



# Rapport d'achèvement de projet

## PROJECT COMPLETION REPORT

### PCR

<b>NOM DU PROJET:</b>	Programme de réhabilitation des infrastructures de transport (HA-0087 et HA-L1046)
<b>PAYS:</b>	Haïti
<b>SECTEUR/SOUS-SECTEUR:</b>	Transport/Infrastructure de transport
<b>EQUIPE DE PROJET INITIALE:</b>	José Agustín Aguerre (RE2/FI2); Project Team Leader; José Francisco Demichelis (RE2/FI2); Diego Belmonte (RE2/FI2); Viviane Saint-Dic (COF/CHA); Óscar Caviglia (COF/CHA); Javier Jiménez Mosquera (LEG); Augusto Ruiz Eldredge (consultant); and Michell Maxwell.
<b>NUMERO DU/DES PRET (S), CT(S):</b>	1638/SF-HA, 2387/GR-HA et 2348/SF-HA
<b>DATE DU (QRR):</b>	October 1, 2012
<b>DATE DU APPROVAL:</b>	November 29, 2012

**Equipe responsable de la préparation du PCR:** Louis Babineau, D.B.A. (Consultant); et Rémi Gossart (Assistant); et Michel Vallée, Responsable du secteur Transport (TSP/CHA).

**Personnes rencontrées à l'UCE du MTPTEC:** Garry Jean, Coordonnateur; Wilson Édouard, Responsable technique; et Jacques-Renée Charles, Responsable technique adjoint.

## ACRONYMES ET ABREVIATIONS

<b>AAN:</b>	<b>Autorité aéroportuaire nationale</b>
<b>APN:</b>	<b>Autorité portuaire nationale</b>
<b>BID:</b>	<b>Banque interaméricaine de développement</b>
<b>FER:</b>	<b>Fonds d'entretien routier</b>
<b>HDM:</b>	<b>Highway Design and Maintenance Standards Model</b>
<b>IRI:</b>	<b>International Roughness Index</b>
<b>IRR:</b>	<b>Taux de rendement interne (Internal Rate of Return)</b>
<b>MTPTEC:</b>	<b>Ministère des Travaux publics, Transports, Énergie et Communications</b>
<b>NPV:</b>	<b>Valeur actualisée nette (Net Present Value)</b>
<b>PADTH</b>	<b>Program to Support Transportation Sector Development in Haiti</b>
<b>PSTE:</b>	<b>Pays pauvres très endettés</b>
<b>RN 1:</b>	<b>Route nationale 1</b>
<b>RN 2:</b>	<b>Route nationale 2</b>
<b>UCE:</b>	<b>Unité centrale d'exécution</b>

## Table des Matières

<b>I.</b>	<b>DONNÉES DE BASE SUR LE PROJET</b> .....	<b>1</b>
<b>II.</b>	<b>LE PROJET</b> .....	<b>1</b>
A.	CONTEXTE DU PROJET .....	1
B.	DESCRIPTION DU PROJET .....	2
i.	<i>Objectif(s) de développement</i> .....	2
ii.	<i>Composantes</i> .....	3
C.	REVUE DE LA QUALITE A L'ENTREE (SI APPLICABLE) .....	5
<b>III.</b>	<b>RESULTATS</b> .....	<b>6</b>
A.	EFFETS DIRECTS .....	6
B.	EXTERNALITES .....	7
C.	PRODUITS/EXTRANTS .....	7
D.	COUTS DU PROJET .....	10
<b>IV.</b>	<b>L'EXECUTION DU PROJET</b> .....	<b>12</b>
A.	ANALYSE DES FACTEURS CRITIQUES .....	12
B.	PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR/ORGANISME D'EXECUTION .....	12
<b>V.</b>	<b>DURABILITE</b> .....	<b>13</b>
A.	ANALYSE DES FACTEURS CRITIQUES .....	13
B.	RISQUES POTENTIELS .....	14
D.	CAPACITE INSTITUTIONNELLE .....	14
<b>VI.</b>	<b>SUIVI ET EVALUATION</b> .....	<b>15</b>
A.	INFORMATIONS SUR LES RESULTATS .....	15
B.	SUIVI FUTUR ET EVALUATION EX-POST .....	15
C.	ÉVALUATION EX-POST .....	15
<b>VII.</b>	<b>LEÇONS APPRIS/ENSEIGNEMENTS TIRES</b> .....	<b>15</b>
A.	GESTION DES RISQUES .....	16
B.	CAPACITÉ INSTITUTIONNELLE .....	16
C.	MESURE ET VIABILITE DES RESULTATS .....	16

### Annexes:

1. Minutes de la réunion de fin de projet
2. Evaluation du projet par l'emprunteur.
3. Autres documents jugés nécessaires (Liste).
4. Comparaison des tronçons réhabilités et non réhabilités des RN 1 et RN 2

## I. Données de base sur le projet

DONNEES DE BASE (MONTANTS EN \$US)				
NO. DU PROJET: HA-0087; HA-L1046		TITRE: Programme de réhabilitation des infrastructures dans le secteur des transports		
Emprunteur: République d'Haïti Organisme d'Exécution (OE): Ministère des Travaux publics, Transports Energie et Communications		Date d'approbation par le Conseil d'administration: 29 juin 2005 Date d'entrée en vigueur du contrat de prêt: 28 juillet 2005		
Prêt (s)/Don (s):1638/SF-HA; 2387/GR-HA; 2348/GR-HA Secteur: Transport		Date d'éligibilité du premier décaissement: 01 septembre 2005		
Instrument de prêt: projet d'investissement		Durée de l'exécution * depuis l'approbation: 91 mois * depuis l'entrée en vigueur du contrat de prêt: 90 mois		
		<u>Périodes de décaissement</u> Date initialement prévue du décaissement final: 28 juillet 2011 Date effective du décaissement final: 28 mai 2012 Extension (de délais) cumulée: 5 Mois Extension spéciale (Mois):		
		<u>Montant du/des prêt (s)</u> * Montant initial pour le HA-0087: US\$77.800.000 * Montant actuel pour le HA-0087:US\$77.162.025,82 * Pari-Passu (si applicable): N/A  * Montant initial pour le HA-L1046: US\$22.713.435,40 * Montant actuel pour le HA-L1046: US\$19.896.847,64 * Pari-Passu (si applicable): NA		
		Y a-t-il eu un redirectionnement des fonds: - de ce projet vers d'autres projets [ non ] - d'autres projets en faveur de celui [ non ] [ ] N/A Montant en \$US:		
		Numéro/s du/des projet (s) ou sous-prêt (s) vers lesquels les fonds de ce projet ont été redirectionnés [ ]		
		Numéro/s du/des projet (s) ou sous-prêt (s) dont les fonds ont été redirectionnés vers ce projet [ ]		
Investissements cible pauvreté (PTI): « non » Equité sociale: « non » Classification environnementale: « B »		<u>Décaissements pour le HA-0087:</u> * Montant à date du 18 novembre 2011: US\$77.005.181,00 (%): 99,80 <u>Coût total du projet (Estimation initiale):</u> US\$77.800.000  <u>Décaissements pour le HA-L1046</u> * Montant à date du 5 décembre 2011: 19.896.847.64 (%): 87,6  <u>Etat d'Alerte</u> Le projet est-il actuellement classé comme étant en « état d'alerte » par le Système d'alerte sur les projets en difficulté (PAIS)  Oui [ ] / No [X]  Si oui, pourquoi le projet est-il en état d'alerte ? (Classifications de l'OD et du PE et/ou Indicateurs pertinents de PAIS:  Veuillez commenter brièvement sur la pertinence de la classification de ce projet comme étant en état d'alerte (si applicable):		
<b>Résumé de la classification de la performance du projet</b>				
OD	[ ] Hautement probable (HP)	[X] Probable (P)	[ ] Faible probabilité (FP)	[ ] Improbable (I)
PE	[ ] Très satisfaisante (TS)	[X] Satisfaisante (S)	[ ] Insatisfaisante (I)	[ ] Très insatisfaisante (TI)
DU	[ ] Hautement probable (HP)	[X] Probable (P)	[ ] Faible probabilité (FP)	[ ] Improbable (I)

## **II LE PROJET**

### **A Contexte du projet**

- 2.1 Haïti est un pays de neuf millions d'habitants dont 76% vivent sous le seuil de pauvreté. Cela en fait le pays le plus pauvre d'Amérique.
- 2.2 Depuis 1997, date à laquelle la BID (Banque Interaméricaine de développement) et la République d'Haïti signent le contrat de prêt 991/SF-HA pour un montant de 50 000 000 US\$, la Banque et le gouvernement d'Haïti s'efforcent de réhabiliter les réseaux de transports du pays mais aussi d'autres secteurs comme l'énergie, l'agriculture, la justice, la santé et l'éducation. Ceci prend notamment la forme de programmes tel que le HA-0087, initié en 1998, qui s'appuie sur ces financements pour réhabiliter et assurer la maintenance des réseaux routiers. Par la suite, d'autres programmes et prêts de la banque viendront accentuer les efforts de réhabilitation (prêt 1638/SF-HA pour 77,1 M US\$; prêt 991/SF-HA pour 50 M US\$; 1922/GR-HA pour 100 M US\$).
- 2.3 En 2005, la BID et la République d'Haïti signent un nouvel accord de prêt dans un contexte économique et politique plus stable. Ce retour à la stabilité s'est notamment concrétisé par l'élection en février 2006 du président Préval dont le gouvernement sera un rassemblement de membres issus de différents partis politiques. Il lance un programme de croissance et de réduction de la pauvreté appelé GPRSP (Growth and Poverty Reduction Strategy Paper) et, avec l'aide de la Mission de Stabilisation des Nations Unies, il parvient à réduire l'insécurité dans le pays. Après deux années de transition difficile, l'économie se redresse grâce à la préservation des équilibres macroéconomiques fondamentaux et le renforcement de la gouvernance économique. Le produit intérieur brut (PIB) a progressé de 2,3% en 2006 et, après plusieurs années de baisse continue, le PIB par habitant a augmenté de 0,7%. Les perspectives économiques sont positives, puisque le gouvernement d'Haïti, dans le cadre du plan du FMI de réduction de la pauvreté, est déterminé à favoriser les réformes et les projets pour obtenir un taux de croissance annuelle d'environ 4% pour la période 2007-2009. De plus, Haïti a été déclaré éligible pour le programme des Pays Pauvres Très Endettés (PPTE), ce qui lui permettra de libérer les ressources associées à la réduction de la dette, à soutenir la reprise économique et la réduction de la pauvreté.
- 2.4 Dans ce contexte, la BID et Haïti signent, le 21 juillet 2005, le contrat de prêt 1638/SF-HA pour l'accomplissement d'un programme d'une valeur de 77 800 000 US\$ dont 77 100 000 US\$ proviennent des Fonds des Opérations Spéciales de la BID. Ce programme (programme HA-0087) vise à soutenir le développement du secteur des transports en Haïti et trouve son financement à la fois par le prêt 1638/SF-HA et le prêt 991/SF-HA; il était notamment question de remettre en état le réseau routier, le port et l'aéroport. Le programme est cohérent avec la stratégie 2007-2011 de la Banque pour ce pays et est approuvé en 2007 par le bureau des directeurs exécutif (document GN-2465). En 2009, suite aux dépassements de coûts des travaux enregistrés, un renflouement de l'opération originale (HA-0087) a été nécessaire. Le montage de l'opération HA-L1046 (Don 2348/GR-HA) a permis de compléter les travaux. Ce programme ajoute un montant de 22 713 435 \$US au programme initial, portant ainsi son enveloppe budgétaire totale à 100 513 435\$US.

## **1. Contexte spécifique à la réalisation du programme**

- 2.5 Pendant la période de réalisation du programme, beaucoup de travaux ont été exécutés dans un contexte très difficile. Ainsi, ce projet a survécu à des événements majeurs notamment, trois saisons cycloniques très actives (2008, 2009 et 2010), lesquelles ont eu des impacts très importants dont l'abandon de travaux déjà effectués sur les certaines voies secondaires. Le pays a également dû faire face au tremblement de terre de janvier 2010. Suite à cet événement certaines infrastructures portuaires et aéroportuaires ont été mises hors services. Cette catastrophe, qui a en outre causé pour près de 300 M \$US de dommages aux infrastructures de transport, a aussi eu pour effet de modifier considérablement la demande dans le secteur. Le port étant hors d'usage, les biens sont désormais transportés par voies terrestres. À cela s'ajoute le fait que la relocalisation de certaines populations a créé des limitations plus aiguës sur la connectivité dans le pays. S'ajoute à ces facteurs exogènes, diverses difficultés techniques et opérationnelles liées au maintien de la circulation routière pendant les travaux dans certaines localités traversées par les routes à réhabiliter et pour lesquelles des déviations ou des parcours alternatifs n'étaient pas toujours possibles et le fait que le nombre d'entrepreneurs locaux habilités à faire les travaux attendus est aussi relativement restreint. Les turbulences économiques mondiales n'ont pas été sans effets également, notamment la croissance des coûts du pétrole et de certains autres matériaux.

## **2. Situation globale**

- 2.6 En date du 18 novembre 2011, 100% du prêt 1638/SF-HA a été engagé et 99.80% a été décaissé. Toujours à la même date, 100% du don 2348/GR-HA a été engagé et 87,6% a été décaissé. Ceci porte les décaissements totaux des deux programmes à 96,7 M \$US sur les 100,5 M\$US octroyés, soit 95,5%. Plus de 85% du montant décaissé a servi à la réalisation des travaux de réhabilitation des routes. Aucun investissement n'a été consenti à la réfection du port et de l'aéroport, bien que certaines études préparatoires aient été effectuées.
- 2.7 Dans l'ensemble, les deux programmes n'auront donc permis, pour l'essentiel, que la réalisation des travaux sur les routes nationales 1 et 2 ainsi qu'environ 80% des études prévues en matière d'appui institutionnel. Considérant cela, et compte tenu du contexte très difficile de réalisation ayant marquée la période 2005-2010, les résultats escomptés en termes de développement seront moindre que prévue.

## **B. Description du projet**

### **i. Objectif (s) de développement**

- 2.8 Rappel des objectifs de développement du programme HA-0087

L'objectif général prévue dans le programme HA-0087 consiste à:

« appuyer le rétablissement des conditions adéquates pour les infrastructures de transport en évitant la paralysie du système, afin de permettre la relance économique et l'amélioration de la qualité de vie de la population haïtienne, au moyen de services de transports opérant de façon continue, concurrentielle et sûre. »

2.9 Les objectifs spécifiques du programme HA-0087 sont de:

1. compléter le réseau routier dans ses principaux tronçons et faire que le réseau primaire soit continu entre la capitale et ses extrémités;
2. fournir les conditions adéquates pour que le port et l'aéroport de Port au Prince soient opérationnels;
3. relancer les investissements de fonds publics dans la construction, de façon à créer des emplois et une dynamique d'entreprise;
4. renforcer les institutions gouvernementales responsables de la gestion des services d'infrastructures de transport dans le but de créer une vision à court et moyen termes pour ce secteur en Haïti.

2.10 Il est important de constater que les objectifs spécifiques 1, 2 et 4 correspondent bien à différentes composantes du programme. Il n'existe toutefois pas de lien formel entre l'objectif 3 et ces composantes alors l'atteinte de ce dernier repose sur les impacts économiques directs et indirects générés par la réalisation par des sous-traitants de différents travaux de construction prévus dans les composantes un, deux et trois. Aucun indicateur de suivi n'a aussi été prévu à cet égard.

2.11 Rappel des objectifs de développement du programme HA-L1046.

Le financement supplémentaire octroyé dans le cadre de l'accord de financement HA-L1046, ne vise qu'à permettre la terminaison des travaux entrepris dans les composantes I et IV du programme HA-0087, soient celles spécifiquement liées à la réhabilitation des routes nationales 1 et 2. Conséquemment les objectifs général et spécifique de ce projet reflètent cette situation.

a) L'objectif général prévue dans le programme HA-L1046 consiste à:

« améliorer la capacité et l'efficacité du secteur des transports en Haïti par l'amélioration de l'accessibilité à ses régions productives et par la réduction des coûts d'opération et la durée des transports, contribuant ainsi à son développement économique et social de manière durable. »

b) L'objectif spécifique du programme, compte tenu des dépassements de coûts de l'opération HA-0087 est donc, conséquemment, « d'appuyer l'exécution des travaux destinés à l'amélioration du transport de passagers et des marchandises ainsi que la sécurité des systèmes de transport en Haïti » en s'assurant de la réhabilitation effective des routes primaires du pays, telles que prévu dans les opérations HA-0087 et HA-0075. Ce programme ne comprend donc pas de nouveaux éléments. Pour l'essentiel, il s'agit de couvrir les dépenses déjà engagées ou de couvrir des travaux déjà réalisés et ayant connu des dépassements de coûts. Tels que démontrés et justifiés dans le document Profil de projet (PP) écrit en préparation à cette proposition de financement non-remboursable, toutes les modalités proposées dans ce prolongement, sont conformes aux politiques de la BID en matière financière (OP-504) et en matière d'impact environnemental.

## **ii. Composantes**

2.12 **Composante I. Réhabilitation du réseau primaire et des voies secondaires et tertiaires.**  
La composante I du programme prévoit la réhabilitation et l'amélioration d'environ 90 km de

routes et de ponts appartenant au réseau primaire et d'environ 300 Km de voies secondaires et tertiaires.

- 2.13 Dans cette composante des fonds sont également prévus afin de financer l'achat d'équipements mobiles destinés au contrôle du poids des véhicules à certains endroits critiques du réseau routier. Le financement d'un programme de signalisation verticale est également prévu afin que les routes principales soient dotées, après leur remise en état, de panneaux de sécurité et de prévention aux endroits les plus importants.
- 2.14 Alors qu'en 2005, l'opération HA0087 prévoyait la remise en état de 90 km de routes primaires et de 300 km de routes secondaires, suite à l'approbation du prêt 1638/SF-HA, il fut plutôt décidé de la reconstruction complète de 2 tronçons sur les routes RN1 et RN2 sur une distance de 95 km. Les travaux ont physiquement démarré en 2008 et sont substantiellement achevés au début de l'année 2011. Par ailleurs, les travaux sur les routes secondaires, bien qu'inachevés, ont dû être abandonnés suite à leur destruction par les pluies diluviennes des années 2008.
- 2.15 **Composante II. Réhabilitation des infrastructures aéroportuaires.** La composante II du programme prévoit le prolongement et la remise en état de la piste principale et de ses accès (taxiway) ainsi que de la zone de stationnement des avions sur l'Aéroport international Toussaint-Louverture de Port-au-Prince. Les travaux prévoient d'assainir les sols, de boucher les nids de poule et de refaire les revêtements, en asphalte pour ce qui est de la piste principale et des accès et en béton pour la zone de stationnement des avions. Des améliorations des systèmes de drainage et de signalisation horizontale ont également été prévues de même que l'achat d'équipement d'appareils de radioguidage (VOR, ILS) pour l'aéroport de Cap-Haïtien.
- 2.16 Ces travaux n'ont pas été réalisés en raison des dépassements de coûts pour la composante 1 et de la réallocation des budgets en sa faveur. Seules des études préliminaires ont été réalisées.
- 2.17 **Composante III. Réhabilitation des infrastructures portuaires.** La composante III du programme prévoit le financement des travaux pour rendre opérationnel le système portuaire. Parmi les travaux se trouvent la réparation des quais 1 et 2 du port de Port-au-Prince, le rétablissement des conditions d'accès par le chenal principal – qui n'a pas été dragué depuis plusieurs années – et l'accès au port, par voie terrestre, en passant par le Boulevard La Saline. Des investissements sont également prévus pour le système des bouées et balises du chenal afin d'assurer un accès en toute sécurité quelque soit le temps, et pour la construction permettant de délimiter le périmètre du port. Etant donné le caractère complexe de la situation institutionnelle de l'APN et la nécessité de mener à bien des études détaillées sur l'Impact Environnemental.
- 2.18 Ces travaux n'ont pas été réalisés en raison des dépassements de coûts pour la composante 1 et de la réallocation des budgets en sa faveur. Ces travaux n'ont pas été réalisés en raison des dépassements de coûts pour la composante 1 et de la réallocation des budgets en sa faveur. Seules des études préliminaires ont été réalisées.
- 2.19 **Composante IV. Appui technique et institutionnel.** La composante IV du programme prévoit le financement des études suivantes: (i) la préparation d'un plan maître axé sur les infrastructures de l'aéroport de Port-au-Prince; (ii) l'analyse du mode de gestion du système



aéroportuaire et des propositions de réforme, incluant la gestion et les financements privés à Port-au-Prince et au Cap-Haïtien; (iv) l'analyse institutionnelle de l'APN et de son cadre de contrôle; (v) l'évaluation des infrastructures et des équipements du port; (vi) la préparation d'un plan maître axé sur les infrastructures du port de Port-au-Prince; et (vii) le renforcement de la capacité du MTPTEC en matière de contrôle du poids des véhicules et en matière de conception de politique de sécurité routière.

- 2.20 Cette composante prévoit également des fonds pour la réalisation de projets et la préparation de documents d'appels d'offres pour l'exécution des travaux et leur supervision. Cette composante n'a pas connu de modification de contenu.

#### Ecarts par rapport au dernier PMR

- 2.21 Les composantes II et III présentées en Annexe A du contrat de prêt 1638/SF-HA n'apparaissent pas dans le dernier PMR étant donné qu'il n'y a eu aucun investissement dans les travaux de rénovation du port et de l'aéroport. Seules les études préparatoires prévues à cette fin dans la composante IV ont été réalisées. L'acquisition des équipements de pesée, aussi prévue à la composante IV, n'a pu être effectuée dans le cadre de cette opération.

### **C. Revue de la qualité à l'entrée**

- 2.22 De façon générale la revue de la qualité des données à l'entrée peut être considérée satisfaisante. Quelques observations sont néanmoins possibles.

1. Il n'y a aucun lien entre le cadre logique et l'objectif spécifique 3 du programme;
2. La plupart des indicateurs de performance sont clairement exprimés. Toutefois, leurs cibles ne sont pas toujours précisées et, lorsqu'elles le sont, les lignes de base ne sont pas disponibles. Cette situation rend difficile toute comparaison entre la situation initiale et la situation en fin de projet. Par ailleurs, pour certains indicateurs, des lignes de base ont été établies en 2009 par référence à des données de 2007.
3. Il existe une incohérence entre le point 2.02 de l'annexe A au Contrat (1638/SF-HA) et le cadre logique qui y est joint. Au point 2.02 de l'annexe A on prévoit la réhabilitation de 170 km de routes et de ponts du réseau primaire et de quelques 300 km de voies secondaires et tertiaires alors qu'on fait plutôt mention au cadre logique de 90 km de routes primaires et de 300 km de voies secondaires et tertiaires. Cette confusion est maintenue dans les rapports de suivi de l'UCE et est corrigée dans les PPMR et PMR. Les données ne sont donc pas cohérentes d'un document à un autre.
4. Les lignes de base des indicateurs de performance du programme HA-L1046 sont très claires. La mesure des résultats est prévue en 2013 alors que le projet se termine en 2011.
5. Le cadre logique et la matrice des résultats ne comprennent aucune référence et aucun indicateur de mesure de mitigation des impacts sociaux et environnementaux du projet bien que les exigences à cet égard soient présentes dans les documents des programmes (HA-0087; HA-L1046).

#### **Revue de la qualité à l'entrée**

<input type="checkbox"/> Hautement Satisfaisante	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfaisante (S)	<input type="checkbox"/> Moins que Satisfaisante	<input type="checkbox"/> Insatisfaisante (I)
--	---	--	--

### III. RESULTATS

#### A. Effets directs

REALISATION DE/DDES OBJECTIF (S) DE DEVELOPPEMENT (OD)				
<b>Objectif/s de développement</b>  Compléter le réseau routier dans ses principaux tronçons et faire que le réseau primaire soit continu entre la capitale et ses extrémités;		<b>Principaux indicateurs</b>  1. Amélioration des conditions routières (IRI)  2. Réduction moyenne des coûts de transport (Méthode HMD-4)		
<b><u>Effets Directs Escomptés</u></b>  • Amélioration des conditions routières				<b><u>Effets directs obtenus</u></b> <u>Fin du projet</u>  Le projet se termine en décembre 2011 alors que les mesures étaient prévues en 2013. Aucune mesure de l'IRI n'a été prise depuis la fin des travaux de réhabilitation compte tenu du fait que l'instrument de mesure n'est pas disponible en Haïti. La cible est une diminution de 50% de l'indice IRI.
<b>Indicateur</b>	<b>Ligne de base (2007)</b>	<b>Intermédiaire</b>	<b>Fin du Projet (2013)</b>	<b>Amélioration</b>
IRI	6.0	N/A	3.0	50%
<b><u>Effets directs escomptés</u></b>  • Réduction des coûts d'opération				<b><u>Effets directs obtenus</u></b> <u>Fin du projet</u>  Le projet se termine en décembre 2011 alors que les mesures étaient prévues en 2013. La matrice des résultats prévoyait des collectes de données annuelles qui n'ont pas été réalisées jusqu'à maintenant.
<b>Type de véhicules</b>	<b>Ligne de base (2007)</b>	<b>Intermédiaire</b>	<b>Fin du Projet (2013)</b>	<b>Amélioration</b>
Auto	0,294	N/A	0,274	7%
Pick-up	0,360	N/A	0,328	9%
Bus	1,247	N/A	1,134	9%
Tap-tap	0,427	N/A	0,384	10%
Camion moyen	0,540	N/A	0,491	9%
Gros camion	0,984	N/A	0,886	10%
<b>Reformulation</b>				N/A
<b>Réajustement des rapports de suivi de la performance des projets (PPMR).</b>				N/A
<b>Résumé de la classification de l'/des objectif(s) de développement (OD):</b>				
[ ] Hautement Probable (HP)		[X] Probable (P)	[X] Faible Probabilité	[ ] Improbable (I)
L'atteinte de l'objectif général initial de développement (HA-0087) est estimée plutôt probable. Ce jugement tient compte du fait que seuls les travaux liés aux composantes 1 et 4 du programme ont été réalisés, et encore, partiellement. Les installations de l'aéroport et du port n'ont pas été réhabilitées et ont même subi de nouvelles détériorations suite au tremblement de terre de janvier 2010. Toutefois, les études préparatoires à ces deux composantes ont été produites dans le cadre de la composante 4 ce qui permettra de soutenir la définition de programmes futurs. Par ailleurs, par référence aux objectifs du programme HA-L1046, l'atteinte des objectifs de développement peut être considérée comme probable, compte-tenu de la diminution de la portée initiale.				

## Stratégie pays.

Les composantes réalisées dans le programme ont permis à la BID de supporter la stratégie pays en matière de transport dans la mesure où la réhabilitation des portions prévues est effective pour les RN 1 et RN 2. Pour les portions réhabilitées la fluidité de la circulation et la sécurité sont nettement améliorées ce qui permet de supporter une certaine amélioration des conditions générales d'opération des acteurs économiques dans ces secteurs. Ces améliorations permettent d'ores et déjà de stimuler la compétitivité des régions inter-reliées. L'examen visuel des infrastructures en témoigne de l'achèvement et de la qualité des travaux. L'annexe 4 présente à cet égard des photos des deux tronçons réhabilités.

## Rentabilité économique et financière

La rentabilité économique à la fin du projet reste à confirmer. Les données n'étant pas disponibles lors de la mission de clôture, il n'a pas été possible de comparer la situation actuelle en fonction de la ligne de base initiale. Ces données sont présentées dans le tableau ci-contre. Ces données avaient toutefois été revues lors de la préparation de la proposition HA-L1046 afin de démontrer qu'en dépit des importants dépassements de coûts de la phase initiale, la rentabilité du projet demeurerait acceptable. Compte tenu du fait que le second programme a très bien respecté les paramètres budgétaires prévus il est possible d'avancer que les critères de rentabilités sont vraisemblablement rencontrés.

Année	Route	nbr d'années	% R	NPV	IRR
2005	Rn 2				15,2
2010	Rn 2	15	11%	5.625.000	16,40%
2011	Rn 2				
2005	Rn1				39,1
2010	Rn1	15	11%	15.910.000	18,20%
2011	Rn1				

## B. Externalités

- 3.1 La réalisation du programme HA-0087 a des conséquences directes et indirectes dans plusieurs domaines en Haïti. La réhabilitation des routes a donné du travail à plusieurs personnes dans le domaine de la construction et a donc contribué à créer des emplois et à relancer économiquement ce domaine, au moins pendant la période des travaux. De l'avis de l'UCE, certaines politiques de la BID seraient toutefois un peu limitatives à cet égard. Les sommes investies profitent aussi aux entreprises privés et à des plus petits acteurs économiques qui ont été appelés à intervenir dans la réalisation du programme. Les tronçons réhabilités permettent une réduction du temps de trajet et une diminution des coûts de transport. Le désenclavement de certaines zones permet aussi une certaine croissance de l'agriculture par l'amélioration des conditions de transport.
- 3.2 Le tremblement de terre du 12 janvier 2010, a généré des externalités négatives dont notamment le besoin de désenclaver les populations délocalisées du fait que 7% de la population a été forcé de migrer dans les autres villes du pays. Les approvisionnements qui n'arrivent plus par le port de Port-au-Prince mais par les ports secondaires du pays et par voies terrestres génèrent aussi des impacts négatifs.

## C. Produits/Extrants

PROGRES DE L'EXECUTION DU PROJET (PE)	
Composante 1	Principaux indicateurs
Réhabilitation du réseau primaire et des voies secondaires et tertiaires	1. Tronçons essentiels du réseau primaire et secondaire complétés assurant un itinéraire continu

	<div>a. 90 km de réseau primaire réhabilités</div> <div>b. 300 km de réseau secondaire réhabilités</div> <div>2. Réduction de 15% des durées de voyage sur les routes primaires réhabilitées</div> <div>3. Réduction de 10% des durées de voyage sur les routes rurales</div>
<div>Coût Total de la composante 1: 91 800 000.00 US\$</div> <div>Contrepartie: 500 000.00 US\$ (Gouvernement)</div> <div>BID: 64 300 000.00 US\$</div> <div>Décaissement par la BID: 92 %</div>	
<div>Classification: S</div>	
<div><div><div>Effets directs escomptés</div></div><div>Réhabilitation des tronçons primaire:<div><div>1. Fonds de Nègres – Aquin: 23 km (RN 2)</div><div>2. Saint-Marc – Arcahaie: 34 km (RN1)</div><div>3. Arcahaie – Bon Repos: 46 km (RN1)</div></div><div><div>Vitesse moyenne de parcours sur les routes primaires:</div><div><div><div>Ligne de Base</div><div>Intermédiaire</div><div>Fin du projet</div></div><div><div>47 km/h (2004)</div><div>50 km/h (2008)</div><div>75 km/h (2010)</div></div></div></div></div></div>	<div><div><div>Effets directs obtenus</div></div><div><div>Fin du projet</div></div><div>95 kilomètres de route primaires ont été réhabilitées. Tel qu'il est possible de le constater suite à la visite des lieux, les travaux ont été réalisés conformément aux attentes. L'ensemble des travaux sur l'axe Fonds de Nègre est complété alors que la signalisation reste à installer sur l'axe Bon Repos – Saint-Marc, ainsi que les déflecteurs et dont une section de 6,8 km reste à compléter. Aucune mesure permettant de comparer avec les lignes de base n'a été faite.</div></div>
<div><div><div>Effets directs escomptés</div></div><div>Réhabilitation des tronçons secondaire:<div><div>1. Carrefour Joffre – Gros Morne: 22.5 km</div></div><div><div>Vitesse moyenne de parcours sur les routes secondaires:</div><div><div><div>Ligne de Base</div><div>Intermédiaire</div><div>Fin du projet</div></div><div><div>22 km/h (2004)</div><div>24 km/h (2008)</div><div>32 km/h (2010)</div></div></div></div></div></div>	<div><div><div>Effets directs obtenus</div></div><div><div>Fin du projet</div></div><div>Suite au passage de quatre cyclones en 2008 où la majorité des travaux réalisés ont été détruits, les travaux ont été suspendus. Toutefois environ 22,5 kilomètres avaient été réhabilités. Aucune mesure permettant de comparer avec les lignes de base n'a été faite.</div></div>
<div>Expliquez brièvement les différences entre les produits/extrants escomptés et ceux qui ont été obtenus</div> <div>Cinq kilomètres de routes primaires de plus que prévu ont été réhabilités. Toutefois, les dépassements de coût et la réaffectation des budgets à la réhabilitation du réseau primaire n'a permis que la réalisation de 22,5 kilomètres du réseau.</div>	
<div>Restructuration. N/A</div>	

PROGRES DE L'EXECUTION DU PROJET (PE)	
<p><b>Composantes 2</b></p> <p>Conditions d'opération de l'aéroport de Port-au-Prince améliorées</p>	<p><b>Principaux indicateurs de produits/extrants</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. L'aéroport est opérationnel 365 jours par année</li> </ul>
<p>Coût total de la composante: 8 400 000.00 US\$          Contrepartie: 0          BID: 8 400 000.00 US\$          Décaissement BID: 0 %</p> <p><b>Classification: N/A</b></p>	

<u>Effets directs escomptés</u>	<u>Effets directs obtenus</u> <u>Fin du projet</u>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Assainissement des sols, élimination des nids de poule et réfection des revêtements de la piste principale, des accès et du stationnement des avions;</li> <li>2. Amélioration des systèmes de drainage et de signalisation horizontale;</li> <li>3. Achat d'équipement d'appareils de radioguidage (VOR, ILS) pour l'aéroport de Cap-Haïtien.</li> </ol>	Aucun effet direct n'a été obtenu, la composante n'ayant pas été réalisée. Toutefois, des études préparatoires ont été produites dans le cadre de la composante IV.
<p><b>Veillez expliquer brièvement les différences entre les produits planifiés et ceux qui ont été obtenus.</b></p> <p>Les fonds prévus ont dû être alloués à la composante I en raison de ses dépassements de coûts.</p>	
<b>Restructuration</b> N/A	

PROGRES DE L'EXECUTION DU PROJET (PE)	
<b>Composantes 3</b> Conditions d'opération du port de Port-au-Prince améliorées	<b>Principaux indicateurs</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le port est opérationnel 365 jours par année</li> <li>2. Les quais peuvent accueillir des bateaux ayant un tirant d'eau de 10 mètres</li> </ol>
<p>Coût total de la composante: 7 600 000.00 US\$</p> <p>Contrepartie: 0</p> <p>BID: 7 600 000.00 US\$</p> <p>Décaissement BID: 0 %</p> <p><u>Classification:</u> N/A</p>	
<u>Effets directs escomptés</u>	<u>Effets directs obtenus</u> <u>Fin du projet</u>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rétablissement des conditions d'accès par le chenal principal et l'accès au port, par voie terrestre.</li> <li>2. Système des bouées et balises du chenal afin d'assurer un accès en toute sécurité quel que soit le temps et pour délimiter le périmètre du port.</li> <li>3. Études détaillées sur l'impact environnemental, les travaux de cette composante ne seront pas effectués la première année.</li> </ol>	Aucun effet direct n'a été obtenu, la composante n'ayant pas été réalisée. Toutefois, des études préparatoires ont été produites dans le cadre de la composante IV.
<p><b>Veillez expliquer brièvement les différences entre les produits planifiés et ceux qui ont été obtenus.</b></p> <p>Les fonds prévus ont dû être alloués à la composante I en raison de ses dépassements de coûts.</p>	
<b>Restructuration</b> N/A	

PROGRES DE L'EXECUTION DU PROJET (PE)	
<b>Composantes 4</b> Appui technique et institutionnel	<b>Principaux Indicateurs (outcomes)</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le MTPTEC, l'AAN et l'APN exécutent le programme de manière satisfaisante</li> <li>2. Le MTPTEC, l'AAN et l'APN développent des plans de gestion à moyen et long termes</li> </ol>

Coût total de la composante: 3 800 000.00 US\$ Contrepartie: 0 BID: 3 800 000.00 US\$ Décaissement BID: 100 %	
<b>Classification: S</b>	
<b><u>Effets directs escomptés MTPTEC</u></b>  1. Renforcement de la capacité du MTPTEC en matière de contrôle du poids des véhicules et en matière de conception de politique de sécurité routière 2. Renforcement institutionnel de l'UCE	<b><u>Effets directs obtenus</u></b> <b><u>Fin du projet</u></b> 1. Les équipements de pesée n'ont pas été achetés et aucun élément de conception en matière de sécurité routière n'a pu être constaté; 2. Tous les consultants prévus dans le cadre du prêt ont été engagés.
<b><u>Effets directs escomptés AAN</u></b>  1. Préparation d'un plan-maître de développement de l'aéroport 2. Diagnostic du système de gestion aéroportuaire et proposition de réforme	<b><u>Effets directs obtenus</u></b> <b><u>Fin du projet</u></b> 1. Le plan-maître est disponible 2. L'étude de réhabilitation de la piste est faite. Les travaux de réfections n'ont pas été exécutés faute de financement.
<b><u>Effets directs escomptés APN</u></b>  1. Préparation d'un plan-maître de développement du port 2. Diagnostic institutionnel de l'APN et de son cadre de contrôle 3. Évaluation des infrastructures	<b><u>Effets directs obtenus</u></b> <b><u>Fin du projet</u></b> 1. Le plan-maître est disponible 2. L'étude de réhabilitation des quais 1 et 2 a été faite. Les travaux de réfections n'ont pas été exécutés faute de financement.
<b>Veuillez expliquer brièvement les différences entre les produits planifiés et ceux qui ont été obtenus.</b>  Six des sept activités prévues à cette composante ont été réalisées. Seule l'achat et l'installation des équipements de pesée n'ont pu être exécutés en raison des dépassements de coûts associés à la réhabilitation des routes primaires. Une telle situation peut, par ailleurs, fragiliser la durabilité des ouvrages et, en partie aussi, la sécurité des transports. Les surcharges peuvent aussi entraîner des besoins d'entretien supérieur alors qu'on ne dispose aussi que de très peu de moyens à cet égard.	
<b>Restructuration N/A</b>	

<b>Résumé de la Classification de l'Exécution du Projet (</b>			
<input type="checkbox"/> Hautement Satisfaisante	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfaisante (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfaisante (I)	<input type="checkbox"/> Très Insatisfaisante (TI)
L'exécution du projet est estimée satisfaisante. Ce jugement tient compte de la très bonne qualité de la relation entre la BID et ses représentants avec l'UCE du MTPTEC. On mentionne par ailleurs que la coordination avec d'autres structures gouvernementales a, par moment, ralenti les opérations du programme (IE: Expropriation des emprises, déplacement d'infrastructures électriques, dédouanement)			

## D. Coûts du Projet

- 3.3 Les coûts du projet ont connu des dépassements importants passant de 77,8 M\$US à 101,2 M\$US. L'opération HA-L1046 est venu renflouer l'opération HA-0087 à hauteur de 23,4 M\$US. Le tableau 1 présente un récapitulatif de la répartition des coûts initiaux et de leur évolution en fin de projet. Le tableau 2 présente le détail des coûts additionnels du programme par composante. Il est possible d'y constater que les dépassements ont été engendrés par des coûts supplémentaires pour toutes les activités de réhabilitation des routes primaires, estimés

initialement à 49,2 M\$US et qui ont finalement coûtés 83,5 M\$US. Les facteurs qui expliquent ces dépassements sont:

- (1) Le prix des soumissions obtenus en cours d'exécution qui étaient supérieurs à ceux prévus lors de la planification du projet;
- (2) Une croissance des coûts du pétrole non prévisible au moment de faire la planification du projet;
- (3) Des augmentations de quantités résultant de la nécessité:
  - a. D'améliorer la qualité technique des travaux de la RN1;
  - b. De reconstruire certaines infrastructures endommagées par les pluies de fin 2008;
  - c. De construire des ouvrages supplémentaires afin de mieux protéger ceux déjà réalisés dans le programme;
  - d. De construire des ouvrages supplémentaires afin de réduire la vulnérabilité des infrastructures à de semblables intempéries dans le futur.
- (4) Une structure de marché comptant un nombre limité de fournisseurs d'intrants (asphalte, ciment, pétrole) et d'entreprises de travaux publics aptes à réaliser des travaux majeurs comme ceux prévus dans ce programme.

**Tableau 1**

**Progression et répartition des coûts de projet (1)**

<u>Coût et financement (en millions de \$EU)</u>		Coût initial		Modification HA-L1046	Coût réel (18-11-2011)	Écart réel p/r au planifié 2005	
Composantes et Catégories d'Investissement		Total	(%)	Total	Total	Écart \$	Écart %
1.	<i>Ingénierie et Administration</i>	8	10,3	8,0	10,6	2,6	33%
2.	<i>Coûts Directs</i>	68,1	87,5	92,0	85,0	16,9	25%
2.1	Travaux de réhabilitation du réseau routier	44,9	57,7	68,8	83,7	38,8	86%
2.2	Travaux de réhabilitation de l'aéroport	8,4	10,8	8,4	0	-8,4	-100%
2.3	Travaux de réhabilitation du port	7,6	9,8	7,6	0	-7,6	-100%
2.4	Appui technique et institutionnel	3,8	4,9	3,8	0,1	-3,7	-97%
2.5	Mitigation des impacts environnementaux	3,4	4,4	3,4	1,2	-2,2	-65%
3.	<i>Imprévus</i>	0	0	0	0	0,0	
4.	<i>Frais Financiers</i>	1,7	2,2	1,2	1,0	-0,7	-39%
<b>TOTAL</b>		<b>77,8</b>	<b>100</b>	<b>101,2</b>	<b>96,7</b>	<b>18,9</b>	<b>24%</b>
<b>Total %</b>		<b>100</b>		<b>100</b>			
Source:		Contrat 2005		PPMR 2011			

- (1) Les données et pourcentages sont calculés en fonction du financement total des programmes HA-0087 et HA-L1046 excluant le financement affecté au programme HA-0075.

Tableau 2

## Répartition des coûts supplémentaires par activité

Activité	Montant initial	Montant additionnel	Ajustement de prix	Montant final du contrat	Montant disponible	Déficit de financement net
Rn 1 Bon-Repos/Arcahaie (36 km)	15 323 530	8 343 085	1 240 000	25 406 615	2 614 400	7 468 685
Rn 1 Arcahaie/St-Marc (48 km)	23 978 822	18 510 982	2 320 000	44 809 804	6 478 000	14 352 982
Rn 2 Fonds des Nègres/Aquin	7 064 263	874 290	818 596	8 757 149		1 692 886
Supervision Rn 1	2 812 163	1 743 000		4 555 163	1 231 900	511 100
Supervision Rn 2		71 674		71 674		71 674
<b>Total</b>	<b>49 178 778</b>	<b>29 543 031</b>	<b>4 378 596</b>	<b>83 530 405</b>	<b>10 324 300</b>	<b>24 097 327</b>

Source: Profil de projet

**IV. L'exécution du projet****A. Analyse des facteurs critiques**

4.1 Les facteurs critiques externes auxquels l'UCE a dû faire face au cours de l'exécution du programme sont les mêmes que ceux qui expliquent la croissance des coûts tels que mentionnés au point 3D du présent document. À cet égard le cadre logique avait bien identifié les risques possibles quant à:

1. la disponibilité des entreprises de construction;
2. à l'accessibilité aux ressources matérielles;
3. à la politique de soutien en matière d'entretien;
4. au renforcement et au financement du FER.

4.2 L'UCE a su faire face à ces situations en cours d'exécution dans le cadre de ses discussions avec la BID afin de réaffecter les ressources en fonction des travaux les plus porteurs à réaliser en fonction des objectifs de développement.

**B. Performance de l'Emprunteur/Organisme d'Exécution**

CLASSIFICATION DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR/ORGANISME D'EXECUTION			
<input type="checkbox"/> Hautement satisfaisante	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfaisante (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfaisante (I)	<input type="checkbox"/> Très insatisfaisante (TI)
<p>La performance de la contribution de l'équipe locale au cours de l'exécution du projet est estimée satisfaisante. Ce jugement se fonde sur:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la qualité des relations entre l'équipe et la BID ainsi qu'avec les fournisseurs;</li> <li>2. Il prend aussi en considération la production régulière des rapports de suivi auprès de la BID et l'accessibilité à ses ressources à quels que niveaux que ce soit;</li> <li>3. Des améliorations apparaissent toutefois souhaitables quant à la cueillette des données concernant les résultats de sorte que l'on puisse faire les comparaisons avec les lignes de base.</li> </ol>			



## Performance de la Banque

CLASSIFICATION DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE			
<input checked="" type="checkbox"/> [X] Hautement satisfaisante	<input type="checkbox"/> [ ] Satisfaisante (S)	<input type="checkbox"/> [ ] Insatisfaisante (I)	<input type="checkbox"/> [ ] Très insatisfaisante (TI)
<p>La performance de la BID est estimée hautement satisfaisante au cours de la préparation du projet. Ce jugement est fondé sur:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la qualité de l'intégration de l'équipe locale aux travaux;</li> <li>2. la célérité des réponses de la BID face à diverses préoccupations de l'UCE</li> <li>3. On note par ailleurs, en relation avec la réponse aux besoins, une problématique récurrente de sous-estimation de coûts de projet en lien avec les niveaux qualitatifs des travaux initialement prévus.</li> </ol>			
<p>La performance de la BID est estimée hautement satisfaisante au cours de l'exécution du projet. Ce jugement est fondé sur:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la qualité de l'assistance technique offerte et les solutions avancées;</li> <li>2. la célérité des réponses de la BID face à diverses préoccupations de l'UCE;</li> <li>3. la flexibilité dont la BID a fait preuve face à l'ensemble des situations d'urgence qui se sont produites en cours d'exécution;</li> <li>4. la qualité et l'excellence des relations entre l'équipe et les ressources de la BID;</li> <li>5. des décisions qui sont concertées et une attitude aidante et flexible de la part de la banque qui facilite l'identification des solutions;</li> <li>6. des suivis de terrain effectués conjointement.</li> </ol>			

## V. Durabilité

### A. Analyse des facteurs critiques

#### 5.1 Deux facteurs dominants pourraient affecter la durabilité des résultats du programme:

1. Le premier est la capacité du MTPTEC à soutenir l'entretien des infrastructures. En dépit du fait que le FER ait été créé, ce service reste tributaire des transferts de fonds du Ministère pour faire faire procéder aux travaux d'entretien des routes;
2. Le second est en lien avec la capacité de certains autres services publics à exécuter leur mandat et dont l'UCE est en partie tributaire dans l'exercice de son travail. On mentionne à cet égard la capacité de la direction des transports à faire les mesures d'impacts ou des études sur la circulation, les accidents et les coûts de transport. Le fait que la cellule de gestion des risques soit toujours non fonctionnelle est aussi évoqué.

#### 5.2 Ces facteurs sont, par ailleurs, pris en compte dans la formulation de la note sectorielle sur les transports élaborée en juin 2011 et qui mentionne que des problèmes de capacité institutionnelle au sein du MTPTEC et d'autres agences gouvernementales, réduisent la portée des actions efficaces pour améliorer la performance globale du secteur des transports. De façon générale, cette note sectorielle prévoit la relance des travaux nécessaires au niveau de l'aéroport et du port, la continuation des travaux de réhabilitation du réseau routier national et le soutien à son entretien, le développement du transport et des appuis institutionnels conséquents en faveur des structures publiques concernées. Les priorités établis conjointement avec le pays sont:

1. la réhabilitation ou l'amélioration du réseau routier primaire en vue de consolider un système de routes nationales qui assure une liaison sûre et fiable entre les principales villes d'Haïti et avec la République Dominicaine;
2. la réhabilitation ou l'amélioration des routes stratégiques dans les réseaux secondaires et tertiaires pour améliorer l'intégration physique du pays, l'accès aux régions rurales

et l'appui aux secteurs productifs à fort potentiel de développement économique industriel et agricole;

3. l'amélioration et la consolidation des activités d'entretien routier pour augmenter la durabilité générale des investissements;
4. le renforcement institutionnel des institutions du secteur, en se concentrant particulièrement sur le secteur routier;
5. l'amélioration de la connectivité internationale du pays grâce à la reconstruction et l'amélioration de l'AITL et en appuyant l'amélioration des ports maritimes de Port-au-Prince.

## **B. Risques potentiels**

- 5.3 Les risques naturels sont omniprésents à Haïti comme le prouve le passé récent. En 2008, des pluies diluviennes ont endommagé les routes et, en janvier 2010, un séisme a très fortement endommagé l'aéroport et le port ainsi que, partiellement et localement, les axes primaires et secondaires du réseau routier national. Il faut donc prendre conscience de ces risques et y prêter attention, en renforçant notamment les mesures de mitigation de ces derniers dans les devis techniques mêmes des infrastructures à construire ou à réhabiliter.
- 5.4 Le nombre d'entrepreneurs restent aussi restreint en ce qui concerne la réalisation de travaux d'infrastructures majeurs.

## **C. Capacité institutionnelle**

- 5.5 La capacité institutionnelle du MTPTEC et de l'UCE s'est trouvée, en partie, renforcée du fait de l'exécution même des travaux et de l'obligation de se doter de ressources conseils concernant:
1. leur fonctionnement, notamment en matière de gestion des contrats et de suivi financier des activités;
  2. leurs opérations, notamment en matière d'identification et de mitigation des impacts environnementaux et sociaux.
- 5.6 En dépit de ces apports quelques faiblesses demeurent observables quant à l'exhaustivité des redditions de compte semestrielles, ou encore en matière de suivi contractuel. Des faiblesses sont identifiées dans la gestion technique et financière des contrats. Les mesures suivantes ont été prises en cours d'exécution afin de supporter le travail de l'UCE:
1. Des ajustements de prix ont été reconnus dans tous les contrats;
  2. Des travaux additionnels et des changements aux projets ont été faits dans tous les contrats de manière à reprendre les ouvrages détruits ou pour protéger les projets de futures catastrophes naturelles;
  3. Des ressources d'assistance technique ont été fournies à l'Unité centrale d'exécution (UCE) du MTPTEC pour identifier leurs faiblesses en gestion contractuelle;
  4. Les études ont été mises à jour durant l'implantation des contrats.
- 5.7 Par ailleurs, aucune action spécifique de suivi du renforcement institutionnel n'a été prévue dans ce programme par la BID.

CLASSIFICATION DE LA DURABILITE <sup>SU</sup>			
<input type="checkbox"/> Hautement probable (HP)	<input checked="" type="checkbox"/> Probable (P)	<input type="checkbox"/> Faible Probabilité	<input type="checkbox"/> Improbable (I)
La durabilité des résultats est estimée probable. Ce jugement est toutefois conditionnel au fait que certains services de l'État disposent des ressources financières pour l'assurer dans les prochaines années, le programme lui-même ne comprenant pas de mesures particulières visant l'entretien des infrastructures et le renforcement institutionnel. Des mesures de ce type sont par ailleurs suggérées dans la note sectorielle sur les transports de la BID (Juin 2011). Conséquemment, si elles ne sont pas mises en œuvre, la durabilité serait alors considérée plutôt à faible probabilité.			

## **VI. Suivi et évaluation**

### **A. Informations sur les résultats**

- 6.1 De façon générale les lignes de base nécessaires à la mesure des résultats du programme ont été rendues disponibles en cours de projet. Toutefois, peu d'efforts ont été faits afin de collecter les données permettant d'assurer la mesure de l'atteinte des résultats en fin de programme.
- 6.2 Un minimum d'efforts sera donc nécessaire de la part de l'UCE afin qu'elle puisse produire le plus rapidement possible, les données nécessaires au suivi des résultats. Les données nécessaires sont celles manquantes en date de la réalisation de la mission de clôture du projet. Ces données concernent:
1. La définition et la mise en œuvre des plans annuels d'entretien des tronçons réhabilités;
  2. La mise à jour des données concernant la rentabilité économique et financière sur les tronçons réhabilités des RN 1 et RN 2;
  3. La mesure de l'IRI sur ces mêmes tronçons;
  4. La mesure des indicateurs de réduction des coûts d'opération (HMD 4);

### **B. Suivi futur et évaluation ex-post**

- 6.3 Les représentants de la BID devront s'assurer que le MTPTEC obtienne effectivement les données nécessaires à la mesure des résultats du programme.

### **C. Évaluation ex-post**

- 6.4 Bien que la viabilité économique des travaux de réhabilitation des RN 1 et RN 2 avait été démontrée au moment de préparer l'opération initiale, l'équipe qui a préparé l'opération de renflouement (HA-L1046) considère prudent de suggérer qu'une étude ex-post soit produite quant à la rentabilité économique des travaux complétés sur la RN1. Les travaux éventuellement réalisés sur la RN 1 après St-Marc devraient aussi permettre d'améliorer la rentabilité économique de l'ensemble du projet.

## **VII. Leçons apprises/Enseignements tirés**

- 7.1 Les leçons apprises suite à la réalisation de ce programme concernent prioritairement la gestion des risques, la capacité institutionnelle de l'agence d'exécution et la mesure et la durabilité des résultats. Sept recommandations en découlent

## **A. Gestion des risques**

7.2 L'instabilité des prix de construction attribuable à la fois à des facteurs endogènes (structure du marché interne de la construction) et exogènes (prix des intrants importés, catastrophe naturelles) a entraîné des hausses de prix qui ont atteint des valeurs inattendues, voire imprévisible, au moment de la planification du projet, conséquemment:

1. des provisions plus importantes devront être prévues pour faire face aux changements de prix lors des prochaines opérations;
2. des ajustements techniques devront être considérés afin de rehausser certaines exigences techniques de construction afin de tenter de mitiger les impacts de certains risques naturels, notamment ceux associés à la saison cyclonique.

## **B. Capacité institutionnelle**

7.3 Les projets réalisés dans le programme ont été marqués par quelques difficultés afférentes à un niveau de planification initiale et des choix techniques de départ qui sous-estimaient l'ampleur des besoins de réhabilitation, d'une part, et, d'autre part, à des faiblesses au niveau de la gestion technique et financière des contrats, conséquemment:

1. les prochaines opérations devront être préparées sur la base d'études à jour et plus complètes afin d'éviter au mieux les modifications durant l'exécution des contrats;
2. Les études d'avant-projet devront être mises à jour à un stade d'avancement préliminaire;
3. L'agence d'exécution devra être dotée de plus de ressources techniques permanentes pour réaliser ses tâches quotidiennes aussi bien sur le plan technique, qu'en matière de gestion contractuelle et financières.

## **C. Mesure et viabilité des résultats**

7.4 La mesure des principaux résultats liés à l'accélération des trajets sur le réseau routier national et la réduction des coûts de transport n'a pas été faite en fin de projet. Il n'est donc pas possible de confirmer que ces derniers ont bel et bien été atteints et que les effets escomptés sur le développement économique et social du pays qui doivent en découler seront effectivement générés. De plus, comme le MTPTEC ne dispose que de ressources très limitées pour en assurer l'entretien, leur détérioration à moyen termes représente un risque plausible qui pourrait aussi les affecter lors de leur cueillette éventuelle. Conséquemment;

1. Les budgets prévus pour la mesure des résultats en fin de projet ne devront pas pouvoir être utilisés à d'autres fins afin de pouvoir être assurer de disposer des données qui permettent effectivement les résultats obtenus avec les lignes de base;
2. Des mesures devront aussi être prises afin de s'assurer de la disponibilité et de l'accès aux ressources financières nécessaires à l'entretien du réseau.

## **ANNEXE 1**

### **Minutes de la réunion de fin de projet**

**Résumé de la rencontre du 7 décembre 2011 entre M. Louis Babineau, consultant pour la BID, et M. Wilson Édouard, Responsable technique et Mme Jacques-Renée Charles, Responsable technique adjoint au MTPTC.**

#### **Objectifs de la rencontre:**

- 1. Passer en revue le déroulement général du projet avec l'équipe responsable au MTPTC;**
- 2. Procéder à l'évaluation du projet par l'emprunteur.**

#### **Synthèse des discussions**

- Déroulement général du projet**

**Le déroulement général du projet a été marqué par un certain nombre de contraintes naturelle, technique, économique et institutionnelle.**

- 1. Des périodes cycloniques très fortes ont marqué les années 2008 à 2011 entraînant la destruction et la détérioration de segments de routes réhabilitées durant le projet; le tremblement de terre de janvier 2009 a également entraîné des dommages à certaines infrastructures réhabilitées en plus de causer des dommages majeurs au port et à l'aéroport, rendant impossible les travaux prévus dans ces installations;**
- 2. Sur un plan plus technique, le manque d'entrepreneurs locaux suffisamment qualifiés pour effectuer certains travaux n'a pas permis de générer beaucoup de sous-traitance locale et, conséquemment, a aussi limité la création d'emplois ponctuelles;**
- 3. Les externalités négatives engendrées par les catastrophes naturelles qui ont marquées le pays; au cours de la période du projet ont engendré une croissance des coûts de divers produits et matériaux les produits pétroliers ont aussi connu une importante croissance de coûts; ces facteurs ont entraîné une croissance des coûts du projet;**
- 4. Au niveau institutionnel des lenteurs dans les procédures de dédouanement ont aussi entraîné des retards; il pourrait exister une pression à moyen terme sur les infrastructures réhabilitées dans le mesure où l'État ne consentirait pas les fonds nécessaires à l'entretien du réseau aux instances responsables. Ce facteur pourrait être accentué par le fait que les systèmes de contrôle de charge prévus n'ont pas été installés durant le projet;**

**Des externalités ont aussi été constatées en cours de projet, dont notamment:**

- Une amélioration sensible de l'accessibilité aux infrastructures de santé et d'éducation dans les zones touchées;**
- Une croissance des volumes de transport en commun et l'émergence de nouveaux transporteurs interurbains;**
- Selon un rapport de la MINUSTA, une certaine croissance du nombre d'accidents de la route. A cet égard un projet pilote sur la sécurité routière serait en élaboration.**


**Sur le plan administratif, on constate:**

- Une excellente collaboration entre le MTPTC et la BID, marquée par des échanges ouverts et le développement rapide de solutions lorsque requis;
  - Une production régulière des rapports, conforme aux exigences périodiques de suivi;
  - L'importance de maintenir des activités de supports institutionnels dans la perspective d'une amélioration continue des ressources et dans le contexte d'une possible décentralisation de certaines responsabilités au niveau des régions ou des collectivités locales.
- 
- Évaluation du projet par l'emprunteur

Les grilles d'évaluation du projet par l'emprunteur ont été systématiquement complétées au cours des discussions avec les membres de l'équipe du MTPTC. Elles sont fournies à l'annexe 2 du présent rapport.

## ANNEXE 2

### Évaluation du projet par l'emprunteur

	Inter-American Development Bank Project Completion Report –2006 PCR Borrower Evaluation
Project Name: Programme de réhabilitation des infrastructures dans le secteur des Transports	
Executing Agency(ies): Ministère des Travaux Publics, Transports et Communication (MTPTEC) via l'Unité Centrale d'Exécution (UCE)	
Borrower: République d'Haïti	
Date of Project Approval:	29 juin 2005
Date of Contract Effectiveness:	28 juillet 2005
Date of Borrower Evaluation:	décembre 2011
Expected Date of Exit Workshop:	Décembre 2011
<b>Borrower Project Performance Ratings</b>	
<p><u>Probability on Achieving its Development Objective(s):</u> (IE: objectif general)</p> <p> <input type="checkbox"/> Highly Probable (HP)              <input checked="" type="checkbox"/> Probable (P)              <input type="checkbox"/> Low Probability (LP)              <input type="checkbox"/> Improbable (I)         </p> <p><u>Project Implementation:</u></p> <p> <input type="checkbox"/> Highly Satisfactory (HS)              <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactory (S)              <input type="checkbox"/> Unsatisfactory (US)              <input type="checkbox"/> Very Unsatisfactory(VU)         </p> <p><u>Sustainability of Project Results:</u></p> <p> <input type="checkbox"/> Highly Probable (HP)              <input checked="" type="checkbox"/> Probable(P)              <input type="checkbox"/> Low Probability (LP)              <input type="checkbox"/> Improbable (I)         </p> <p><b><u>Commentaires:</u></b></p> <p>L'atteinte de l'objectif général de développement est estimée probable. Ce jugement tient compte du fait que seuls les travaux liés aux composantes 1 et 4 du programme ont été partiellement réalisés. Les installations de l'aéroport et du port n'ont pas été réhabilitées. Toutefois les études préparatoires à ces deux composantes ont été produites dans le cadre de la composante 4.</p> <p>L'exécution du projet est estimée satisfaisante. Ce jugement tient compte de la très bonne qualité de la relation entre la BID et ses représentants avec l'UCE du MTPTEC. On mentionne par ailleurs que la coordination avec d'autres structures gouvernementales a, par moment, ralenti les opérations du programme (IE: Expropriation des emprises, déplacement d'infrastructures électriques, dédouanement, etc)</p> <p>La durabilité des résultats est estimée probable. Ce jugement est toutefois conditionnel au fait que certains services de l'État disposent des ressources financières pour l'assurer dans les prochaines années, le programme lui-même ne comprenant pas de mesures particulières visant l'entretien des infrastructures et le renforcement institutionnel. Des mesures de ce type sont par ailleurs suggérées dans la note sectorielle sur les transports de BID (Juin 2011). Conséquemment, si elles ne sont pas mises en œuvre, la durabilité serait alors plutôt peu probable.</p>	

## Borrower Performance During Project Execution

### Borrower Performance During Project Preparation

Please rate your own performance during Project Preparation:

☐ Highly Satisfactory (HS)    ☒ Satisfactory(S)    ☐ Unsatisfactory (US)    ☐ Very Unsatisfactory (VU)

**Commentaires:**

La performance de la contribution de l'équipe locale au cours de la préparation du projet est estimée satisfaisante.  
Ce jugement se fonde sur:

1. la contribution de l'équipe lors des travaux d'actualisation (2003-2005) du projet dont la définition initiale datait de 1998.

Please rate your own performance during Project Execution:

☐ Highly Satisfactory (HS)    ☒ Satisfactory(S)    ☐ Unsatisfactory (US)    ☐ Very Unsatisfactory (VU)

**Commentaires:**

La performance de la contribution de l'équipe locale au cours de l'exécution du projet est estimée satisfaisante.  
Ce jugement se fonde sur:

1. la qualité des relations entre l'équipe et la BID ainsi qu'avec les fournisseurs;
2. Il prend aussi en considération la production régulière des rapports de suivi auprès de la BID et l'accessibilité à ses ressources à quels que niveaux que ce soit.
3. Des améliorations apparaissent toutefois souhaitables quant à la cueillette des données concernant les résultats de sorte que l'on puisse faire les comparaisons avec les lignes de base.



### Bank Performance During Project Preparation

Please rate the Bank's performance during project preparation. Factors to be considered include the extent to which the Bank facilitated a participatory project design, proposed adequate technical solutions to the problems identified, and responded to the needs of the Borrower (timeliness, selection of instrument type).

☒ Highly Satisfactory (HS)    ☐ Satisfactory(S)    ☐ Unsatisfactory (US)    ☐ Very Unsatisfactory (VU)

#### **Comments:**

La performance de la BID est estimée très satisfaisante au cours de la préparation du projet. Ce jugement est fondé sur:

1. la qualité de l'intégration de l'équipe locale aux travaux;
2. la célérité des réponses de la BID face à diverses préoccupations de l'UCE
3. On note par ailleurs, en relation avec la réponse aux besoins, une problématique récurrente de sous-estimation de coûts de projet en lien avec les niveaux qualitatifs des travaux initialement prévus.

### Bank Performance During Project Supervision

Please rate the Bank's overall performance during project supervision. Factors to be considered include technical assistance (including informal and formal training) to Executing Agency, timeliness of Bank response and the Bank's flexibility to respond to emergency situations during project implementation.

☒ Highly Satisfactory (HS)    ☐ Satisfactory(S)    ☐ Unsatisfactory (US)    ☐ Very Unsatisfactory (VU)

#### **Commentaires:**

La performance de la BID est estimée très satisfaisante au cours de l'exécution du projet. Ce jugement est fondé sur:

1. la qualité de l'assistance technique offerte et les solutions avancées;
2. la célérité des réponses de la BID face à diverses préoccupations de l'UCE;
3. la flexibilité dont la BID a fait preuve face à l'ensemble des situations d'urgence qui se sont produites en cours d'exécution;
4. la qualité et l'excellence des relations entre l'équipe et les ressources de la BID;
5. des décisions qui sont concertées et une attitude aidante et flexible de la part de la banque qui facilite l'identification des solutions;
6. des suivis de terrain effectués conjointement.

### Additional Suggestions for Improving Bank Performance

Additional comments/suggestions for improving Bank performance in the future.

En arriver à des estimations de coûts plus réalistes dans la phase de préparation des projets de sorte qu'en cours d'exécution il y ait moins d'ajustement à faire. On souligne que pendant les délais associés à ces ajustements, les coûts continuent souvent de croître, générant ainsi de nouveaux écarts.

## ANNEXE 3

### Liste des documents consultés

Country Strategy with Haiti 2007-2011

Country Strategy Update

Plan de Passations de Marches -Rehabilitations des Infrastructures dans Secteur du Transport-  
Plan de Adquisiciones  
Dec 18, 2009

PMR HA-0087-2012-1ière période (18-11-2011)

Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector de Transporte de Haiti  
Jun, 2010

Programme de Réhabilitation des Infrastructures dans le Secteur des Transports  
Contrato de Préstamo  
Jul 28, 2005

Programme de Réhabilitation des Infrastructures dans le Secteur des Transports  
Contrato de Préstamo  
Jul 28, 2005

Programme de Réhabilitation des Infrastructures dans le Secteur des Transports  
Contrato de Préstamo  
Jul 28, 2005

Programme de Réhabilitation des Infrastructures dans le Secteur des Transports  
Contrato de Préstamo  
Jul 28, 2005

Programa de Rehabilitación de Infraestructura de Transporte  
Propuesta de Prestamo  
Jun 29, 2005

Programme sectoriel sur les transports en Haïti  
Juin 2011

Program to Support Transportation Sector Development in Haiti  
Jun, 2011

Road Rehabilitation and Maintenance Program  
Project Outline  
Nov 5, 1998

Rapport pour Publication PMR-#HA0087-2010-2°-Período

## ANNEXE 4

### Comparaison des tronçons réhabilités et non réhabilités des RN 1 et RN2

#### RN1 – TRONÇON BON REPOS – SAINT MARC



**RN1 - Tronçon non réhabilité  
zone de Bon Repos**



**RN1 - Début du tronçon réhabilité  
à partir de Bon Repos**



**RN1 - Entrée sud de St-Marc**



**RN1- Fin du tronçon réhabilité  
à St-Marc**



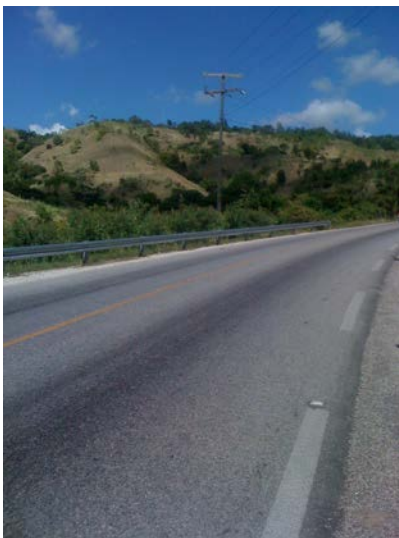
## CARTE 2: RN2 – FOND DES NÈGRES – AQUIN



**RN 2 - Entrée d'Aquin**



**RN 2- Aquin ( fin du projet)**



**RN 2 - Glissière de sécurité (GTG)**



**RN 2 - Signalisation à l'entrée d'une zone habitée**



## **ANNEXE 1**

### **Minutes de la réunion de fin de projet**

**Résumé de la rencontre du 7 décembre 2011 entre M. Louis Babineau, consultant pour la BID, et M. Wilson Édouard, Responsable technique et Mme Jacques-Renée Charles, Responsable technique adjoint au MTPTC.**

#### **Objectifs de la rencontre:**

- 1. Passer en revue le déroulement général du projet avec l'équipe responsable au MTPTC;**
- 2. Procéder à l'évaluation du projet par l'emprunteur.**

#### **Synthèse des discussions**

- Déroulement général du projet**

**Le déroulement général du projet a été marqué par un certain nombre de contraintes naturelle, technique, économique et institutionnelle.**

- 1. Des périodes cycloniques très fortes ont marqué les années 2008 à 2011 entraînant la destruction et la détérioration de segments de routes réhabilitées durant le projet; le tremblement de terre de janvier 2009 a également entraîné des dommages à certaines infrastructures réhabilitées en plus de causer des dommages majeurs au port et à l'aéroport, rendant impossible les travaux prévus dans ces installations;**
- 2. Sur un plan plus technique, le manque d'entrepreneurs locaux suffisamment qualifiés pour effectuer certains travaux n'a pas permis de générer beaucoup de sous-traitance locale et, conséquemment, a aussi limité la création d'emplois ponctuelles;**
- 3. Les externalités négatives engendrées par les catastrophes naturelles qui ont marquées le pays; au cours de la période du projet ont engendré une croissance des coûts de divers produits et matériaux les produits pétroliers ont aussi connu une importante croissance de coûts; ces facteurs ont entraîné une croissance des coûts du projet;**
- 4. Au niveau institutionnel des lenteurs dans les procédures de dédouanement ont aussi entraîné des retards; il pourrait exister une pression à moyen terme sur les infrastructures réhabilitées dans le mesure où l'État ne consentirait pas les fonds nécessaires à l'entretien du réseau aux instances responsables. Ce facteur pourrait être accentué par le fait que les systèmes de contrôle de charge prévus n'ont pas été installés durant le projet;**

**Des externalités ont aussi été constatées en cours de projet, dont notamment:**

- Une amélioration sensible de l'accessibilité aux infrastructures de santé et d'éducation dans les zones touchées;**
- Une croissance des volumes de transport en commun et l'émergence de nouveaux transporteurs interurbains;**
- Selon un rapport de la MINUSTA, une certaine croissance du nombre d'accidents de la route. A cet égard un projet pilote sur la sécurité routière serait en élaboration.**


**Sur le plan administratif, on constate:**

- Une excellente collaboration entre le MTPTC et la BID, marquée par des échanges ouverts et le développement rapide de solutions lorsque requis;
  - Une production régulière des rapports, conforme aux exigences périodiques de suivi;
  - L'importance de maintenir des activités de supports institutionnels dans la perspective d'une amélioration continue des ressources et dans le contexte d'une possible décentralisation de certaines responsabilités au niveau des régions ou des collectivités locales.
- 
- Évaluation du projet par l'emprunteur

Les grilles d'évaluation du projet par l'emprunteur ont été systématiquement complétées au cours des discussions avec les membres de l'équipe du MTPTC. Elles sont fournies à l'annexe 2 du présent rapport.

## ANNEXE 2

### Évaluation du projet par l'emprunteur

	Inter-American Development Bank Project Completion Report –2006 PCR Borrower Evaluation
Project Name: Programme de réhabilitation des infrastructures dans le secteur des Transports	
Executing Agency(ies): Ministère des Travaux Publics, Transports et Communication (MTPTEC) via l'Unité Centrale d'Exécution (UCE)	
Borrower: République d'Haïti	
Date of Project Approval: 29 juin 2005	Date of Contract Effectiveness: 28 juillet 2005
Date of Borrower Evaluation: décembre 2011	Expected Date of Exit Workshop: Décembre 2011
<b>Borrower Project Performance Ratings</b>	
<p><u>Probability on Achieving its Development Objective(s):</u> (IE: objectif general)</p> <p> <input type="checkbox"/> Highly Probable (HP)              <input checked="" type="checkbox"/> Probable (P)              <input type="checkbox"/> Low Probability (LP)              <input type="checkbox"/> Improbable (I)         </p> <p><u>Project Implementation:</u></p> <p> <input type="checkbox"/> Highly Satisfactory (HS)              <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactory (S)              <input type="checkbox"/> Unsatisfactory (US)              <input type="checkbox"/> Very Unsatisfactory(VU)         </p> <p><u>Sustainability of Project Results:</u></p> <p> <input type="checkbox"/> Highly Probable (HP)              <input checked="" type="checkbox"/> Probable(P)              <input type="checkbox"/> Low Probability (LP)              <input type="checkbox"/> Improbable (I)         </p> <p><b><u>Commentaires:</u></b></p> <p>L'atteinte de l'objectif général de développement est estimée probable. Ce jugement tient compte du fait que seuls les travaux liés aux composantes 1 et 4 du programme ont été partiellement réalisés. Les installations de l'aéroport et du port n'ont pas été réhabilitées. Toutefois les études préparatoires à ces deux composantes ont été produites dans le cadre de la composante 4.</p> <p>L'exécution du projet est estimée satisfaisante. Ce jugement tient compte de la très bonne qualité de la relation entre la BID et ses représentants avec l'UCE du MTPTEC. On mentionne par ailleurs que la coordination avec d'autres structures gouvernementales a, par moment, ralenti les opérations du programme (IE: Expropriation des emprises, déplacement d'infrastructures électriques, dédouanement, etc)</p> <p>La durabilité des résultats est estimée probable. Ce jugement est toutefois conditionnel au fait que certains services de l'État disposent des ressources financières pour l'assurer dans les prochaines années, le programme lui-même ne comprenant pas de mesures particulières visant l'entretien des infrastructures et le renforcement institutionnel. Des mesures de ce type sont par ailleurs suggérées dans la note sectorielle sur les transports de BID (Juin 2011). Conséquemment, si elles ne sont pas mises en œuvre, la durabilité serait alors plutôt peu probable.</p>	



## Borrower Performance During Project Execution

### Borrower Performance During Project Preparation

Please rate your own performance during Project Preparation:

☐ Highly Satisfactory (HS)      ☒ Satisfactory(S)      ☐ Unsatisfactory (US)      ☐ Very Unsatisfactory (VU)

**Commentaires:**

La performance de la contribution de l'équipe locale au cours de la préparation du projet est estimée satisfaisante.  
Ce jugement se fonde sur:

1. la contribution de l'équipe lors des travaux d'actualisation (2003-2005) du projet dont la définition initiale datait de 1998.

Please rate your own performance during Project Execution:

☐ Highly Satisfactory (HS)      ☒ Satisfactory(S)      ☐ Unsatisfactory (US)      ☐ Very Unsatisfactory (VU)

**Commentaires:**

La performance de la contribution de l'équipe locale au cours de l'exécution du projet est estimée satisfaisante.  
Ce jugement se fonde sur:

1. la qualité des relations entre l'équipe et la BID ainsi qu'avec les fournisseurs;
2. Il prend aussi en considération la production régulière des rapports de suivi auprès de la BID et l'accessibilité à ses ressources à quels que niveaux que ce soit.
3. Des améliorations apparaissent toutefois souhaitables quant à la cueillette des données concernant les résultats de sorte que l'on puisse faire les comparaisons avec les lignes de base.



### Bank Performance During Project Preparation

Please rate the Bank's performance during project preparation. Factors to be considered include the extent to which the Bank facilitated a participatory project design, proposed adequate technical solutions to the problems identified, and responded to the needs of the Borrower (timeliness, selection of instrument type).

☒ Highly Satisfactory (HS)   ☐ Satisfactory(S)   ☐ Unsatisfactory (US)   ☐ Very Unsatisfactory (VU)

#### **Comments:**

La performance de la BID est estimée très satisfaisante au cours de la préparation du projet. Ce jugement est fondé sur:

1. la qualité de l'intégration de l'équipe locale aux travaux;
2. la célérité des réponses de la BID face à diverses préoccupations de l'UCE
3. On note par ailleurs, en relation avec la réponse aux besoins, une problématique récurrente de sous-estimation de coûts de projet en lien avec les niveaux qualitatifs des travaux initialement prévus.

### Bank Performance During Project Supervision

Please rate the Bank's overall performance during project supervision. Factors to be considered include technical assistance (including informal and formal training) to Executing Agency, timeliness of Bank response and the Bank's flexibility to respond to emergency situations during project implementation.

☒ Highly Satisfactory (HS)   ☐ Satisfactory(S)   ☐ Unsatisfactory (US)   ☐ Very Unsatisfactory (VU)

#### **Commentaires:**

La performance de la BID est estimée très satisfaisante au cours de l'exécution du projet. Ce jugement est fondé sur:

1. la qualité de l'assistance technique offerte et les solutions avancées;
2. la célérité des réponses de la BID face à diverses préoccupations de l'UCE;
3. la flexibilité dont la BID a fait preuve face à l'ensemble des situations d'urgence qui se sont produites en cours d'exécution;
4. la qualité et l'excellence des relations entre l'équipe et les ressources de la BID;
5. des décisions qui sont concertées et une attitude aidante et flexible de la part de la banque qui facilite l'identification des solutions;
6. des suivis de terrain effectués conjointement.

### Additional Suggestions for Improving Bank Performance

Additional comments/suggestions for improving Bank performance in the future.

En arriver à des estimations de coûts plus réalistes dans la phase de préparation des projets de sorte qu'en cours d'exécution il y ait moins d'ajustement à faire. On souligne que pendant les délais associés à ces ajustements, les coûts continuent souvent de croître, générant ainsi de nouveaux écarts.

## ANNEXE 3

### Liste des documents consultés

Country Strategy with Haiti 2007-2011

Country Strategy Update

Plan de Passations de Marches -Rehabilitations des Infrastructures dans Secteur du Transport-  
Plan de Adquisiciones  
Dec 18, 2009

PMR HA-0087-2012-1ière période (18-11-2011)

Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector de Transporte de Haiti  
Jun, 2010

Programme de Réhabilitation des Infrastructures dans le Secteur des Transports  
Contrato de Préstamo  
Jul 28, 2005

Programme de Réhabilitation des Infrastructures dans le Secteur des Transports  
Contrato de Préstamo  
Jul 28, 2005

Programme de Réhabilitation des Infrastructures dans le Secteur des Transports  
Contrato de Préstamo  
Jul 28, 2005

Programme de Réhabilitation des Infrastructures dans le Secteur des Transports  
Contrato de Préstamo  
Jul 28, 2005

Programa de Rehabilitación de Infraestructura de Transporte  
Propuesta de Prestamo  
Jun 29, 2005

Programme sectoriel sur les transports en Haïti  
Juin 2011

Program to Support Transportation Sector Development in Haiti  
Jun, 2011

Road Rehabilitation and Maintenance Program  
Project Outline  
Nov 5, 1998

Rapport pour Publication PMR-#HA0087-2010-2º-Período

#### ANNEXE 4

### Comparaison des tronçons réhabilités et non réhabilités des RN 1 et RN2

#### RN1 – TRONÇON BON REPOS – SAINT MARC



**RN1 - Tronçon non réhabilité  
zone de Bon Repos**



**RN1 - Début du tronçon réhabilité  
à partir de Bon Repos**



**RN1 - Entrée sud de St-Marc**



**RN1- Fin du tronçon réhabilité  
à St-Marc**



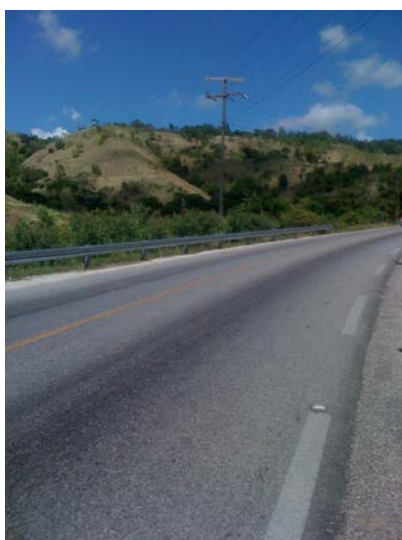
## CARTE 2: RN2 – FOND DES NÈGRES – AQUIN



**RN 2 - Entrée d'Aquin**



**RN 2- Aquin ( fin du projet)**



**RN 2 - Glissière de sécurité (GTG)**



**RN 2 - Signalisation à l'entrée d'une zone habitée**

