal risque identifié. Les visites de terrains ont permis de constater les mesures prises pour la stabilisation des talus. La présentation d'un court rapport de supervision permettrait de mettre mieux en évidence les actions prises. La revue environnementale et sociale du projet¹³ soulève aussi des questions sur la relocalisation ou les indemnités aux populations et les aspects liés à la sécurité routière.

C. Capacité institutionnelle

- 5.4 L'UCE a maintenu une équipe stable de professionnels chevronnés et connaissant bien la problématique du secteur des transports routiers et les divers aspects de la mise en œuvre et de la gestion des projets. La capacité d'exécution du projet par l'UCE est estimée satisfaisante. Suite aux dommages causés par le tremblement de terre de janvier 2010, cette unité a pu se réorganiser dans de nouveaux locaux mais la récupération des systèmes d'information a été très partielle ce qui entrave plusieurs activités clé telles le suivi des extrants et effets du projet, la planification et le suivi budgétaire, le suivi des contrats et la planification sectorielle.

CLASSIFICATION DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR/ORGANISME D'EXECUTION			
<input type="checkbox"/> Très satisfaisante (TS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfaisante (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfaisante (I)	<input type="checkbox"/> Très insatisfaisante (TI)

¹³, Monter, Ernesto, Abril 19, 2010, *Revue environnementale de projet*

VI. SUIVI ET ÉVALUATION

- 6.1 L'analyse du réseau national (extension, distribution et la qualité du réseau) était intégrée à l'approche initiale du projet et devrait être revue dans le cadre des nouveaux projets. Toutefois, cette analyse relève d'un exercice sectoriel plus large. Les cibles stratégiques de la Banque en Haïti pour la période 2011 – 2017 sont redéfinies dans une note sectorielle récente¹⁴. A l'exception des coûts d'exploitation par type de véhicules, ces indicateurs sont faciles à mesurer notamment l'indice de rugosité international (IRI). Celui-ci permet de faire facilement le suivi de l'évolution du réseau national et de voir les effets découlant des projets.

A. Information sur les résultats

- 6.2 Les données disponibles pour la génération des indicateurs de résultats/extrants et des effets du projet sont limitées; certains des indicateurs gagneraient à être revus. Les événements de 2010 ont causé des pertes importantes aux infrastructures et systèmes d'information de l'UCE et celle-ci n'est pas toujours en mesure de fournir de l'information sur le projet s'appuyant sur de solides bases de données et de gestion interne de l'information. La mesure des effets directs est en principe incluse dans les contrats de supervision des travaux. Toutefois, les responsables de l'UCE ont mentionné qu'en plusieurs occasions les contrats sont venus à échéance avant la finalisation des travaux (en raison des prolongations) et que les mesures n'ont pas été effectuées. Les indicateurs recueillis dans le cadre du projet présentent certaines lacunes: 1) Ce sont souvent des indicateurs statiques et sans série temporelle. 2) Parfois, une seule mesure a été effectuée, ce qui permet d'établir une ligne de base mais pas de montrer l'évolution de la situation à partir de celle-ci 3) L'indicateur sur la durée de parcours peut difficilement être standardisé et est peu utile en tant qu'indicateur d'effet. L'information sur le suivi des résultats ainsi que sur plusieurs extrants et effets du projet est disponible dans les systèmes d'information à la Banque.

B. Suivi futur et évaluation ex-post

- 6.3 Aucune évaluation environnementale et sociale ex-post du Programme HA-0075 n'était prévue et n'apparaît nécessaire car les travaux réalisés appartiennent principalement à la catégorie « C » d'évaluation. Toutefois, l'approbation du prêt du Projet HA-L1046 a donné lieu à l'activation d'une série de politiques sectorielles de la Banque, notamment la SP 703 (Environmental Safeguards Compliance), la SP 704 (Natural Disasters Risk Management) et la SP 710 (Involuntary resettlement). Ainsi la revue environnementale du projet mentionnait de manière spécifique que le projet devait procéder à l'embauche d'un consultant pour réaliser un audit environnemental de l'exécution du prêt antérieur 991/SF-HA; de même, la revue requiert des informations concernant les besoins en matière de relocalisation involontaire ou indemnisation de population et la gestion de ces activités.

¹⁴ BID, juin 2011, *Note sectorielle, Haïti Transport*, INE-TSP

VII. LEÇONS APPRISES ET RECOMMANDATIONS

- 7.1 **Leçon 1:** Le contrôle des coûts des travaux a été difficile en raison de plusieurs facteurs qu'il conviendrait de mieux intégrer à la planification des futurs projets:
- 7.2 **Recommandation 1.1:** L'erreur sur les estimés des intrants (déblais, matériaux, machinerie, etc.) est d'environ 20 % pour les divers travaux réalisés dans le cadre du Programme HA_0075. Celle-ci devrait être ramenée à moins de 10 % Des formations pratiques des responsables lors de l'élaboration des devis d'appel d'offre et de l'évaluation des soumissions permettraient d'améliorer la performance de l'organisation. .
- 7.3 **Recommandation 1.2:** L'offre de services incluant l'offre nationale serait plus intéressante et permettrait des économies s'il y avait des agences étatiques ou commerciales avec une capacité de location de machinerie lourde et d'approvisionnement en ciment ou bitume aux prix du marché ce qui pourrait contribuer à stabiliser les prix dans le contexte de reconstruction du pays.
- 7.4 **Leçon 2:** Les indicateurs d'effets en liens avec le/s objectif/s de programme ont pu être que partiellement mesurés et la pertinence de certains n'est pas démontrée:
- 7.5 **Recommandation 2.1:** Remplacer l'indicateur de durée de trajet par l'IRI afin d'évaluer de manière systématique l'état du réseau national et la contribution des projets à l'amélioration de celui-ci (% de réhabilitation et d'entretien de celui-ci versus l'évolution du réseau).
- 7.6 **Recommandation 2.2:** Assurer des mesures standardisées du trafic routier par type de véhicules dès la conception du projet notamment en ce qui concerne la réalisation des mesures au départ, avant et après la réalisation des travaux et suivant un échéancier préétabli.¹⁵
- 7.7 **Leçon 3:** Les indicateurs d'extrait de la composante institutionnelle contribuent peu à documenter la contribution de celle-ci à l'atteinte des effets escomptés. Les rapports des consultants en développement communautaire, ingénieurs et spécialistes documentent plusieurs extraits et effets escomptés de la composante institutionnelle qui ne sont pas pris en compte.
- 7.8 **Recommandation 3.1:** Établir un registre des ententes/contrat d'entretien et des actions réalisées en ce sens par les intervenants et ainsi que des incitatifs apportés (Intrants: matériaux et équipements) par le projet, le FER ou tout autre intervenants sur les tronçons visés par le projet.

¹⁵ Cibles stratégie de la banque BID sector Note¹⁵ Qualité améliorée du réseau routier primaire Moyenne de l'index de rugosité internationale (IRI) pour toutes les routes d'intervention 2011: 6 m/km 2015: 3 m/km Qualité améliorée du seau routier rural % de routes rurales en bon état 2011: 5% 2015: 15% Augmentation du réseau routier national bien entretenu % du réseau routier bien entretenu 2011: 10% 2015: 20%

- 7.9 **Recommandation 3.2:** Les extraits de la composante institutionnelle pour de futurs projets devraient inclure la formulation et publication (site Web, documents .PDF, papier) de standards, guides de référence, procédures types et autres outils de gestion environnementale et sociale et les aspects des femmes dans le développement, de gestion des risques naturels, de contrôle de la sécurité de transit, des devis de mesures et traitement des données pour le suivi des indicateurs du projet.
- 7.10 **Leçon 4:** L'application de la matrice d'efficacité du développement pour le Projet HA-L1046 montre l'importance qu'ont acquise les enjeux environnementaux et sociaux des projets de même que les aspects de risque et de durabilité des interventions,
- 7.11 **Recommandation 4.1:** Élaborer un guide standard des bonnes pratiques pour les travaux classés sous la catégorie « C » afin de faciliter et raccourcir les délais de révision et d'approbation environnementale et sociale des projets (réhabilitation et entretien) et la mise en œuvre de ceux-ci.
- 7.12 **Recommandation 4.2:** Définir dès l'étape de conception de projet des indicateurs de performance environnementale intégrés au système d'indicateurs de suivi du projet.
- 7.13 **Recommandation 4.3:** Réaliser un Audit des activités réalisées liées à la relocalisation involontaire des populations des divers programmes incluant le HA-0075 afin de mieux cerner les enjeux, d'analyser les procédures et barèmes pour le calcul des indemnisations et suivant les principes de la politique multisectorielle 710 de la Banque sur la relocalisation des populations de définir un protocole pour encadrer ces actions pour les futurs projets routiers des catégories « B » et « C ».
- 7.14 **Leçon 5:** La capacité du MTPTC pour la réalisation des projets a été grandement renforcée au plan des ressources humaines par la mise en place de l'UCE mais celle-ci doit être rendue plus performante sur certains aspects de la gestion:
- 7.15 **Recommandation 5.1:** Renforcer la capacité de l'UCE en matière de systèmes de gestion de projets, de l'information et des bases de données sectorielles.
- 7.16 **Recommandation 5.1:** Renforcer la capacité de l'UCE et intégrer les approches de management public, de la gestion axée sur les résultats et de la budgétisation axée sur les résultats dans la conception et le suivi de projets.

REFERENCES ET DOCUMENTS CITES

BID, 2009, *Plan de passation des marchés 991/SF-HA*, Juin 2009, Feuille Excel

BID, juin 2011, *Note sectorielle, Haïti Transport*, INE-TSP

BID, 1997, *Programa de rehabilitación y mantenimiento de caminos secundarios y terciarios (HA-0075)*.

BID, Bureau de la planification stratégique et du développement, *Rapport de suivi, Rural and Secondary Roads HA-0075, au 31 mars 2011*.

BID Haïti, Octobre 2011, *Terms of Reference, Rehabilitation and maintenance of Secondary and Tertiary Roads (HA-0075) Project Completion Report*

BID, 2007, *Stratégie-Pays avec Haïti 2007-2011*

MTPTC, 27 octobre 2006, *Contrat de réhabilitation de la route nationale no. 2, Lot I – Tronçon: Miragoâne – Fonds des Nègres*, Programme de réhabilitation des infrastructures dans le secteur des Transport. No. AOI 009/05 – Prêt BID 991 / SF – HA

BID, Avril 19, 2010, *Record de la revisión social y ambiental (ESR); HA-LI046 - Refuerzo Financiero para Programas de Rehabilitación Vial*, Revisión del POD Nota: ESG ha revisado esta operación, consultado con el equipo del proyecto ESR 16-10.

BID, août 2006, *Guide de Référence Rapide pour la Préparation et l'Approbation du Rapport d'Achèvement de Projet (PCR)*

Pompidou Dorval (consultant), Juin, 2008, *Indicateurs de base et établissement de la ligne de base sur cinq routes réhabilités, Rapport Final*, Programme HA-0075, MTPTC-UCE

Jean-Baptiste, Gérard Luc, juillet 2007, *Rapport Final de l'Audit Technique du Programme de Réhabilitation et d'Entretien Routiers* financé par la Banque Interaméricaine de Développement (BID), l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole (OPEP) et le Gouvernement Haïtien (GOH) à travers les Prêts 991/SF-HA et 699P

BID, juin, 2010, *Informe de gestión ambiental y social (IGAS) Programa de apoyo al desarrollo del sector de transporte de Haití*, (HA-L1046 y HA-L1027)

BID, 1999 à juin 2009, *PPMR, Rapports semestriels, Projet HA-0075*

Gesse, Marie Suzie, juin 2007, *Séminaire de formation sur l'entretien des routes en terre battue organisé à l'intention des organisations communautaires*. Projet HA-0075, UCE.

Denis, Jean Gary, mars 2006, *Rapport mensuel du mois de février 2006 sur: 1) Les résultats des travaux d'animation communautaires e Bas-Limbé, 2) La présentation des firmes de construction locale.*

Desravines, Joseph Gesner, *Rapport d'activités pour la période s'étendant du 1^{er} au 31 janvier 2006.*

Hyppolite, Jean-Claude, janvier et février 2006, *Rapport d'activité Consultant en Développement communautaire; lieux d'intervention: Départements de Artibonite, du Centre et de l'Ouest.*

Abraham, Fernando, Junio 2010 *Evaluación económica del proyecto HA-0075. Análisis para varios tramos.*

BID, 2010, *Estrategia ambiental y social, Programa de apoyo al desarrollo del sector de transporte en Haití. HA-L1046, Anexo 3*

ANNEXE I

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION D'ÉVALUATION PARTICIPATIVE PAR L'EMPRUNTEUR

Compte-rendu de la réunion d'évaluation par l'emprunteur

Objet de l'évaluation: Programme de réhabilitation et d'entretien routiers, HA-0075

Date: Le 22 novembre 2011, 9h30 – 10h30

Lieu: Hôtel Moulin-Sur-Mer

Participants:

M. Gary Jean: Coordonnateur, UCE

Mme Renée Charles: Resp. Technique
Adjointe, UCE

Gaétan Youance, UCE

Guy Exentus, UCE

M. Wilson Edward: Resp. Technique, UCE

M. Michel Vallée: Spécialiste Sr. Secteur
transports, BID, Haïti

M. Louis Labelle: Consultant en évaluation
de programme, contrat BID.

Déroulement de la réunion:

1. Présentation du formulaire type de l'évaluation par l'emprunteur et échanges sur les diverses questions
 2. Discussion des questions et évaluation
 3. Commentaires finaux et conclusion de la rencontre
-
1. Présentation du formulaire type de l'évaluation par l'emprunteur et échanges sur les diverses questions.
 - M. Labelle, consultant pour l'évaluation a présenté le formulaire d'évaluation aux participants en soulignant les aspects relatifs à l'autoévaluation par l'emprunteur de la rencontres des objectifs du projet, de sa performance en tant qu'institution et de la coordination avec la Banque au cours des phases de planification, d'exécution et de suivi du programme.
 - Par la suite, les participants sont revenus sur la portée de l'évaluation et la signification des diverses sections d'évaluation du formulaire ainsi que sur le déroulement de l'évaluation.
 2. Discussion des questions et évaluation

Le formulaire d'évaluation par l'emprunteur présente pour chaque aspect de l'évaluation les conclusions des participants ainsi que les résultats de l'évaluation sur les degrés de satisfaction ou de réalisation.

Dans le contexte de l'évaluation, le formulaire présente les apports des participants dans l'ordre de présentation et aucun remaniement n'a été effectué.

3. Résultats de l'évaluation

L'évaluation par les participants montre un niveau satisfaisant ou probable pour tous les paramètres d'évaluation notamment en ce qui concerne l'achèvement des objectifs de développement du projet, la mise en œuvre de celui-ci et la durabilité des résultats escomptés. L'emprunteur s'est de plus montré hautement satisfait de la performance de la Banque dans le suivi de la mise en œuvre du programme.

Les participants à l'évaluation se sont exprimés très clairement sur les divers aspects du programme et ont démontré une excellente connaissance des tenants et aboutissants de celui-ci. Les interventions ont par ailleurs souligné plusieurs contraintes et aspects clés du programme ou de l'environnement, cela de manière concordante et réaliste dans le contexte du pays et les ressources alloués par le programme.

Les participants ont bien sur mentionné les conditions critiques liées à la mise en œuvre du FER mais aussi celles relatives aux conditions des marchés de services, des délais de réalisation et mise en œuvre du programme, des désastres naturels survenus dans le pays en cours de réalisation et les contraintes financières survenues en cours de réalisation du projet. Sur ce dernier point, les participants ont mentionné qu'en raison des limites et de la valeur du financement disponible versus les coûts actualisés des travaux, des choix difficiles ont dû être faits et que la détermination des priorités avec la Banque n'a pas été facile.

ANNEXE II

FORMULAIRE D'ÉVALUATION DE FIN DE PROJET
PAR L'EMPRUNTEUR



Banque Interaméricaine de Développement BID
Rapport d'achèvement de Projet – 2006 PCR
Evaluation par l’Emprunteur

Nom du Projet

Organisme/s d'Exécution (OE/s) :

Emprunteur :

Date d'approbation par le Conseil d'Administration	1997-03-05	Date d'entrée en vigueur du Contrat de Prêt	1997-08-22
Date de l'évaluation par l'Emprunteur	2011-11-22	Date prévue pour l'atelier de fermeture du Projet	

A. Évaluation du projet par l'Emprunteur

Probabilité que le/s objectif/s de développement du projets soient réalisés :

☐ Très probable (TP) ☒ Probable

Améliorer de manière durable l'infrastructure du réseau routier afin de permettre l'accès aux zones productives du pays et la sortie de la production vers les centres de consommation et d'exportation
☐ Faible probabilité ☐ Improbable

Exécution du projet :

☐ Très satisfaisant (TS) ☒ Satisfaisant ☐ Insatisfaisant ☐ Très insatisfaisant

Durabilité des résultats du projet :

☐ Très probable (TP) ☒ Probable ☐ Faible probabilité ☐ Improbable

Commentaires :

1. L'amélioration des conditions des populations est évidente avec la réhabilitation et l'entretien des routes
2. Le FER reste peu alimenté en terme de ressources financières, une contrainte importante pour l'entretien périodique des routes et leur maintien en bon état. Voir le site Internet <http://www.fer.gouv.ht/fr/categorie.php?cat=faq>
3. Le déplacement des activités vers le réseau primaire s'est traduit par des retards dans la mise à disposition des emprises nécessaires, notamment pour les ouvrages de drainage. Ces déplacements ont affectés environ 300 à 400 personnes et les compensations ont retardé la mise en œuvre de certains travaux. L'indemnisation a été effectuée suivant les barèmes de l'état et par une commission inter-institutionnelle.
4. Concernant la durabilité des résultats, le programme a permis de maintenir les actifs en bon état, de sensibiliser et de former des utilisateurs et la population sur la nécessité de l'entretien des infrastructures. Dans certains cas des fonds ont été redistribués aux participants dont certains fonds provenant du FER pour les routes secondaires et tertiaires.

B.1 Performance de l’Emprunteur durant la préparation du Projet

Évaluez votre propre performance durant la préparation du projet :

() Très probable (TP) (X) Probable () Faible probabilité () Improbable

Commentaires

1. Les participants mentionnent avoir été bien consultés et impliqués dans les phases d’élaboration du Programme et dans la priorisation des ouvrages spécifiques de la composante investissement.
2. Les montants de certains travaux ont été plus difficiles à convenir entre la Banque et l’Emprunteur et les réponses au Appels d’Offre sont souvent supérieurs aux montants que la Banque estime octroyer pour ceux-ci. Ainsi, 4 appels d’offres ont été annulés faute de disposer des financements suffisants.
3. La durée entre la planification du projet et des travaux et le moments des appels d’offre fait augmenter encore davantage les coûts des travaux.
4. Une clause d’ajustement pour l’indexation sur les coûts des matériaux, pétrole, acier, ciment et béton, main d’œuvre... Pour le pétrole et le bithume les prix ont été ajustés parfois jusqu’à 15 %
5. L’importance de mieux cibler les interventions pour ne pas refaire inutilement des travaux
6. Le maintien des contreparties et de la participation locales doit être assuré.

B.2 Performance de l’Emprunteur durant l’exécution du projet

Évaluez votre propre performance durant l’exécution du projet :

() Très Satisfaisante (X) Satisfaisante () Insatisfaisante () Très insatisfaisante

Commentaires :

7. Cofinancement très long à obtenir, délais administratifs
8. Cadre de réglementation de l’état en matière d’immatriculation, de contrôle de poids, permis spéciaux et droits d’accise ne permet pas de générer les ressources nationales nécessaires. Il faudrait compléter par une taxe sur les combustibles.

C.1 Évaluation de la Banque durant la préparation du Projet

Veillez qualifier la performance globale de la Banque durant la préparation et l'exécution du projet i.e. mesure selon laquelle la Banque a encouragé le recours à une dynamique participative pour la préparation du projet; a proposé des solutions techniques adéquates aux problèmes identifiés, a su répondre de façon opportune aux besoins spécifiques de l'Emprunteur (en termes de choix de l'instrument de prêt, d'assistance technique et de formation formelle et non formelle à l' Organisme Exécution), a fait montre de flexibilité en répondant à des situations d'urgence survenues en cours d'exécution. Vos commentaires seront ajoutés tels quels au PCR.

() Très satisfaisante (X) Satisfaisante () Insatisfaisante () Très insatisfaisante

Commentaires :

1. Bonne consultation et échanges fluides
2. L'Opération HA - L1046 qui a été très questionnée par le bureau de direction a tout de même été l'opération qui a été le plus rapidement complétée.
3. Suivi conjoint efficace

C.2 Évaluation de la Banque durant la supervision du Projet

Veillez qualifier la performance globale de la Banque durant la supervision du Projet. Les facteurs à considérer incluent l'assistance technique, (incluant la formation informelle et formelle) de l'Agence d'Exécution, les délais de réponse et la flexibilité pour répondre aux situations d'urgence durant la mise en œuvre du projet.

(X) Très satisfaisant () Satisfaisant () Insatisfaisant () Très insatisfaisant

Commentaires :

4. Présence et accompagnement constant notamment en matière de Procurement et de Passation de Marchés, exemple du HA –L1046

D. Suggestions additionnelles pour améliorer la performance de la Banque

5. Il y a un manque d'entrepreneurs de haut niveau pour les travaux les plus important. La Banque pourrait-elle donner plus de garanties notamment sur les assurances. Ainsi pour le tronçon les Cayes – Jérémie il n'y a eu que deux soumissionnaires.
6. Un centre de location d'équipements et de machinerie lourde permettrait de favoriser la participation d'entrepreneurs aux appels d'offre.

Participants : M. Gary Jean, Coordonnateur UCE
Mme. Jacques Renée Charles, Resp.
Technique Adjointe, UCE

M. Gaétan Youance, UCE
M. Guy Exentus, UCE

M. Wilson Edward, Resp. technique
UCE

Michel Vallée, Resp. Sector transport,
BID Haïti

Louis Labelle, Consultant en
évaluation de programme

ANNEXE III
PROGRAMME ET RAPPORT DE VISITES DE TERRAIN
17, 21 ET 22 NOVEMBRE, 2011

Programme de visites terrain de tronçons de routes réhabilités et entretenus, 17 au 22 novembre 2011.

Montrouis - Delugé - Gros Morne St Marc - Ti Monette	7,00	T	BECOSA	AON007/04	506 454,78	19 août 2005	4 mois	7 oct. 2005	G Morne St M - Ti Mon 30 mai 06 Montrouis Delugé 17 fév 2007	juillet 07	Mardi 22 novembre
Carrefour Peyre - Petite Rivière	15	S	HL/TRUXTON	AOI 005/05	1 115 195,04	21 Sept. 05	8 mois	7 oct. 2005	7 déc 07	23 janvier 09	Mardi 22 novembre
2.- Département de la Grande - Anse											
Jérémie - Bonbon	8,96	T	ARCOTEC	AON 001/04	584 549,80	22 Déc. 04	7 mois	1 mars 2005	3 fév 06	2 juillet 07	
Jérémie - Carrefour Sanon	8	T	SOTECH	AON 001/04	805 557,74	15 Nov. 04	6 mois	10 mars 2005	17 aout 2006	2 juillet 07	
					1 390 107,54						
3.- Département du Centre											
Carrefour Saut d'Eau - Ville Bonheur	6,8	T	EMA	AON 009/05	1 440 628,50	21 Sept. 05	6 mois	7 oct. 2005	22 sept 06	31 mai 07	
4.- Département du Nord											
RN1 - Bas Limbé (OPEP)	10	S	TECINA	AOI 001/06	1 018 389,12	24 janvier 07	8 mois	12 juin 2007			
5.- Département de l'Ouest											
Route Nationale # 2(Grand Goave - Miragoane)	34	P	Vorbe et fils	AOI 007/05	16 479 943,00	21 Sept. 05	21 mois	24 oct. 2005	decembre 2009		Jeudi 17 novembre
Construction de trois (3) ouvrages d'art sur les rivières Rouyonne, Petit Frère, Gressier			Vorbe et fils	AOI 007/05	3 590 929,26	27 oct. 2005	12 mois	25 nov. 2005	decembre 2009		Jeudi 17 novembre
6.- Département des Nippes											
Route Nationale # 2(Miragoane - Fond des Nègres)	17	P	Vorbe et fils	AOI 009/05	5 090 228,17	27 novembre 06	9 mois	12 déc 2006	decembre 2009		Jeudi 17 novembre

Rapport de visites sur le terrain

Louis Labelle, consultant en évaluation de programme

Jeudi 17 novembre et lundi et mardi 21 et 22 novembre 2011

Jeudi 17 Novembre, 2011

Participants: M. Michel Vallée, BID
M. Louis Labelle, Consultant en évaluation
M. Gaétan Youance, UCE
M. Guy Exentus, UCE
M. Wilson Angus, Directeur départemental Nippes, MTPTC

Département de l'Ouest, Route Nationale # 2 (Grand Goave - Miragoâne)

Construction de trois (3) ouvrages d'art sur les rivières Rouyonne, Petit Frère, Gressier

Les photos 1, 2, 3 et 4 présentent respectivement les travaux réalisés sur la RN-2 ainsi que les ouvrages ci-dessus mentionnés.

A noter sur la photo 1 du tronçon Grand Goave – Miragoâne le talus créé par la déviation de la route. Ce talus fait par ailleurs l'objet de mesure de stabilisation (canalisation).

A noter sur la photo 2 que le gravillon de protection présente un point de faiblesse à renforcer sur sa partie amont sur la rive gauche.

Département des Nippes, Route Nationale # 2 (Miragoâne - Fond des Nègres)

Ce tronçon qui a déjà fait l'objet en 2005 d'un rapport à la Banque par le consultant se trouvait à cette époque dans un état pitoyable avec de nombreux trous et des monticules de sédiments à certains endroits. La réhabilitation a permis d'améliorer nettement ce parcours critique de la route entre Port-au-Prince et Les Cayes.



Ponceau sur la rivière Rouyonne, RN-2



Pont de type Bailey sur la rivière Petit Frère, RN-2



Ponceau sur la rivière Gressier, RN-2. Observer la protection inadéquate des gravillons sur la marge gauche de la rivière.



Nouveau tronçon de RN-2 entre Grand Goave et Miragoâne
Talus d'excavation et travaux de stabilisation et canalisation des eaux pluviales

Équipement et machinerie pour la réhabilitation et l'entretien routier
Direction départementale de Nippes, MTPTC



Accès par la RN-2 au secteur de Miragoâne. RN-2 Miragoâne – Fonds des Nègres

Lundi et mardi 21 et 22 novembre, 2011
Montrouis - Delugé - Gros Morne - St Marc - Ti Monette
Carrefour Peyé - Petite Rivière de l'Artibonite

Participants: M. Gary Jean, coordonnateur, Mme. Jacques Renée Charles, Resp. Technique Adjointe, M. Guy Exentus, M. Wilson Edward, Resp. technique, Nadia Beauchamps, ingénieur du MTPTC, Département de l'Artibonite, UCE-MTPTC, M. Michel Vallée responsable sectorielle BID, Louis Labelle, consultant en évaluation.

Le tronçon de route tertiaire de Montrouis-Délugé dessert un secteur de sols fertiles développés sur de colluviaux et alimentés par des canaux d'irrigation pour la culture de la banane, de la papaye, de la tomate, de la patate, de l'arbre à pain et du manioc. Cette route tertiaire a été renforcée par des allées de bétons sur les tronçons les plus abruptes. La piste est employée par les motocyclettes. Plus haut, à environ 7 km en amont une retenue d'eau alimente l'irrigation et est équipé d'une centrale hydroélectrique qui n'est pas en opération.

Les tronçons de route tertiaire de Gros Morne – St-Marc – Ti Monette ont permis d'améliorer considérablement la configuration et le recouvrement en matériel de gravier de la chaussée. La route donne accès notamment à un nouveau développement d'habitations.

Les tronçons de route secondaire reliant Petite – Rivière de l'Artibonite ont fait l'objet d'une reconfiguration de la route puis la coopération équatorienne a repris avec un recouvrement de bitume peu épais qui en améliore considérablement les conditions de transit. En plus le projet a permis l'installation de passerelles et le réaménagement de certains fossés de drainage rendant l'évacuation des populations et des eaux plus rapides en cas d'inondation.



Tronçon de route tertiaire Montrouis Déluge. Zone de production de banane, papaye, tomate, patate, manioc, arbre à pain et menant en amont à une centrale hydroélectrique qui n'est pas en opération.



Route tertiaire entre Gros Morne - St-Marc – Timonette, amélioration des drains et accès à un nouveau développement d'habitations



Route secondaire, tronçon Petite Rivière de l'Artibonite – Carrefour Peyre
Le revêtement de bitume sur gravier a été réalisé par la coopération équatorienne. Une solution avantageuse en coûts pour des routes secondaires. Passerelles de béton armé.