



# FR

Cette action est financée par l'Union européenne

## ANNEXE

de la décision de la Commission relative à une mesure individuelle en faveur de la République de Guinée à financer sur le 11<sup>e</sup> Fonds européen de développement

### Document relatif à l'action pour l'appui au secteur des transports (TRANSIT)

<b>1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS</b>	<b>Appui au secteur des transports (TRANSIT)</b> Numéro CRIS: GN/FED/039-163 financé par le 11 <sup>e</sup> Fonds européen de développement	
<b>2. Zone bénéficiaire de l'action/localisation</b>	République de Guinée	
<b>3. Document de programmation</b>	Programme indicatif national (PIN) 11 <sup>e</sup> FED – 2014-2020	
<b>4. Secteur de concentration/domaine thématique</b>	Mesures d'accompagnement du PIN 11 <sup>e</sup> FED	Aide publique au développement : OUI <sup>1</sup>
<b>5. Montants concernés</b>	Coût total estimé: 30 000 000 EUR Montant total de la contribution du FED: 10 000 000 EUR  La présente action fera l'objet d'un cofinancement (mixage prêt-don) avec une institution financière internationale pour un montant estimé de 20 000 000 EUR.	
<b>6. Modalités d'aide et modalités de mise en œuvre</b>	Modalité de projet - Gestion indirecte avec la République de Guinée - Contribution à la Facilité africaine d'investissement (AfIF) pour une gestion indirecte	
<b>7. a) Codes CAD</b>	21010 – Transport policy and administrative management 20120 – Road Transport	
<b>b) Principal canal de distribution</b>	canal 1: 10000 Public Sector Institution canal 2: 46000 Regional Development Bank	

<sup>1</sup> L'Aide publique au développement « doit avoir pour but essentiel de favoriser le développement économique et l'amélioration du niveau de vie des pays en développement ».

8. Marqueurs (issus du formulaire CRIS CAD)	Objectif stratégique général	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Développement de la participation/bonne gouvernance	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aide à l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Égalité entre hommes et femmes (y compris le rôle des femmes dans le développement)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Développement du commerce		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Marqueurs de Rio	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal	
Diversité biologique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Lutte contre la désertification	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Atténuation du changement climatique	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Adaptation au changement climatique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>9. Programmes Phares thématiques « Bien publics mondiaux et défis qui les accompagnent »</b>	<b>N.A</b>			
<b>10. Objectifs de développement durable (ODD)</b>	<p>ODD 9 : « Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation » .</p> <p>ODD 11 : « Faire en sorte que les villes et établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables »</p>			

## RESUME

Dans une stratégie de sortie du secteur des transports, l'Union européenne a maintenu des mesures d'accompagnement dans le Programme indicatif national (PIN) du 11<sup>e</sup> FED qui permettent le transfert progressif et cohérent du rôle de chef de file dans ce secteur aux institutions nationales.

L'objectif général du projet est de contribuer au développement économique et social du pays par l'amélioration du transport routier.

Les objectifs spécifiques sont (1) d'améliorer la gouvernance des secteurs des transports et des travaux publics et (2) de contribuer à la mise aux normes Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) du corridor transafricain n°7 (RTA 7) dans sa partie guinéenne.

Ce projet de 10 000 000 EUR appuiera la mise en place de structures pérennes pour la mise en œuvre effective des différentes dispositions en matière de:

- entretien routier (Agence routière, Centre d'appui et de suivi des entreprises routières)
  - contrôle technique (Centre de formation au contrôle technique et aux métiers des transports)
- et
- sécurité routière (Observatoire de sécurité routière).

Ces structures seront appuyées à travers un contrat d'assistance technique, ainsi que des marchés de travaux et équipements.

Ce projet dispose aussi d'une dotation pour compléter la mise à niveau de l'axe transfrontalier Dakar-Lagos, le corridor transafricain n°7 (RTA 7) dans sa partie guinéenne avec un pont sur le fleuve Konkouré. Cet ouvrage sera réalisé à travers une opération de mixage prêt-don.

Ce projet est complémentaire au programme d'appui budgétaire, la deuxième phase du Programme d'appui à la consolidation de l'État financé sur le PIN 11<sup>e</sup> FED, qui inclut un indicateur relatif à l'entretien routier, ainsi qu'au projet « Gouvernance des transports » financé sur le Programme indicatif régional (PIR) 11<sup>e</sup> FED.

## 1 CONTEXTE

### 1.1 Contexte sectoriel

#### 1.1.1 *Évaluation de la politique publique et cadre stratégique de l'UE*

##### Politique publique

Le **Plan national de développement économique et social (PNDES)** est le nouveau cadre programmatique de développement de l'État pour la période de 2016 à 2020. Dans le secteur des infrastructures, pour les années 2011-2015, il y est fait le diagnostic que « l'État guinéen n'a pas suffisamment investi pour la construction de nouvelles infrastructures économiques et pour l'entretien de l'existant ». C'est particulièrement vrai dans le sous-secteur des infrastructures routières.

En réponse à ce constat il est prévu d'accroître le linéaire de route revêtue de 2 463 km en 2015 à 3 000 km en 2020; et la densité de route, toute catégorie confondue, de 17,63 km/100 km<sup>2</sup> à 20 km/100 km<sup>2</sup> en 2020. Deux points sont à noter sur l'accroissement du linéaire. Il n'affectera pas les routes préfectorales, communautaires ou rurales et il reste très modeste par rapport au 7 576 km de routes nationales et à l'ensemble du réseau routier d'environ 45 300 km. Par ailleurs, l'aspect de l'entretien routier bien que mentionné comme problème ne fait pas l'objet d'un indicateur spécifique. Dans le dialogue entre l'État et les partenaires techniques et financiers (PTF) sur le PNDES, l'UE a fait remarquer ce manque et a suggéré qu'un indicateur sur ce thème soit inscrit dans le cadre logique du Plan.

En 2016, le dialogue sectoriel, appuyé par l'UE à travers son Programme d'appui au secteur des transport (PAST), a permis d'avancer avec les ministères des Transports et des travaux publics sur l'élaboration d'une **Lettre de politique sectorielle des transports (LPST)** et a abouti au mois d'août à son adoption en Conseil des Ministres.

La LPST s'appuie sur la vision du plan quinquennal 2011-2015 qui promeut la libéralisation des secteurs marchands concurrentiels et le secteur privé. L'objectif stratégique de la politique est le développement des infrastructures et des services de transport nécessaires au développement économique et à la réduction de la pauvreté en dotant le pays d'un système de transport performant, permettant de satisfaire à moindre coût et dans les meilleures conditions de sécurité et de préservation de l'environnement, les besoins en transports urbains, interurbains et internationaux de personnes et de biens.

Les principes suivants ont été retenus pour la mise en œuvre de la politique sectorielle:

- Assurer la maîtrise de la gestion des infrastructures et des systèmes de transport par la clarification des responsabilités des institutions responsables et la simplification des procédures appliquées par celles-ci;

- Réhabiliter l'existant pour profiter et valoriser les investissements et les efforts réalisés dans le passé;
- Développer et moderniser les institutions, infrastructures et services de transport par des investissements bien dimensionnés en fonction des besoins actuels et prévisibles, par la formation des personnels responsables de leur exploitation et de leur entretien.

La LPST reflète également l'adhésion aux normes régionales qui aident les pays de l'Afrique de l'Ouest à améliorer la pérennité de leurs réseaux primaires de transport routier. Ainsi, l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) a fait adopter le 16 décembre 2005 le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises. En 2012, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a fait adopter l'acte additionnel « Supplementary Act/SP; 17/02/12 » portant sur les mêmes thématiques et normes alignant ainsi les pays comme la Guinée ne faisant pas partie de l'UEMOA.

Un projet de loi porté par le ministère des Travaux publics sur la préservation du patrimoine routier institue le principe « casseur/payeur ». Il a été approuvé en Conseil des ministres et doit passer à l'Assemblée nationale pour son adoption. Au ministère des Transports des initiatives sont prises pour rationaliser les déplacements urbains de Conakry et améliorer le parc de véhicules en remettant en œuvre le contrôle technique des véhicules. Dans le cadre de l'application de la Loi organique relative aux lois de finances (LORF), un Cadre de dépenses à moyen terme (CDMT) est en préparation au ministère des Travaux publics qui permettra une prévisibilité de la programmation budgétaire sectorielle.

Toutefois, en ce qui concerne l'engagement financier de l'État dans le secteur routier, on constate à la lecture du budget du ministère des Travaux publics tel qu'inscrit dans la Loi des finances initiale (LFI) de 2017 que l'accroissement du réseau revêtu se fera principalement sur financements extérieurs, les ressources d'investissements du budget national de développement (BND) allant principalement à des travaux de réhabilitation. Ces ressources propres pour les travaux neufs et les réhabilitations après avoir connu une augmentation entre 2015 et 2016 passant de 1 042 milliards de francs guinéens (GNF) (≈ 104 millions EUR) à 1 327 milliards de GNF (≈132 millions EUR) ont été diminué à 705 milliards de GNF (≈ 70 millions EUR) en 2017.

#### Cadre stratégique de l'UE

Dans le cadre du 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> FED, l'UE a été le principal bailleur de fonds du secteur en Guinée et a joué, à ce titre, un rôle de chef de file parmi les acteurs actifs dans ce domaine.

Dans le 11<sup>e</sup> FED, il a été opté pour une stratégie de sortie du secteur qui permettra d'assurer un transfert progressif et cohérent de ce rôle aux institutions nationales. Cette stratégie doit permettre de doter le secteur d'outils stratégiques et programmatiques, de structures pérennisant les acquis des précédents financements du FED et de valoriser et compléter des études permettant des montages financiers de type mixage prêt-don.

L'objectif général de ce secteur tel que formulé dans le PIN est de contribuer au développement économique et social du pays, à la lutte contre la pauvreté et à l'intégration régionale à travers un réseau routier de qualité, géré et entretenu de façon appropriée et durable.

Les objectifs spécifiques sont de:

1. Contribuer à améliorer la gouvernance du secteur du transport, à travers la définition d'une stratégie appropriée sur le moyen et long terme, et la pérennisation des acquis.

2. Valoriser et compléter les études réalisées afin de finaliser les travaux de réhabilitation des principaux axes routiers du pays (RN1-4) sous forme de mixage prêts-dons avec d'autres partenaires privés ou publics.

Afin de couvrir la réponse à ces objectifs, l'UE a opté pour différentes approches qui sont complémentaires.

Dans le cadre du PIN 11<sup>e</sup> FED:

- La moitié de l'enveloppe à hauteur de 10 000 000 EUR est allouée au programme d'appui budgétaire, le deuxième « State Building Contract », afin de permettre l'amélioration de la qualité de la programmation et de l'exécution de l'entretien routier et la pérennisation du réseau routier primaire à travers un financement régulier du Fonds d'entretien routier (FER). Il est prévu d'inclure des indicateurs qui visent l'augmentation des ressources du FER mais aussi l'amélioration de l'exécution financière et physique des contrats d'entretien routier (en lien avec le résultat 1.1. du PIN).
- L'autre moitié de l'enveloppe fait l'objet de ce projet qui appuiera la mise en place de structures pérennes pour la mise en œuvre effective des différentes dispositions en matière d'entretien routier, de contrôle technique et de sécurité routière (en lien avec le résultat 1.2 du PIN). Ce projet dispose aussi d'une dotation pour monter une opération de « blending » pour le remplacement des quatre ponts dégradés sur le fleuve Konkouré par un seul pont (en lien avec le résultat 2.2 du PIN).

Dans le cadre du Programme indicatif régional (PIR) 11<sup>e</sup> FED:

- Une enveloppe de 2 400 000 EUR est allouée à la Guinée dans le cadre du « Programme de gouvernance des transports ». Cette enveloppe sera consacrée entre autres au contrôle de l'application du règlement 14 de l'UEMOA et du supplementary act de 2012 de la CEDEAO portant sur la charge à l'essieu, notamment à l'activité de pesage/délestage. Ce financement fera l'objet d'une convention de financement à part avec l'Ordonnateur national (en lien avec le résultat 1.2 du PIN).
- Deux projets d'infrastructures routières (Coyah-Farmoreah/RN 4 et Boké-Québo/RN 3) sont en cours d'instruction pour des opérations de « blending » à travers l'AfIF. Les contributions de l'UE sont respectivement de 30 280 000 EUR et 30 380 000 EUR. Ces routes stratégiques viennent compléter le corridor côtier (en lien avec le résultat 2.2 du PIN).

Finalement, les études existantes (financées sur le 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> FED) pour les travaux d'aménagement de la RN1 Mamou-Dabola et Dabola-Kouroussa et de la RN2 Kissidougou-Kondembadou sont valorisées dans le cadre des financements de la Chine, de la Banque Arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA), du Fonds Koweïtien et de la Banque Islamique de développement (BID). L'étude pour la reconstruction du pont sur le Cogon, RN3 partie du projet Boké-Québo, et celle pour l'aménagement de la RN4 entre Coyah et Farmoreah sont valorisées dans le cadre des deux montages en blending UE/BAD (en lien avec le résultat 2.1 du PIN).

### ***1.1.2 Analyse des parties prenantes***

Les principaux acteurs étatiques du secteur sont actuellement le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports. Ils ont été largement impliqués dans la préparation de ce projet à travers des réunions régulières depuis juin 2016.

Le **ministère des Travaux publics** est, d'une manière générale, responsable de la politique du gouvernement en matière de travaux publics et de construction de toutes les infrastructures de transport, mais en pratique essentiellement des routes, et de l'entretien routier.

Sous tutelle du ministère des Travaux publics on trouve le Fonds d'entretien routier (FER) et le Centre d'appui et de suivi des entreprises routières (CASER). Ces établissements publics sont chargés pour le premier de financer l'entretien routier en redistribuant les fonds collectés sous forme de redevance (Redevance d'entretien routier - RER) prélevée sur le carburant, le second est chargé de l'appui au développement d'entreprises nationales de travaux routiers performantes et compétentes.

Le **ministère des Transports** est, d'une manière générale, responsable de la politique et de la planification générale du secteur, et de l'exploitation de tous les modes de transport. Il a la tutelle des entreprises publiques qui gèrent le port de Conakry et les transports maritimes, les chemins de fer, l'aéroport international de Conakry-Gbéssia et les transports aériens, ainsi que les transports urbains à Conakry.

Il faut aussi signaler l'existence de **l'administration et contrôle des grands projets et marchés publics** placée sous la tutelle de la Présidence de la République. Bien que les attributions de cette structure amènent plutôt à la considérer comme une inspection générale d'État, son positionnement au plus haut niveau de la hiérarchie gouvernementale la conduit parfois à intervenir comme maître d'ouvrage.

Parmi les **acteurs non étatiques** on peut citer les syndicats de transporteurs qui jouent un rôle important dans l'administration du secteur soit comme représentants des professionnels dans les institutions (conseil d'administration du FER) soit comme force de mobilisation sociale comme ce fut le cas au début de l'année 2016 lors de la négociation sur le prix du carburant. Dans le cadre de l'appui institutionnel du 10<sup>e</sup> FED ces interlocuteurs sont sensibilisés au thème de la charge à l'essieu, au contrôle technique et à la mise en place de document de transports. L'appui se poursuivra dans le cadre de la stratégie de sortie du secteur.

Les **entreprises** de bâtiments travaux publics en Guinée capables de répondre à des appels d'offres de dimension internationale sont peu nombreuses. Les marchés d'entretien courant sont partagés entre une quarantaine de petites entreprises et groupements d'intérêt économique qui peuvent avoir besoin de mise à niveau technique.

### ***1.1.3 Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes***

Même si des efforts existent, appuyés en particulier par l'assistance technique de l'UE, les problèmes structurels du secteur des transports en Guinée persistent, à savoir: l'absence d'une programmation sectorielle de grande ampleur pour accélérer le développement des infrastructures routières, la faiblesse des ressources propres pour les travaux neufs, les réhabilitations, l'entretien routier courant et périodique et le contrôle des travaux, l'absence de contrôle technique automobile, la vétusté du parc de véhicules et des pratiques de surcharge qui perdurent.

Par ailleurs, le secteur des transports, infrastructures et services, a été marqué dans les dernières années par deux phénomènes : la survenue de l'épidémie de la maladie à virus Ebola en 2014-2015 et la chute des cours des matières premières dont dispose le pays.

La maladie à virus Ebola a conduit à la paralysie des déplacements dans le pays afin de contenir son extension, des entreprises internationales de travaux publics ont rapatrié leur personnel et suspendu ou mis au ralenti pour cas de force majeure leurs chantiers, les approvisionnements de produits entrant dans la construction ou l'entretien des routes ont diminué. La chute du cours des matières premières pour sa part, n'a pas encouragé les entreprises minières, sources potentielles de financement des infrastructures de transports, à revenir investir en Guinée.

Le ralentissement de la croissance, la nécessité de financer un programme de riposte à l'épidémie, la peur engendrée par la maladie sont des facteurs parmi d'autres qui ont eu pour

conséquences le ralentissement des investissements dans le secteur, la suspension ou le retard dans la réalisation de certains travaux et l'accentuation de la dégradation du réseau routier.

*En matière d'infrastructures routières*, on constate en 2016 que sur les 2 436 km de routes nationales revêtues 16 % étaient en bon état, 33 % en état moyen et 50 % en mauvais état. Le constat est encore pire pour les routes nationales non revêtues (5230 km) en bon état à 14 %, en état moyen à 22 % et en mauvais état à 64 %. L'état des réseaux préfectoraux, communautaires et des pistes rurales n'a pas été évalué en 2016, mais il est certain qu'il a été fortement impacté par les fortes précipitations de la saison des pluies.

Une meilleure connaissance du réseau routier à tous les niveaux doit permettre une meilleure programmation des investissements pour son extension et sa préservation. Une mise à jour régulière de la Banque de données routières (BDR) et l'élaboration d'un plan de développement des infrastructures sont nécessaires. Le ministère des Travaux publics va prochainement acquérir un logiciel permettant cette actualisation et des brigades mobiles vont être équipées pour se déployer sur le terrain pour alimenter la BDR. Ces données de base sont essentielles pour la mise en œuvre du Plan sectoriel routier et du Schéma directeur des plateformes multimodales et des gares qui en complément du Plan de déplacement urbain et du Plan national de sécurité routière parachèveront le Plan national des transports à l'horizon 2040.

Outre la carence des ressources pour l'entretien routier, la capacité d'absorption des entreprises et de l'Administration pose problème. Les entreprises contractantes ne sont pas en mesure de respecter ni les normes, ni les délais de réalisation des travaux. Les standards et spécifications techniques sont souvent beaucoup trop élevés par rapport à la nature des travaux d'entretien à réaliser. Les procédures de passation de marchés sont inadaptées à la saisonnalité des travaux. Ainsi les temps d'approbation des dossiers d'appel d'offres, d'attribution des marchés et de contractualisation conduisent à commencer les travaux en saison des pluies. Leur exécution physique est alors ralentie voire complètement interrompue avec des conséquences évidentes sur les paiements aux entreprises.

La décision de création d'une **Agence routière**, à l'instar d'autres pays de la région, qui recevrait une délégation de maîtrise d'ouvrage pour la passation, l'exécution, le contrôle de qualité et la gestion financière des marchés nécessaires à la mise en œuvre des projets préparés par le ministère des Travaux publics et approuvés par le Gouvernement, permettrait de surmonter la plupart des difficultés mentionnées ci-dessus. Un tel organe, autonome financièrement et dans sa gestion opérationnelle, mais sous tutelle dans ses objectifs, ses priorités et contraintes, ne peut se lancer sans un appui à l'encadrement pour les aspects d'attribution et de suivi des travaux sur une période de l'ordre de deux années.

L'appui aux entreprises de Travaux Publics est le rôle dévolu au **Centre d'appui et de suivi des entreprises routières (CASER)**. Outre la constitution d'une base de données statistiques sur les petites et moyennes entreprises (PME) des travaux publics (TP), le CASER doit faciliter leur création et lancement, la réalisation de leurs activités et leur développement, et inculquer le respect des règles de l'art et des clauses contractuelles. Ceci passe par un appui en matière de formation de personnel (près de 1000 emplois permanents), à l'accès des entreprises à des équipements et engins de travaux publics, et à leur développement commercial. L'opérationnalisation du CASER, déjà doté en personnel, devrait recevoir une assistance technique pour une durée pouvant atteindre deux ans.

On constate que les travaux neufs et d'entretien routier ne sont pas systématiquement contrôlés par le maître d'ouvrage. Ceci est dû à la faiblesse, depuis près de dix ans, des moyens du **Laboratoire national du bâtiment et des travaux publics (LNBTP)** en matériels techniques et véhicules. L'absence de budget de fonctionnement n'a pas permis pendant tout ce temps de procéder aux contrôles nécessaires et inopinés. L'assistance

technique du PAST a recommandé une mise à niveau des équipements du laboratoire, le renforcement des capacités de son personnel et la mise en place d'un mécanisme de financement visant l'autonomie de fonctionnement du laboratoire.

Les **investissements pour des travaux** dans le cadre du projet sont minimales et doivent être prioritaires. C'est ainsi qu'il a été opté pour le remplacement des quatre ponts sur le Konkouré par un pont à travers une opération de mixage prêt-don. La coopération japonaise s'est engagée pour réhabiliter le pont sur la Soumba ce qui signifie que la RN3 guinéenne (qui est un tronçon du corridor transafricain n°7 RTA 7 Dakar-Lagos) sera complétée et que l'interconnexion régionale sera assurée.

**L'environnement du secteur des transports** au-delà des infrastructures souffre d'une obsolescence des textes réglementaires devant permettre la mise en ordre de la circulation des biens et des personnes. La sécurité routière est un problème majeur, mais il est mal mesuré par les statistiques disponibles. Les chiffres fournis par une étude indépendante en 2015 ont relevé que 4 594 accidents dont 1 094 dans la zone spéciale de Conakry auraient entraîné environ 393 morts et 2 141 blessés en Guinée. Ces chiffres ne reflètent certainement qu'une partie de la situation réelle. L'absence de structures de visite technique automobile, la vétusté du parc de véhicules, l'insuffisance dans la formation des conducteurs et le manque d'accompagnement des opérateurs privés du secteur, figurent parmi les causes principales de cette situation. Face aux priorités qui sont la sécurité routière et l'amélioration progressive du parc de véhicules, l'action se propose d'appuyer la création d'un observatoire de la sécurité routière et la création d'un centre de formation au contrôle technique et aux métiers des transports.

La réduction des accidents et de leurs conséquences passe par des mesures ciblées, qu'il s'agisse de mesures protectives (sur le réseau, sur les véhicules) ou informatives (auprès des conducteurs, des autres utilisateurs des routes, des témoins...). Or le ciblage ne peut que s'effectuer sur une connaissance précise de la cible, des questions posées et des solutions envisagées. **L'observatoire de la sécurité routière** sera un organe qui pourra recueillir l'ensemble des données des accidents et disposera d'une autorité pour que des données, très variées et de sources hétérogènes, lui soient transmises régulièrement, exhaustivement, dans des conditions normalisées: un observatoire chargé de piloter ce recueil et en imposer le fonctionnement, n'est pas forcément coûteux et peut obtenir des résultats significatifs s'il s'appuie sur une volonté et une autorité incontestable.

Le **contrôle technique**, officiel depuis une dizaine d'années mais confié à un opérateur unique pour le pays, n'a jamais fonctionné mais les transporteurs sont astreints à en payer annuellement les coûts, sans prestations. Après plusieurs procès perdus, l'État se trouve en situation de blocage. Sous un nouveau nom et un concept intégrant « Environnement et sécurité pour les automobiles », des centres privés (Centre pour l'environnement et la sécurité automobile (CESA) : estimés à un maximum de 80) seront répartis sur le territoire guinéen, des règles strictes conditionneront leur agrément, notamment en matière de technicité, d'objectivité, d'autonomie d'exploitation, d'indépendance et d'investissements.

Un **Centre national pour l'environnement et la sécurité pour les automobiles (CNESA)** doit être créé. Une communication dans ce sens a été faite par le Ministre d'État des Transports en Conseil des Ministres le 15 décembre 2016, pour former l'encadrement et les opérateurs des futurs CESA (5 à 6 personnes par centre, soit un potentiel de 400 à 500 emplois) dans les différentes régions du pays, puis pour préparer l'agrément des centres et leur renouvellement régulier. Le CNESA, équipé des deux types de bancs d'essais (camions et voitures), disposera de salles de formation et sera situé sur une zone mise à disposition du Ministère des Transports par l'État. Il est envisagé que les formations de chauffeurs (camions, taxis et bus) et d'autres professions du secteur des transports y soient implantées. Le ministère



des Transports souhaite déléguer la gestion de ce centre à une entreprise privée dans un **partenariat public privé (PPP)** de type affermage.

Face à la faiblesse du financement public et par la nature même du secteur des transports (infrastructures ou services), l'option de PPP est promue par le Gouvernement et les PTF. Les Ministères techniques se voient proposer depuis quelques mois ce type de montage (concession de transport collectif, de péage, de délivrance de plaque minéralogique...) et souhaiteraient disposer d'une expertise spécialisée pour en analyser les tenants et aboutissants technico-économiques.

## 2 RISQUES ET HYPOTHESES

Risques	Niveau de risque (E/M/F)	Mesures d'atténuation
Les textes de création de l'Agence Routière et de l'Observatoire de sécurité routière ne sont pas rapidement disponibles.	M	L'assistance technique du PAST appuie les ministères pour l'élaboration des textes et pour le plaidoyer auprès des instances gouvernementales. La Délégation de l'UE appuie ces créations dans le cadre du dialogue sectoriel.
Réticence des propriétaires de véhicules à appliquer les conclusions/résultats du contrôle technique (réparation ou mise à la casse).	E	Campagne d'information de grande ampleur avant l'institutionnalisation du contrôle technique. Sensibilisation à travers les représentants des professionnels du transport. Les transporteurs de fret (plus solvables) seront ciblés en premier lieu par le contrôle technique. Il faudrait étudier la faisabilité d'un mécanisme de type prime à la casse pour assainir le parc.
Le terrain alloué au centre national d'environnement et de sécurité automobile (CNESA) n'est pas disponible	F	La preuve de mise à disposition du terrain sera un préalable à toute action pour le CNESA.
<b>Hypothèses</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stabilité politique.</li> <li>- Une reprise de la croissance permet une mobilisation accrue des ressources propres pour les travaux routiers et l'entretien routier.</li> <li>- Un code de la route existe, des personnels policiers y sont formés. Les infractions au code et au contrôle technique sont sanctionnées.</li> <li>- Entrée en vigueur de la loi de 2015 portant sur l'interdiction de l'importation des véhicules de plus de 8 ans.</li> </ul>		

### **3 ENSEIGNEMENTS TIRES, COMPLEMENTARITE ET QUESTIONS TRANSVERSALES**

#### **3.1 Enseignements tirés**

Les presque deux décennies d'appui au secteur des transports en Guinée ont permis la réalisation, sur dons sans contrepartie, d'infrastructures de qualité d'une grande partie du réseau routier revêtu. Il est malheureusement consternant de voir que son entretien reste toujours défaillant et ce malgré tous les efforts d'assistance technique apportés aux ministères techniques et aux fonds d'entretien routier de première puis de deuxième génération.

En matière d'investissements, il est nécessaire de repenser les modalités d'interventions. Le mixage prêt-don avec des institutions financières ou l'obligation d'une contribution de l'État sur ressources propres pour les travaux, sont des modalités qui devraient être systématiquement adoptées et peuvent être un gage de responsabilisation de l'État pour la conservation de son patrimoine routier.

Les ressources de l'entretien routier ont cru au cours des dernières années mais ne sont toujours pas suffisantes pour faire face aux besoins et les modalités de leur mise en œuvre ne sont pas adaptées à la réalité technique et économique du pays. Dans son appui à la création du triptyque de l'entretien routier (Fonds d'entretien routier, Agence routière, Appui aux entreprises routières) le projet devra s'assurer que des alternatives du type haute intensité de main d'œuvre (HIMO) seront proposées et que la taille des marchés sera abordable aux petites et moyennes entreprises (PME) et Groupements d'intérêt économique (GIE).

En matière de contrôle technique tout est à faire. L'enseignement que l'on peut tirer de l'inaction de la dernière décennie sur ce thème est qu'en absence d'action maintenant, la situation ne peut qu'empirer, le parc de véhicules croissant de façon exponentielle.

#### **3.2 Complémentarité, synergie et coordination des donateurs**

Ce projet est complémentaire au Programme d'Appui au Secteur des Transports (PAST) financé pour 83 000 000 EUR sur le 10<sup>e</sup> FED qui consiste principalement en i) des investissements pour les travaux de réhabilitation de la RN 2 entre Kissidougou et Guéckédou (km 63), ii) un maintien de la traficabilité pendant trois saisons des pluies des tronçons non revêtus sur la RN 2, iii) le contrôle et la supervision des travaux, iv) des mesures d'accompagnement pour atténuer les impacts sociaux et environnementaux liés à la construction de la route, v) de l'assistance technique au ministère des Travaux publics et au Ministère des Transports et vii) des devis programmes alloués à chaque ministère.

L'assistance technique du PAST reste en place jusqu'en septembre 2019 et sera donc complémentaire à ce projet.

En 2016, la Lettre de politique sectorielle des transports a été adoptée et doit être maintenant diffusée. Un accord a été donné par l'Union européenne pour doter le Gouvernement sur fonds du 10<sup>e</sup> FED d'un Plan de déplacement urbain, d'un Plan national de sécurité routière et de donner un appui à l'organisation du transport collectif à Conakry. En matière d'entretien routier, la Banque de données routières est appuyée dans le cadre d'un devis-programme du 10<sup>e</sup> FED et devrait permettre le suivi et l'évaluation des indicateurs de performance sur les ressources du FER.

En matière de sécurité routière, il y aura lieu de diffuser la loi portant code de la route et s'assurer que les personnels de la police routière soient informés et formés sur les infractions et les sanctions y relatives. L'action devrait bénéficier d'une synergie avec le Programme d'appui à la réforme du secteur de sécurité en Guinée (PARSS III).

La Guinée va bénéficier d'une enveloppe de 2 400 000 EUR du programme de Gouvernance des transports du PIR 11<sup>e</sup> FED. Les activités prises en charge seront précisées au cours du second trimestre 2017 et seront complémentaires de celles menées sur le PIN.

Les autres principaux bailleurs de fonds du secteur actuellement sont :

- La BADEA, le Fonds Koweïtien et la BID qui ont monté une opération de type blending pour la réhabilitation de la route Dabola-Kouroussa et du tronçon dégradé de la RN 2 entre Kissidougou et Kondembadou.
- La Chine qui va intervenir dans le cadre d'accords commerciaux signés récemment avec la Guinée pour la réhabilitation de la route Coyah-Mamou-Dabola.
- Le Japon qui poursuit la construction du pont Kaka sur la RN 1 entre Coyah et Kindia et qui par ailleurs s'est engagé à construire le pont sur la Soubma sur la RN 3 entre Khorira et Dubréka.
- La Banque Africaine de Développement (BAD) qui construit la route entre Lola en Guinée et Danané en Côte d'Ivoire et qui exécutera deux projets d'infrastructure routière sur le corridor côtier (Coyah-Farmoreah/RN 4 et Boké-Québo/RN 3) sous forme d'opération de « blending » avec l'UE à travers l'AfIF sur financement du PIR 11<sup>e</sup> FED.
- Les Pays-Bas, par l'intermédiaire de leur instrument financier « Development Related Infrastructure Investment Vehicle (DRIVE) » mis en œuvre par l'Agence néerlandaise des entreprises (RVO.nl), vont prochainement appuyer le CASER pour son équipement en engins de chantier et leur mise en location et/ou location/vente auprès des entreprises ou groupements d'intérêt économique guinéens disposant de contrat d'entretien routier.

La coordination des bailleurs de fonds est faible. Le groupe thématique « Mines, Infrastructures et Transports » s'est réuni deux fois depuis sa relance en début 2016. Le ministère des mines en est le chef de file et la Société financière internationale (SFI) du groupe Banque mondiale est co-leader pour les PTF. Ce leadership a tendance à aborder les secteurs infrastructures et transports sous l'angle minier et à orienter les débats vers la dotation du pays d'infrastructures de type ferroviaire et portuaire pour l'évacuation des minerais. L'UE fait régulièrement entendre sa voix en rappelant la nécessité de faire participer le secteur minier sinon à la construction de nouvelles routes tout au moins à leur entretien dans les zones impactées par le transport de lourdes charges.

### **3.3 Questions transversales**

Dans le cadre des projets routiers, il est toujours porté une attention particulière sur le genre. A la fois dans la phase d'exécution des chantiers où des mesures d'accompagnement doivent être prises pour prévenir le phénomène récurrent de la prostitution et pour sensibiliser sur la propagation des maladies sexuellement transmissibles. Dans ce projet, l'accès de groupements féminins ou d'entreprises à des marchés de travaux d'entretien routier sera évalué. Les données de contractualisation et de suivi des travaux permettront de relever cette information.

Par ailleurs, des mesures seront prises pour garantir la participation des femmes et des personnes handicapées, physiques ou mentales, aux différentes formations délivrées dans le cadre de chacune des composantes (formation au contrôle technique, formation d'entrepreneurs routiers et autres métiers liés au transport). Les professions liées au transport vont au-delà du métier de chauffeur et peut intégrer la gestion des gares routières, le monitorat d'auto-école, ... La palette de ces métiers sera répertoriée et la communication du projet promouvra leur accessibilité sans distinction de genre ou de handicap.

Dans les interventions sur le transport urbain, une attention particulière est portée sur l'accessibilité des stations de bus, gares, etc. aux personnes à mobilité réduite et aux femmes enceintes. Ces points sont à mettre en exergue dans la négociation des contrats de partenariat public-privé (PPP).

La sécurité routière profite à tous, petits et grands, valides ou invalides, hommes ou femmes. Cependant, elle aura un impact tout particulier sur les enfants qui incapables d'évaluer les risques liés à la circulation sont souvent victimes d'accident.

En matière d'environnement, la relance du contrôle technique doit permettre d'améliorer le parc automobile et d'écarter progressivement les véhicules les plus polluants. Par ailleurs, la réduction des temps de trajets et des embouteillages aura un impact sur la réduction des gaz à effets de serre.

Une étude d'impact environnemental et social sera réalisée dans le cadre de la construction du pont sur le Konkouré. Ses recommandations permettront d'atténuer les effets négatifs des travaux et du trafic induit dans la zone. Un plan de gestion environnementale et sociale, permettant la mise en œuvre durable de ces mesures d'atténuation pendant la phase d'exécution des travaux et la phase d'exploitation de la route, sera adopté. L'État indemniserait tout éventuel déplacement de population nécessité par le tracé de la route.

## **4 DESCRIPTION DE L'ACTION**

### **4.1 Objectifs/résultats et options**

Ce programme s'inscrit dans le Programme des Nations unies de développement durable à l'horizon 2030. Il contribue principalement à atteindre progressivement l'objectif 9 des Objectifs durables pour le développement (ODD) : « Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation », mais il favorise aussi les progrès vers l'obtention de l'objectif 11: « Faire en sorte que les villes et établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables » qui en son point 11.2 stipule : « D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transports sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées. » Cela n'implique pas d'engagement de la part de la République de Guinée qui bénéficie de ce programme.

**L'objectif général** du projet est de contribuer au développement économique et social du pays par l'amélioration du transport routier.

**Les objectifs spécifiques** sont de:

OS 1. Améliorer la gouvernance des secteurs des transports et des travaux publics, et

OS 2 Contribuer à la mise aux normes CEDEAO du corridor transafricain n°7 (RTA 7) dans sa partie guinéenne.

### **Résultats attendus**

1. Des structures pérennes sont en place pour mettre en œuvre les différentes dispositions en matière d'entretien routier, de sécurité routière et de contrôle technique.

2. Un pont aux normes de la CEDEAO remplace les 4 ponts coloniaux franchissant le fleuve Konkouré sur la route RN3, constitutive du corridor transafricain n°7 (RTA 7).

### **4.2 Principales activités**

Pour atteindre le résultat 1, les activités suivantes seront entreprises:

A 1.1. Le Laboratoire national du bâtiment et des travaux publics reçoit une assistance technique, des formations et une mise à niveau technique pour effectuer le contrôle des travaux neufs et d'entretien routier.

A 1.2. L'Agence routière reçoit une assistance technique, des formations et un équipement de base pour gérer en bonne et due forme la passation des marchés de travaux et d'entretien routier ainsi que le suivi de leur exécution.

A 1.3. Le CASER reçoit une assistance technique, des formations pour remplir son rôle de formation et perfectionnement des entreprises de travaux publics impliquées dans l'entretien routier.

A 1.4. L'Observatoire de sécurité routière reçoit une assistance technique et un équipement de base pour collecter les données sur la sécurité routière, cibler et mener des actions préventives pour réduire la survenue d'accidents.

A. 1.5. Le CNESA et la Direction nationale du transport terrestre reçoivent de l'assistance technique pour élaborer des modules de formations et appuyer la délivrance des agréments aux entreprises de contrôle technique (CESA).

A 1.6. Un centre de formation au contrôle technique (CNESA) est construit et équipé et des formations y sont délivrées pour une relance progressive du contrôle technique sur l'ensemble du territoire.

Pour atteindre le résultat 2, les activités suivantes seront entreprises:

A 2.1. Les travaux et la supervision de la construction d'un pont et de ses accès sur le fleuve Konkouré au niveau de Tanéné (préfecture de Boffa) sont financés en opération mixage prêt-don.

### **4.3 Logique d'intervention**

Les structures appuyées dans le cadre du projet sont des éléments complémentaires qui contribuent à l'amélioration et à la préservation du patrimoine routier de Guinée (le « sur quoi l'on circule ») et à la protection des biens et personnes qui circulent sur ces routes. Ce n'est qu'un segment de la problématique décrite au 1.1.3. Cette dernière est prise en compte dans son ensemble par la combinaison des différentes modalités (appui budgétaire/approche projet) et sources (PIN/PIR) qui permet:

- d'augmenter raisonnablement les ressources du FER (indicateur de l'appui budgétaire);
- de renforcer simultanément la capacité d'absorption des entreprises (approche projet PIN);
- de mettre en œuvre les actions d'appui relevant de la politique régionale en matière de surcharge à l'essieu (approche projet PIR).

Il est donc nécessaire d'assurer la disponibilité de l'intégralité des fonds afin de garantir la cohérence de l'intervention dans les secteurs des routes et des transports.

Le choix des structures à appuyer fait suite à (i) un diagnostic de la réglementation guinéenne en matière d'entretien routier, contrôle technique et sécurité routière, (ii) une analyse des besoins de renforcement des capacités techniques et professionnelles, (iii) des recommandations et évaluations financières, effectués par l'expertise du programme PAST.

Pour l'entretien routier, la sécurité routière et la délivrance d'agréments aux entreprises de contrôle technique, l'appui majeur est de type assistance technique pour l'opérationnalisation des structures avec une faible composante d'équipements. Un marché de services et un marché de fournitures seront lancés.

En revanche pour le CNESA, centre de formation au contrôle technique, l'appui principal porte sur la construction et l'équipement du centre. Il est prévu le lancement d'un marché de travaux avec une composante de fournitures. Etudes et supervision des travaux feront l'objet d'un contrat de services. Le ministère des transports délèguera la gestion de ce centre à une

entreprise privée dans un partenariat public privé (PPP) de type affermage, financé sur fonds du budget national.

La réalisation des travaux de construction du CNESA et la mise à niveau des capacités des structures appuyées conduiront à la production d'effets sur la mise en œuvre des différentes dispositions en matière d'entretien routier et de sécurité routière à compter de 2018/2019 et pour le contrôle technique à partir de 2020.

En matière de travaux routiers neufs, l'option adoptée est la finalisation de la mise à niveau du corridor transafricain n°7 (RTA7) Dakar-Lagos du PIDA dans son tronçon guinéen. Les maillons faibles sont les ouvrages d'art sur la Soumba et le Konkouré.

Le Gouvernement guinéen a sollicité l'aide de l'Union européenne pour le financement du remplacement des 4 ponts sur le fleuve Konkouré. La BAD va financer les études de faisabilité et la préparation d'un DAO pour le remplacement de ces 4 ponts.

Par ailleurs, le Japon s'est engagé pour le financement de la construction du pont sur la Soumba pour lequel JICA avait déjà fait les études de faisabilité.

## **5 MISE EN ŒUVRE**

### **5.1 Convention de financement**

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure une convention de financement avec le pays partenaire, tel que prévu à l'article 17 de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE.

### **5.2 Période indicative de mise en œuvre**

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, au cours de laquelle les activités décrites à la section 4.2. seront menées et les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de 60 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement.

La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision et les contrats et accords concernés; les modifications apportées à la présente décision constituent des modifications non substantielles au sens de l'article 9, paragraphe 4 du règlement (UE) 2015/322.

### **5.3 Mise en œuvre de la composante relative à l'appui budgétaire**

NA

### **5.4 Modalités de mise en œuvre**

Tant en gestion directe et indirecte, la Commission veillera à ce que soient respectées les règles et les procédures d'application de l'UE pour l'octroi de financements à des tiers, y compris les procédures de recours et, le cas échéant, que l'action soit conforme aux mesures restrictives affectant les pays de mise en œuvre concernés.

#### **5.4.1 Gestion indirecte avec le pays partenaire**

Une partie de la présente action ayant pour objet « l'appui à la gouvernance des secteurs des transports et travaux publics à travers la mise en place de structures pérennes » peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec le pays partenaire conformément à l'article 58, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323 conformément aux modalités suivantes:

Le pays partenaire agit en tant que pouvoir adjudicateur dans le cadre des procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions. La Commission procède à un contrôle ex ante de toutes les procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions.

Les paiements sont exécutés par la Commission.

Conformément à l'article 190, paragraphe 2, point b), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 et l'article 262, paragraphe 3, du règlement délégué (UE) n° 1268/2012 applicable en vertu de l'article 36 du règlement (UE) 2015/323 et l'article 19 c, paragraphe 1, de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE, le pays partenaire applique les règles de passation de marchés établies à la deuxième partie, titre IV, chapitre 3, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012. Ces règles, ainsi que les règles applicables aux procédures d'octroi de subventions conformément à l'article 193 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323, seront fixées dans la convention de financement conclue avec le pays partenaire.

#### **5.4.2 Contribution à la facilité africaine d'investissement (AfIF)**

La présente contribution peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec les entités, appelées institutions financières chef de file (« *Lead Financial Institutions* »), et à concurrence des montants indiqués dans l'annexe de la présente fiche d'action, conformément à l'article 58, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323. Les tâches d'exécution budgétaire confiées consistent à exécuter les marchés, subventions, instruments financiers et paiements. L'agence de l'État membre ou l'organisation internationale investie de ces tâches procède au contrôle et à l'évaluation du projet et en dresse un rapport. Les institutions financières chef de file ne sont pas déterminées de manière définitive au moment de l'adoption de la présente fiche d'action, mais sont énumérées à titre indicatif en annexe. Une décision de financement complémentaire sera adoptée au titre de l'article 84, paragraphe 3, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 pour déterminer de manière définitive les institutions financières chef de file.

#### **5.5 Champ d'application de l'éligibilité géographique pour les marchés et les subventions**

L'éligibilité géographique au regard du lieu d'établissement pour la participation aux procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions et au regard de l'origine des fournitures achetées, telle qu'elle est établie dans l'acte de base et énoncée dans les documents contractuels pertinents, est applicable.

L'ordonnateur compétent de la Commission peut étendre l'éligibilité géographique conformément à l'article 22, paragraphe 1, point b), de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE en cas d'urgence ou d'indisponibilité de produits et services sur les marchés des pays concernés, ou dans d'autres cas dûment justifiés si l'application des règles d'éligibilité risque de rendre la réalisation de la présente action impossible ou excessivement difficile.

## 5.6 Budget indicatif

	<b>Contribution de l'UE (en EUR)</b>	<b>Contribution indicative de tiers (en EUR)</b>
<b>Résultat 1: Mise en place des structures pérennes pour renforcer l'entretien routier, la sécurité routière et le contrôle technique.</b>	<b>4 600 000</b>	
5.4.1. Gestion indirecte avec pays partenaire		
- Marché de services pour assistance technique (activités A 1.1. à A 1.5.)	2 000 000	
- Marché de fournitures (activités A 1.1., A 1.2., A 1.3.)	300 000	
- Marché de travaux du CNESA (activité A 1.6.)	2 050 000	
- Marché d'études et supervision (activité A 1.6.)	250 000	
<b>Résultat 2. Finalisation de la mise à niveau de l'axe transfrontalier Dakar-Lagos dans sa partie guinéenne.</b>	<b>5 000 000</b>	<b>20 000 000</b>
5.4.2. Contribution à la facilité africaine d'investissement (AfIF) (activité 2.1)	5 000 000	20 000 000
5.9. Évaluation et 5.10. Audit	<b>100 000</b>	
5.11. Communication et visibilité	<b>100 000</b>	
Provisions pour imprévus	<b>200 000</b>	
<b>Totaux</b>	<b>10 000 000</b>	<b>20 000 000</b>

## 5.7 Structure organisationnelle et responsabilités

Pour la partie n'étant pas mise en œuvre par une contribution à l'AfIF, un comité de pilotage sera mis en place avec les ministères de tutelle compétents: le ministère des travaux publics et le ministère des transports. L'Ordonnateur national y siègera à titre de membre. L'Union européenne y siègera avec statut d'observateur. D'autres entités gouvernementales ou de la société civile pourront participer au comité de pilotage de façon ad hoc et avec un statut d'observateur.

Le rôle du comité de pilotage sera de définir les orientations stratégiques du projet, valider les plans de travail et calendriers des activités mis à jour sur base annuelle, valider les rapports de suivi, et décider de toute réorientation éventuelle.

Sa présidence sera tournante, une fois tenue par le ministère des Travaux publics et l'autre fois par le ministère des Transports. Le comité se réunira sur une base semestrielle et autant de fois que de besoin, sur convocation du ministère concerné, en accord avec l'UE.

Pour la partie mise en œuvre par une contribution à l'AfIF, la structure en charge du pilotage du projet et les modalités de sa mobilisation seront celles définies dans le cadre du PAGODA à signer avec l'institution financière chef de file.



## **5.8 Suivi des résultats et rapports**

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre de la présente action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités du partenaire de mise en œuvre. À cette fin, le partenaire de mise en œuvre doit établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour l'action et élaborer régulièrement des rapports d'avancement (au moins une fois par an) et des rapports finaux. Chaque rapport rendra compte avec précision de la mise en œuvre de l'action, des difficultés rencontrées, des changements mis en place, ainsi que des résultats obtenus (réalisations et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique (pour la modalité de projet)). Le rapport sera présenté de manière à permettre le suivi des moyens envisagés et employés et des modalités budgétaires de l'action. Le rapport final, narratif et financier, couvrira toute la période de mise en œuvre de l'action.

Pour la partie de l'action mise en œuvre en gestion indirecte avec le pays partenaire, l'assistance technique placée auprès des institutions créées ou renforcées sera chargée en début d'intervention d'établir les données de références et cibles pour les indicateurs du cadre logique le nécessitant et assurera le suivi de leur évolution.

Pour la partie de l'action mise en œuvre en gestion indirecte avec les entités, appelées institutions financières chef de file, le suivi des résultats se fera sur la base des rapports de contrôle et d'évaluation mentionnés au 5.4.2. La Commission peut effectuer d'autres visites de suivi du projet, par l'intermédiaire de son propre personnel et de consultants indépendants directement recrutés par la Commission pour réaliser des contrôles de suivi indépendants (ou recrutés par l'agent compétent engagé par la Commission pour mettre en œuvre ces contrôles).

## **5.9 Évaluation**

Eu égard à la nature de l'action, il sera procédé à une évaluation finale de la composante hors AfIF par l'intermédiaire de consultants indépendants et pour la composante AfIF selon les modalités arrêtées dans le contrat PAGODA.

L'évaluation finale sera réalisée à des fins de responsabilisation et d'apprentissage à divers niveaux (y compris la révision des politiques), en tenant compte en particulier du fait que ce projet devrait mettre en place des structures pérennes qui assurent la performance du secteur et qui accompagneront la mise en œuvre future des opérations de mixage prêt-don.

Les rapports d'évaluation seront communiqués au pays partenaire et aux autres parties prenantes clés. Le partenaire de mise en œuvre et la Commission analyseront les conclusions et les recommandations des évaluations et décideront d'un commun accord, le cas échéant en accord avec le pays partenaire, des actions de suivi à mener et de toute adaptation nécessaire et notamment, s'il y a lieu, de la réorientation du projet.

À titre indicatif, il sera conclu un marché de services au titre d'un contrat-cadre au dernier trimestre de mise en œuvre du projet pour une évaluation finale.

## **5.10 Audit**

Sans préjudice des obligations applicables aux marchés conclus pour la mise en œuvre de la présente action, la Commission peut, sur la base d'une évaluation des risques, commander des audits indépendants ou des missions de vérification des dépenses pour un ou plusieurs contrats ou conventions.

À titre indicatif, il sera conclu un marché de services d'audit au titre d'un contrat-cadre, au dernier trimestre de mise en œuvre du projet pour la partie hors AfIF du projet.

### **5.11 Communication et visibilité**

La communication et la visibilité de l'UE constituent des obligations légales pour toutes les actions extérieures financées par l'UE.

Pour la présente action, il y a lieu de prévoir des mesures de communication et de visibilité qui seront établies, au début de la mise en œuvre, sur la base d'un plan d'action spécifique dans ce domaine et financées sur le budget indiqué à la section 5.6 ci-dessus.

En ce qui concerne les obligations légales en matière de communication et de visibilité, les mesures seront mises en œuvre par la Commission, le pays partenaire, les contractants, les bénéficiaires de subvention et/ou les entités en charge. Des obligations contractuelles adaptées seront respectivement prévues dans la convention de financement, les marchés, les contrats de subvention et les conventions de délégation.

Le plan de communication et de visibilité de l'action ainsi que les obligations contractuelles adaptées seront établis sur la base du manuel de communication et de visibilité pour les actions extérieures de l'Union européenne.

Les modalités de communication et de visibilité de la partie AfIF du projet seront détaillées dans le contrat PAGODA. En particulier, il est demandé à l'Organisme délégataire de préparer et d'exécuter un plan de communication.

À titre indicatif, les activités de communication et de visibilité seront intégrées au marché de services pour l'assistance technique qui sera lancé dans le premier semestre de mise en œuvre de la convention de financement.

## **6 CONDITIONS PREALABLES**

Sans objet.

## APPENDICE 1 -MATRICE INDICATIVE DU CADRE LOGIQUE (POUR LA MODALITE DE PROJET)

Les activités, les produits escomptés et l'ensemble des indicateurs, avec leurs cibles et leurs valeurs de référence qui figurent dans la matrice du cadre logique sont fournis à titre indicatif et peuvent être mis à jour au cours de la mise en œuvre de l'action sans nécessiter la modification de la décision de financement. Quand il n'est pas possible de déterminer les produits d'une action durant la phase de formulation, des effets intermédiaires devraient être présentés et les produits définis au démarrage du programme et de ses composantes. La matrice indicative du cadre logique évoluera au cours de la durée de vie de l'action: des lignes supplémentaires seront insérées pour énumérer les activités, de même que des colonnes supplémentaires pour les objectifs intermédiaires (étapes) pour les indicateurs de produits et d'effets, s'il y a lieu, et pour suivre et rendre compte des résultats obtenus. Notez aussi que les indicateurs devraient être désagrégés par sexe quand il y a lieu.

	Chaîne des résultats	Indicateurs	Valeurs de référence (y compris année de référence)	Cibles (y compris année de référence)	Sources et moyens de vérification	Hypothèses
Objectif global: impact	Contribuer au développement économique et social du pays par l'amélioration du transport routier.	Volume des import-export (en EUR)	A déterminer au démarrage du projet	A déterminer au démarrage du projet	Statistiques douanières. Les données de base et cible seront données en début de projet	
		L'émission de CO2 liée au carburant (T/hab) ** EUCR N1 I 21	0.266 T/hab CO2 en 2011.	Pas de cible précise mais une diminution est prévue en 2020	World Bank open data	
		Linéaire de routes ayant fait l'objet d'un entretien courant.** EUCR N1 I26	2500 km en 2016	8000 km en 2020	Données du FER	

<b>Objectif(s) spécifique(s): Effet(s) direct(s)</b>	OS 1. Améliorer la gouvernance des secteurs de transports et des travaux publics.	Nombre de structures de gouvernance créées et opérationnelles	0	3 à l'horizon 2022 (Une agence routière, un CNESA, et un observatoire de la sécurité routière)	Décrets de création et rapports d'activités des structures.	Les structures disposent d'un personnel recruté (agent contractuel) ou affecté (fonctionnaire) sur financement propre (Allocation budgétaire/ressources propres)
		Nombre de structures de gouvernance renforcées	0	2 à l'horizon 2022 (le CASER et le LBNTP)		
	OS 2. Contribuer à la mise aux normes CEDEAO du corridor transafricain n°7 (RTA 7) dans sa partie guinéenne.	Nombre de ponts mis aux normes CEDEAO sur le tronçon Dubréka-Tané de la RN3	0	2 (dont un dans le cadre de ce projet)	Base de Données Routières du Ministère des Travaux Publics	Un pont sur la Soumba sera mis aux normes par le Japon

<b>Produits</b>	<p>P1. Des structures pérennes sont en place pour mettre en œuvre les différentes dispositions en matière d'entretien routier, de sécurité routière et de contrôle technique.</p>	<p>i) Nombre de contrats d'entretien routier passé par l'agence routière.</p> <p>ii) Nombre de contrats de travaux (neufs et entretien) contrôlés par an (à partir de 2019) par le LNBTP.</p> <p>iii) Nombre d'entreprises suivies jusqu'à leur agrément par le CASER.</p> <p>iv) Nombre de véhicules (privés/commerciaux) ayant subi un contrôle technique par an à Conakry et dans les CESA</p> <p>vi) Nombre de campagnes de sécurité routière effectuée</p>	<p>Point de départ de l'indicateur : 2018 Base 0 en 2017</p> <p>Point de départ de l'indicateur : 2019 Base 0 en 2017</p> <p>Point de départ de l'indicateur: 2019 Base 15 en 2017</p> <p>Point de départ de l'indicateur 2020 Base 0 en 2017</p> <p>Point de départ de l'indicateur: mi-2018 Base 0 en 2017</p>	<p>Au minimum 100 par an de 2018 à 2022</p> <p>Au minimum 20 contrats contrôlés par an. De 2019 à 2022</p> <p>50 par an à l'horizon 2022</p> <p>au moins 30 000 véhicules à la fin 2022</p> <p>3 par an</p>	<p>Rapport annuel de l'Agence Routière</p> <p>Rapport annuel du LNBTP</p> <p>Rapport annuel du CASER</p> <p>Rapport annuel du Ministère des Transports</p> <p>Rapport de l'Observatoire National de Sécurité Routière</p>	<p>Le PPP pour le CNESA est mis en place et opère sur le centre dès la réception des travaux</p> <p>Les CESA accèdent facilement aux équipements techniques</p>
	<p>P2. Un pont aux normes de la CEDEAO remplace les 4 ponts coloniaux franchissant le fleuve Konkouré sur la route RN3, constitutive du corridor transafricain n°7 (RTA 7).</p>	<p>vii) Nombre de km d'accès et ouvrage d'art réalisés</p>	<p>Point de départ 4 ponts 1x1 voie existent sur le fleuve Konkouré en 2018</p>	<p>1 pont 2x1 voie de 250 m de longueur, 10 m de largeur et 15 km de routes d'accès sont construits et inaugurés en 2022</p>	<p>Rapport d'avancement de l'exécution physico-financière des travaux</p>	

**APPENDICE 2. – Liste indicative des institutions financières internationales potentiellement partenaires de mise en œuvre en gestion indirecte dans le cadre de l'AfIF.**

- La Banque Africaine de Développement (BAD)
- L'Agence Française de Développement (AFD)
- La Banque Européenne d'Investissements (BEI)