

Résumé d'évaluation

Evaluation finale de la composante 1 « Mobilité urbaine » du projet de développement durable de Ouagadougou phase 1 (PDDO1) et évaluation à mi-parcours de cette même composante dans le PDDO2

Pays : **Burkina Faso**

Secteur : **Mobilité urbaine**

Évaluateur : **Nodalis**

Date de l'évaluation : **Juillet 2021**

Données clés de l'appui AFD

Numéro de projet : CBF1263 et CBF1282

Montant : 7,1 millions € pour composantes 1/B et 1/C du CBF1263 (PDDO1) ; 5,2 M€ pour le reliquat gares routières du CBF1282

Taux de décaissement : 100% sur CBF1263 (à la date de l'évaluation)

Signature de la convention de financement : 13 déc. 2013

Date d'achèvement : juin 2021 (travaux)

Durée : 8 ans



Contexte

Le PDDO s'inscrit dans le programme d'investissement de la ville de Ouagadougou présenté aux bailleurs en novembre 2012, visant à réduire la vulnérabilité de la ville aux conséquences du changement climatique illustrées par les inondations de septembre 2009 et à répondre à un besoin important d'infrastructures et d'aménagement urbain dans un contexte de croissance démographique soutenu.

L'évaluation concerne les composantes entretien de voirie (1/B) et gares routières (1/C) du PDDO et a pour objectif de fournir des recommandations pour la mise en œuvre du PDDO2.

Intervenants et mode opératoire

La Mairie de Ouagadougou assure la maîtrise d'ouvrage de la composante « Mobilité urbaine » du PDDO1, tout d'abord via la mise en place d'un Comité Technique associant les principales directions de la Commune, puis en maîtrise d'ouvrage déléguée via son Agence Municipale des Grands Travaux (AMGT) créée en cours d'exécution.

Le financement de l'AFD est un prêt souverain FMI de 40 millions d'euros accordés à l'État Burkinabé dont la partie relative à la composante « Mobilité urbaine » est rétrocédée à la Commune de Ouagadougou en subvention.

Objectifs

Le projet avait pour finalité d'accompagner le développement territorial équilibré de la Commune de Ouagadougou en améliorant la mobilité urbaine et en favorisant l'accès aux services essentiels.

La composante « Mobilité urbaine » a pour objectif spécifique de faciliter les déplacements inter et intra urbain et favoriser les échanges, vecteurs de développement économique local, sur le territoire communal.

Réalisations attendues

Dans le cadre des composantes 1/B et 1/C, les réalisations attendues étaient les suivantes :

- Réhabilitation de la gare routière de Ouaga Inter
- Construction de la gare routière de l'Ouest
- Renforcement de capacité des services municipaux en matière de programmation et d'exécution de l'entretien des voies en latérites
- Acquisition d'engins dédiés au traitement des voies en latérite

Appréciation de la performance

Pertinence

Le projet répond à un besoin fort de réhabilitation et développement des infrastructures de mobilité urbaine, en particulier du réseau viaire dont l'entretien est problématique, et des gares routières dont le nombre et l'état étaient insuffisants. Le processus de conception des gares, fondé sur une approche participative via une maîtrise d'œuvre sociale (MOS) a permis de prendre en compte les attentes exprimées des parties prenantes.

Efficacité

Au moment de l'évaluation, les gares sont aujourd'hui construites (ou à 98% construites pour Ouaga Ouest). Le processus de conception a fait évoluer le projet de simple « halles assainies » à des gares modernes, intégrées dans leur quartier d'implantation en termes d'accessibilité et d'amélioration de l'éclairage et de la voirie à proximité, de façon à satisfaire l'ensemble des parties prenantes, y compris les riverains. Cependant, on déplore que les gares ne disposent pas des équipements typiques d'une gare routière moderne. Cette situation est une conséquence du choix tardif d'une gestion en régie (lié notamment à l'évolution du paysage des organisations de transporteurs) alors que le projet a été conçu sur l'hypothèse d'une exploitation en affermage, le fermier apportant les équipements.

Les engins d'entretien de voirie acquis, à une exception près, donnent entière satisfaction et permettent une amélioration nette de l'entretien des voiries 6 mois après leur mise en service. En revanche, les actions de renforcement de capacité (AT) ont insuffisamment été menées alors qu'il s'agissait d'éléments clefs de la logique d'intervention pour cette sous-composante.

Efficience

Les deux projets de gares routières représentent des investissements conséquents dépassant de 3 à 4 fois l'enveloppe budgétaire initialement convenue et ont pris une décennie pour sortir de terre. Ce constat s'explique par l'évolution qualitative importante du projet entre l'instruction et la mise en œuvre.

Une fois réceptionnés, les engins ont mis 9 mois avant d'être utilisés le temps que les contrats d'assurance et d'entretien-maintenance soient signés. Si on peut regretter le manque d'anticipation sur ce sujet, la mise en place de contrats d'entretien-maintenance constitue une véritable avancée dans la gestion du parc de véhicules.

Impact

Les gares n'étaient pas encore en exploitation et la mise en service des engins d'entretien de voirie était trop récente au moment de l'évaluation et il était donc trop tôt pour pouvoir constater des impacts sur la mobilité urbaine.

En revanche, le projet a accompagné la montée en puissance de l'AMGT qui a acquis un véritable savoir-faire en gestion de projet d'équipement urbain et permis un renforcement de la Direction du Patrimoine Municipal.

Viabilité/durabilité

Le processus de conception et de mise en œuvre des gares, en se concentrant sur les aspects purement « infrastructures » au détriment des modalités de gestion et de l'équipement des gares engendre un délai important entre la fin de la construction et la mise en exploitation, qui pourrait s'avérer préjudiciable pour la durabilité des ouvrages.

Les modalités d'entretien et de maintenance des engins d'entretien routier acquis fondées sur des contrats d'entretien et de fournitures de pièce de rechange avec les fournisseurs sont à même d'assurer une bonne durabilité au matériel acquis. La programmation et la planification des activités d'entretien routier est cependant toujours problématique.

Valeur ajoutée de l'appui AFD

L'AFD a su accompagner les évolutions du projet pour qu'il puisse s'adapter aux besoins des parties prenantes et à la vision de l'exécutif municipal.

NB: un **droit de réponse de l'AMGT** a été annexé au rapport d'évaluation. En particulier, la municipalité conteste l'affirmation selon laquelle « les aspects purement infrastructures ont été privilégiés au détriment des modalités de gestion et de l'équipement des gares ». Elle conteste aussi l'insuffisance des actions de renforcement des capacités.

Conclusions et enseignements

Les deux points forts du processus de conception des gares routières sont l'accompagnement de la montée en puissance de l'AMGT et l'approche participative permettant une véritable appropriation du projet par les parties prenantes.

En revanche, la question du mode de gestion, des équipements et de leur prise en compte dans la conception des gares constitue l'angle mort de ce processus. Les retards constatés dans la mise en exploitation des gares en sont la conséquence directe. Il est recommandé de définir et prendre en compte le mode de gestion et les modalités concrètes d'exploitation d'une infrastructure en phase de conception et de ne pas hésiter à relancer des études de niveau APS lorsque le concept et le périmètre d'un projet évoluent radicalement.

Afin de poursuivre les progrès récemment constatés dans l'entretien de voirie, la mise en place d'une stratégie adaptée aux ressources de la Commune et le renforcement des capacités de planification et de pilotage de cette activité, via un logiciel de gestion des voiries et une assistance technique adaptée sont recommandés. En parallèle, il convient de poursuivre les efforts entrepris pour améliorer la gestion du parc d'engins municipaux.