

SECRETARIAT EXECUTIF DE L'ORGANISATION DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS

**PROJET DE FACILITATION DU COMMERCE ET DU TRANSPORT SUR LE CORRIDOR
ABIDJAN-LAGOS**

N° H549-TG

**MISSION D'ESTIMATION DU NOMBRE DE BENEFICIAIRES
DIRECTS, D'EVALUATION DES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES A
COURT ET MOYEN TERMES, ET D'ELABORATION DES RAPPORTS
D'ACHEVEMENT DU PROJET DE FACILITATION DU COMMERCE
ET DU TRANSPORT SUR LE CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS (APL 1)**

TERMES DE REFERENCE

I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Les pays membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) sont confrontés depuis plusieurs années à des coûts de transport très élevés comparés à ceux des pays d'Europe Occidentale. Parmi les causes identifiées, l'existence de barrières physiques et non tarifaires constitue de sérieuses entraves à la libre circulation des personnes et des biens, réduisant de facto la compétitivité internationale des produits de ces pays.

Le corridor Abidjan – Lagos, long d'un millier de kilomètres, dessert les capitales économiques de cinq pays de la sous-région (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigeria), avec une population résidente estimée à 30 millions de personnes. La population en transit se chiffre à 47 millions de personnes par an selon l'Observatoire des Pratiques Anormales de l'Organisation du Corridor Abidjan – Lagos (OCAL). Ce corridor draine plus de 65 % des activités économiques de l'espace CEDEAO et constitue le poumon économique de la sous-région.

Pour trouver une solution aux multiples entraves existant sur ce corridor, la CEDEAO a mis en place un Projet Régional de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan – Lagos (PFCTAL) avec l'appui technique et financier de la Banque Mondiale. L'objectif de ce projet est de faciliter la libre circulation des personnes et des biens le long du corridor côtier à travers la réduction des barrières physiques et non physiques, d'accroître la compétitivité des ports situés le long du corridor et de réduire l'impact du VIH/Sida sur les communautés de transport et de commerce entre Abidjan et Lagos. Ce projet, en droite ligne avec le Plan d'Action du NEPAD, est destiné à améliorer les infrastructures en termes de transport et transit.

La mise en place de ce Projet repose sur les unités de coordination au niveau national, tandis que le suivi et l'évaluation des performances au niveau régional et la coordination du volet VIH/Sida sont confiés à l'Organisation du Corridor Abidjan – Lagos (OCAL) par la CEDEAO dont elle a reçu mandat en tant qu'Agence d'Exécution pour le suivi des performances de ce corridor routier.

II. OBJECTIF DU PROJET

Le Projet Régional de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan – Lagos (PFCTAL) vise à réduire les barrières au commerce et au transport dans les ports et sur les routes du corridor Abidjan-Lagos.

Le PFCTAL a quatre volets :

- Volet A : Facilitation du Commerce
- Volet B : Amélioration des Infrastructures Routières du Corridor
- Volet C : Gestion et Coordination du Projet
- Volet D : Programme de Lutte contre le VIH/SIDA et le Suivi et Evaluation des Performances du Corridor.

Mis en vigueur en août 2010, le projet est subdivisé en deux phases. La phase 1 (APL 1) concerne le Ghana, le Togo et le Bénin et la phase 2 (APL 2) prend en compte la Côte d'Ivoire qui a signé son accord de Don avec la Banque Mondiale le 16 juillet 2012. Il prendra fin en septembre 2016 pour les pays de l'APL1 et en juin 2018 pour la Côte d'Ivoire.

Les impacts escomptés à court terme sont: (i) la réduction du temps de transit ; (ii) la réduction de l'imprévisibilité des transports ; (iii) la réduction des coûts non logistiques (ex. : coûts d'inventaire et d'entreposage) ; et (iii) l'augmentation du niveau de connaissance des moyens de prévention du VIH par les communautés du secteur des transports. A moyen terme, le projet améliorerait la qualité des transports et réduirait leurs coûts, ainsi que les pratiques à risques d'infection par le VIH. A long terme, il contribuerait à l'expansion du commerce, tant au niveau des importations que des exportations, avec des impacts positifs bien plus importants pour les économies locales que les effets de substitution d'échanges commerciaux.

Le projet dispose de 09 indicateurs de performance qui sont périodiquement collectés, analysés, et disséminés aux parties prenantes par l'OCAL. Il s'agit :

- de la mise en place et de l'opérationnalisation du guichet unique informatisé aux ports ;
- du temps de séjour des marchandises au port ;
- du temps de traversée des frontières ;
- du nombre de barrages routiers aux 100 km ;
- du pourcentage des routes en bon et acceptable état ($IRI < 6$) ;
- du nombre de kilomètres de routes remises en état ;
- du pourcentage de camionneurs familiarisés à au moins deux moyens de prévention du VIH/SIDA ;
- du pourcentage de camionneurs reportant avoir utilisé de préservatifs au cours du dernier rapport sexuel avec un partenaire occasionnel ;
- et du nombre de bénéficiaires directs du projet dont % de femmes.

Lancé en août 2010, le projet sera clôturé le 30 septembre 2016 pour les trois pays de l'APL1.

La présente consultation vient compléter ce système de suivi des performances du projet. Elle devra permettre non seulement de déterminer le nombre de bénéficiaires directs du projet, d'évaluer ses impacts socio-économiques positifs et négatifs à court et moyens termes mais aussi de rédiger les rapports d'achèvement du PFCTAL pour chacun des deux pays (**Ghana et Bénin**) et le rapport de synthèse.

III. OBJECTIFS DE LA MISSION

L'objectif général de la mission est d'évaluer les résultats du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos, APL 1.

De façon spécifique, et par pays (**Ghana, Togo et Bénin**), il s'agit :

- d'estimer le nombre de bénéficiaires directs du projet (dont % de femmes),
- d'apprécier le niveau de satisfaction des bénéficiaires à tous les niveaux, avec un accent particulier sur les femmes ;
- d'évaluer l'impact socio-économique du projet à court et moyen termes à la lumière des résultats enregistrés au cours de son exécution et
- d'apprécier le niveau d'atteinte de l'objectif de développement à travers les mécanismes d'exécution actuels ;
- de partager les leçons apprises et les meilleures pratiques issues de la mise en œuvre du Projet avec les autres partenaires et acteurs de facilitation de la libre circulation des personnes et des biens, et de lutte contre le VIH/SIDA : Comités Nationaux de Facilitation (CNF), ministères en charge des Transports, Travaux Publics, Infrastructures, Police, Immigration, Douane, Commerce, Industrie, Santé, Environnement, Vétérinaire, Phytosanitaire, ... dans les capitales, dans les ports et aux frontières, les commissionnaires agréés en douane, les Unités Focales de Lutte contre le VIH/Sida dans les Ports et les Ministères des Transports, les importateurs et exportateurs, les transporteurs, les camionneurs ;
- et de rédiger les rapports d'achèvement pour chacun des deux pays (**Ghana et Bénin**) et un rapport de synthèse.

IV. RESULTATS ATTENDUS DE LA MISSION

- L'estimation du nombre de bénéficiaires directs du projet (dont % de femmes) est connue,
- Le niveau de satisfaction des bénéficiaires est connu,
- L'impact socio-économique du projet à court et moyen termes à la lumière des résultats enregistrés est connu,
- La performance du projet est appréciée par rapport au degré d'atteinte de l'objectif de développement et les recommandations spécifiques sont partagées avec les parties prenantes,
- Les principales leçons apprises et les meilleures pratiques issues de la mise en œuvre du projet sont validées et partagées avec les pays membres, la CEDEAO, l'UEMOA, l'IDA, l'ONUSIDA, la BAD, la CEA, les autres partenaires et toutes les autres parties prenantes du projet,

- Les rapports d'achèvement pour chacun des deux pays (**Ghana et Bénin**) et un rapport de synthèse sont disponibles.

V. CONSISTANCE DE LA MISSION

La mission comportera trois activités clés:

- l'estimation du nombre de bénéficiaires directs dont % de femmes
- l'évaluation des impacts socio-économiques à court et moyen termes, et
- l'élaboration du rapport d'achèvement du projet.

Elle abordera par ailleurs les points suivants :

1- Elaboration, validation et soumission du rapport de l'emprunteur

- Soumission à l'OCAL d'une note de méthodologie, d'enquêtes de terrain pour la collecte de données et un plan de travail
- Revue documentaire
- Estimation du nombre de bénéficiaires directs et appréciation de leur satisfaction
- Collecte des données sur l'impact socio-économique du projet, les leçons apprises et les bonnes pratiques
- Rédaction et validation du rapport d'achèvement de chacun des Bénéficiaires Principaux (Ghana et Bénin)
- Rédaction et validation du rapport de synthèse
- Transmission des rapports d'achèvement pays et de synthèse à l'IDA

La mission abordera au minimum les points ci-après :

- Contexte, description du projet et contraintes d'exécution ;
- Approches et principes d'intervention du projet ;
- Evaluation de la pertinence du projet ;
- Coût du projet et financement ;
- Estimation de la rentabilité financière ex-post des différents tronçons routiers (calcul du TRI à comparer aux prévisions), avec des enquêtes de trafic ; dans le cadre du rapport d'évaluation de l'impact social, les questions suivantes devraient être abordées :
 - i. Identifier les groupes de personnes (en particulier les femmes qui sont les bénéficiaires directs) directement ou indirectement affectées par le projet, et indiquer l'étendue et la gravité de l'impact ; les impacts positifs et négatifs devront être évalués ;
 - ii. Proposer des mesures d'atténuation pour les impacts négatifs pour les groupes identifiés ci-dessus ;
 - iii. Proposer un plan de mise en œuvre et de suivi pour les mesures d'atténuation
- Evaluation de l'efficacité du projet, qui consiste à mesurer la performance globale du Projet, les résultats/produits par rapport aux ressources (humaines et financières), la gestion financière et les délais de mise en œuvre ;
- Evaluation des extrants du projet, c'est-à-dire l'inventaire des produits réalisés par le Projet ;
- Evaluation de l'efficacéité du projet, c'est-à-dire l'ampleur avec laquelle les objectifs du Projet sont atteints ou seront atteints ;
- Evaluation de l'impact du projet, qui concerne les changements à la fois positifs et négatifs, prévus et imprévus et les effets provoqués sur la société par le Projet ;

- Evaluation de la durabilité des réalisations, c'est-à-dire l'ampleur avec laquelle les bénéficiaires du Projet sont susceptibles de continuer après la fin du soutien de la Banque Mondiale ;
- Analyse des innovations et de la reproductivité ;
- Evaluation des performances des partenaires (acteurs et parties prenantes) :
 - Analyse d'interdépendance et de délai à faire pour aviser sur les stratégies d'hypothèses et de mise en œuvre pour le projet ;
 - Evaluation de l'impact des parties prenantes pour identifier les groupes pour lesquels les bénéficiaires et les coûts ont été les plus importants ;
- Inventaire des leçons tirées.

Le coût et les avantages économiques devront être évalués pour le calcul de la Valeur Actualisée Nette (VAN), le Taux de Rendement Economique Interne (TREI), et le Ratio Bénéfice/Coût. Les bénéficiaires seront calculés sur la base de gain sur les coûts d'exploitation des véhicules et temps. D'autres coûts et bénéficiaires non quantifiables devront également être listés.

2- Les visites de terrain

Elles consisteront principalement en des visites de travail dans chacun des trois pays pour collecter des données auprès des :

- Unités de Coordination du projet
- Comités Nationaux de Facilitation (CNF),
- Ministères en charge des Transports, Travaux Publics, Infrastructures, Police, Immigration, Douane, Commerce, Industrie, Santé, Environnement, Vétérinaire, Phytosanitaire, dans les capitales, dans les ports et aux frontières,
- commissionnaires agréés en douane,
- Unités Focales de Lutte contre le VIH/Sida dans les ports et Ministères des Transports,
- importateurs et exportateurs,
- transporteurs,
- camionneurs.

3- L'Atelier Régional d'achèvement

Il sera organisé par pays un atelier national de 3 jours, suivi d'un atelier régional de 02 jours. Il comportera :

- la présentation du rapport d'achèvement du projet suivie de discussions
- la restitution / discussion des études (ESDG, IRI<6, nombre de Bénéficiaires directs dont % de femmes, évaluation des impacts socio-économiques à court et moyen termes)
- Restitution des résultats de la visite de terrain
- Lecture et validation des résolutions.

VI. LES ACTIVITES POST ATELIER

- Finalisation du rapport final de l'atelier d'achèvement
- dissémination du rapport final de l'atelier d'achèvement aux pays membres et aux acteurs et partenaires du Projet

VII. ORGANISATION DE LA MISSION

1- Calendrier de soumission des différents rapports et documents

La mission se déroulera le long du corridor Abidjan-Lagos au Ghana, au Togo et au Bénin et principalement sur les sites d'intervention du projet dans les ports, sur les routes et aux frontières.

Elle a été évaluée à 06 hommes X mois (03 hommes x mois pour estimation des bénéficiaires directs et évaluation d'impact et 03 hommes x mois pour les activités d'achèvement) et pourra être étalée au maximum sur 5 mois.

Elle devra prendre fin au plus tard le 20 septembre 2016.

Les livrables attendus de la mission se présentent comme suit :

N°	Livrables	Échéances
1	Rapport de démarrage Ce rapport doit contenir un résumé de la méthodologie et le plan d'action détaillé et le chronogramme des activités pour l'ensemble des 3 pays	2 semaines après le début de la mission
2	Draft 0 du Rapport d'estimation du nombre des bénéficiaires directs et d'évaluation de l'impact socio-économique du projet	03 mois après le début de la mission
3	Rapport final d'estimation du nombre des bénéficiaires directs et d'évaluation de l'impact socio-économique du projet (avec intégration des commentaires des pays, de la CEDEAO, de l'OCAL et de l'IDA)	Au plus tard le 30 juin 2016
4	Draft 0 des rapports d'achèvement pour chacun des deux pays (Ghana et Bénin) et un rapport de synthèse régional	Au plus tard le 01 septembre 2016
5	Les rapports finaux d'achèvement pour chacun des deux pays (Ghana et Bénin) et un rapport de synthèse régional (avec intégration des commentaires des pays, de la CEDEAO, de l'OCAL et de l'IDA)	Au plus tard le 15 Septembre 2016
6	Rapport général de mission	Au plus tard le 20 Septembre 2016

Chacun des rapports devra être soumis en français et anglais sur support papier en 5 exemplaires chacun, et soft (internet, clé USB, CD).

Tous les rapports (Français et Anglais) seront remis au Client avec une version électronique utilisant les logiciels courant (Word, Excel, etc.).

2- Installations et responsabilités du Consultant

Le Consultant prendra toutes les dispositions qui s'imposent pour la fourniture des moyens, matériels, techniques et technologiques nécessaires à la réussite de sa mission.

3- Responsabilités des Unités de Coordination du PFCTAL dans chaque pays

Chaque Unité de Coordination du PFCTAL agira en tant que représentant du Maître d'Ouvrage. Elle aura pour tâches essentielles de :

- mettre à la disposition du Consultant toutes les informations susceptibles de l'aider dans la l'accomplissement de sa mission;
- veiller à la réalisation des prestations dans le respect des normes, des textes en vigueur et des règles de l'art ;
- superviser la validation des rapports.

4- Responsabilités de l'OCAL et les relations de travail

Le consultant travaillera sous la supervision directe du Secrétaire Exécutif de l'OCAL et en étroite collaboration avec le Spécialiste en Transport (chef d'équipe), l'Expert Statisticien, l'Expert en Douane et le Spécialiste en Santé du PFCTAL au sein de l'OCAL.

Il devra aussi établir des relations de collaboration avec les différentes parties prenantes du PFCTAL dans les pays (Ghana, Togo et Bénin) en particulier les Unités de Coordination du Projet, les Comités Nationaux de Facilitation, les Agences d'exécution et les Unités Focales de Lutte contre le Sida des ports et Ministères des Transports, les Chambres de Commerce et d'Industrie.

Ainsi, dans le cadre de la présente mission, le rôle des Experts du PFCTAL est de :

- mettre à la disposition du Consultant toutes les informations et documents susceptibles de l'aider dans l'accomplissement de sa mission ;
- assurer l'accompagnement technique de l'étude ;
- assumer la responsabilité de la validation des rapports, en relation avec le Consultant.

VIII. PROFIL DU CONSULTANT

Le consultant devra justifier d'une expertise avérée et de références pertinentes sur le sujet concerné.

Le consultant devra répondre au profil suivant :

- Etre un socio-économiste, économiste des transports, économétricien ou statisticien économiste ;
- Avoir au moins dix ans d'expériences professionnelles et au moins deux (02) références pertinentes dans la préparation de projets de facilitation du commerce et du transport appuyés par des partenaires techniques et financiers des Gouvernements des pays concernés ;

- Avoir un diplôme universitaire (minimum Bac +5, ou équivalent) en socio-économie, économie de transport, économétrie, statistiques, génie civil avec un Masters en Economie des Transports ;
- Avoir réalisé au moins trois missions en impact de socio-économie de projets de développement dont au moins une expérience dans l'évaluation d'impact socio-économiques de projets de construction de route et/ou de facilitation du commerce et du transport ;
- Etre bilingue (français et anglais). La connaissance d'une langue principale et d'une langue secondaire et avoir une connaissance de la sous-région Ouest Africaine et spécifiquement du Corridor Abidjan-Lagos en matière de facilitation du commerce et des transports.