|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | [Description: Image result for armoirie guinee](http://www.google.com/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=images&cd=&ved=2ahUKEwjmvJaY3vviAhWxxYUKHVrcBv0QjRx6BAgBEAU&url=http://herald-dick-magazine.blogspot.com/2013/10/fete-nationale-de-la-guinee-le-2-octobre.html&psig=AOvVaw37Vd92NWqXAGcQFlRXX5hE&ust=1561246387712013) | Une image contenant clipart  Description générée automatiquement  Une image contenant texte, clipart  Description générée automatiquement |
|  |  |  |

**Rapport d’évaluation finale**

**Projet d’Appui à la Réduction de l’Instrumentalisation et des Violences Politico-Sociales des Jeunes Taxi-Motards en période Electorale**

Numéro 00118832\_PBF/IRF-309

<https://edit.mptf.undp.org/factsheet/project/00118832>

**Mars 2022**

**Consultant :**

**Cabinet CapEm de Guinée**

*Ce rapport d’évaluation finale a été produit avec le soutien financier du Fonds de Consolidation de la Paix (PBF). Son contenu relève exclusivement de la seule responsabilité de l’équipe d’évaluateurs et ne reflète pas nécessairement les opinions du Fonds des Nations Unies pour la Population (UNFPA) en tant que commanditaire ni celles du PBF et des autres agences de mise en œuvre du projet.*

**Table des matières**

[Remerciements 5](#_Toc97734069)

[Liste des abréviations et acronymes 6](#_Toc97734070)

[Résumé exécutif 7](#_Toc97734071)

[Introduction 13](#_Toc97734072)

[Buts de l’évaluation finale 14](#_Toc97734073)

[Objectifs de l’évaluation finale 14](#_Toc97734074)

[Portée de l’évaluation finale 16](#_Toc97734075)

[Contexte de l’évaluation finale 17](#_Toc97734076)

[Méthodologie 18](#_Toc97734077)

[a. Approche méthodologique 18](#_Toc97734078)

[b. Méthodes de collecte de données 18](#_Toc97734079)

[c. Analyse des données 19](#_Toc97734080)

[d. Echantillonnage 19](#_Toc97734081)

[Partie qualitative 19](#_Toc97734082)

[Partie quantitative 19](#_Toc97734083)

[e. Taille et répartition de l’échantillon 20](#_Toc97734084)

[Partie qualitative 20](#_Toc97734085)

[Partie quantitative 20](#_Toc97734086)

[f. Garanties et assurances 21](#_Toc97734087)

[g. Considérations éthiques 21](#_Toc97734088)

[Principaux constats 21](#_Toc97734089)

[Caractéristiques socio-démographiques des répondants 21](#_Toc97734090)

[Instrumentalisation socio-politique 24](#_Toc97734091)

[Contribution à la paix et à la cohésion sociale 26](#_Toc97734092)

[Analyse des résultats selon les critères d’évaluation du projet 28](#_Toc97734093)

[Analyse programmatique 28](#_Toc97734094)

[Niveau de conception : pertinence et réactivité 28](#_Toc97734095)

[Niveau des ressources : efficience 32](#_Toc97734096)

[Niveau des résultats : efficacité et cohérence 36](#_Toc97734097)

[Niveau de durabilité et appropriation 40](#_Toc97734098)

[Présentation de l’analyse « forces, faiblesses, opportunités et menaces » 41](#_Toc97734099)

[Sensibilité aux conflits 44](#_Toc97734100)

[Analyse de positionnement stratégique 44](#_Toc97734101)

[Catalytique 44](#_Toc97734102)

[Sensibilité au genre et respect des droits humains 45](#_Toc97734103)

[Tolérance au risque et innovation 45](#_Toc97734104)

[Coordination avec le Secretariat technique du PBF 46](#_Toc97734105)

[Conclusions finales 46](#_Toc97734106)

[Leçons apprises 48](#_Toc97734107)

[Recommandations 50](#_Toc97734108)

[Annexes 52](#_Toc97734109)

[Indicateurs de résultats 52](#_Toc97734110)

[Liste des personnes interviewées 58](#_Toc97734111)

[Termes de référence 60](#_Toc97734112)

[*Figure 1. Répartition des répondants (ménages & taxi-motards) par commune cible.* 22](#_Toc97734053)

[*Figure 3. Répartition des répondants (ménages & taxi-motards) par sexe.* 22](#_Toc97734054)

[*Figure 4. Répartition des répondants (ménages & taxi-motards) par tranche d’âge.* 23](#_Toc97734055)

[*Figure 5. Répartition des répondants (ménages & taxi-motards) par niveau d’éducation.* 23](#_Toc97734056)

[*Figure 6. Violences liées aux manifestations pendant et après les élections (2019-2020)* 24](#_Toc97734057)

[*Figure 7. Exercice de l’activité de taxi-moto.* 25](#_Toc97734058)

[*Figure 8. Contribution des taxi-motards à la paix et à la cohésion sociale.* 26](#_Toc97734059)

[*Figure 9. Niveau du rôle des taxi-motards dans consolidation de la paix et de la cohésion sociale.* 26](#_Toc97734060)

[*Figure 10. Des initiatives de paix promues par les taxi-motards.* 27](#_Toc97734061)

[*Figure 11. Participation à la formation en technique de prévention et de gestion de conflits.* 28](#_Toc97734062)

[*Figure 12. Niveau de pertinence du projet pour s’attaquer aux facteurs de réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales.* 30](#_Toc97734063)

[*Figure 13. Niveau de pertinence des activités du projet.* 37](#_Toc97734064)

[*Figure 14. Activités à succès du projet.* 38](#_Toc97734065)

[*Tableau 1. Utilisateurs et utilisations de l'évaluation.* 14](#_Toc97734066)

[*Tableau 2. Répartition du budget du projet en dollars américains.* 33](#_Toc97734067)

[*Tableau 3. Les résultats de l'analyse FFOM.* 42](#_Toc97734068)

# **Remerciements**

L’évaluation finale est l’une des principales activités prévues dans le cadre du **projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale** initié par le Gouvernement guinéen et mis en œuvre par trois (3) agences du Système des Nations Unies, sur financement du Fonds de Consolidation de la Paix (PBF).

Cette évaluation finale a été conduite sous la coordination de l’UNFPA, en tant qu’agence lead, et la collaboration de toutes les autres parties prenantes du projet (PBF, OIM, PNUD, partenaires gouvernementaux[[1]](#footnote-1) et partenaires techniques de mise en œuvre[[2]](#footnote-2)).

Nos remerciements s’adressent en premier lieu à l’UNFPA pour la conduite du projet et pour la facilitation de toutes les étapes nécessaires à la réalisation de cette évaluation. Ces remerciements vont également au Fonds de Consolidation de la Paix (PBF) pour son appui financier et aux autres parties prenantes ainsi qu’aux groupements locaux des taxi-motards des six (6) communes cibles du projet.

Notre profonde reconnaissance va à l’endroit des autorités administratives et locales des communes touchées par l’évaluation finale qui ont bien voulu partager leurs opinions et perceptions sur le projet à travers des entretiens individuels lors de la mission de terrain.

La méthodologie, les outils de collecte des données sur le terrain et la réalisation de l’évaluation finale ont connu un appui constant et une contribution significative des représentants de l’UNFPA et du Fonds de Consolidation de la Paix. Notre sincère reconnaissance à toute l’équipe de la représentation de l’UNFPA en Guinée pour la qualité de la collaboration, des échanges et le traitement diligent de nos requêtes. Cette reconnaissance va particulièrement à la Représentante Pays de l’UNFPA.

**Le Cabinet.**

# **Liste des abréviations et acronymes**

|  |  |
| --- | --- |
| ATUJG | Association Trait d’Union des Jeunes Guinéens |
| CLJ | Conseil Local des Jeunes |
| CLSPD | Comité Local de Sécurité, Paix et Développement |
| FFOM | Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces |
| OBSERMU | Observatoire Guinéen de la Sécurité Routière et de la Mobilité Urbaine |
| ODD | Objectifs de Développement Durable |
| OIM | Organisation Internationale de Migration |
| ONU | Organisation des Nations Unies |
| OSC | Organisation de la Société Civile |
| PBF | *Peace Building Fund* |
| PDL | Plan de Développement Local |
| PNDES | Plan National de Développement Économique et Social |
| PNUD | Programme des Nations Unies pour le Développement |
| PRGI | Personnalité Réputée de Grande Intégrité |
| ReSo | Regard Solidaire |
| RGPH3 | Recensement Général de la Population |
| RPG-AEC | Rassemblement du Peuple de Guinée Arc-En-Ciel |
| SNU | Système des Nations Unies |
| TDR | Termes de Référence |
| UFDG | Union des Forces Démocratiques de Guinée |
| UNDAF | Plan-cadre des Nations Unies pour l’Aide au Développement |
| UNFPA | Fonds des Nations Unies pour la Population |

# 

# **Résumé exécutif**

La présente évaluation finale est une activité majeure du **projet d’appui à la réduction de l'instrumentalisation politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale** dans six (6) communes conflictogènes de la Guinée.[[3]](#footnote-3) Ce projet, qui contribue à l’UNDAF, à l’ODD 16 et au PNDES, est une initiative du Gouvernement guinéen, sur financement du Fonds de Consolidation de la Paix (PBF). La mise en œuvre du projet a été assurée par trois (3) agences du Système des Nations Unies (SNU), bénéficiaires directes des fonds PBF, (UNFPA, OIM et PNUD) et les partenaires gouvernementaux[[4]](#footnote-4) et non gouvernementaux[[5]](#footnote-5).

Conformément aux attentes du projet dont l’objectif général est de transformer les jeunes taxi-motards issus des zones les plus conflictogènes en agents pacificateurs en période électorale, cette évaluation finale visait à renforcer la redevabilité des agences de mise en œuvre du projet vis-à-vis des donateurs, partenaires et parties prenantes, à tirer des enseignements et à identifier les bonnes pratiques dans la perspective de la conception d’un projet similaire.

**Méthodologie**

Compte tenu de la nécessité de collecter des informations qualitatives et quantitatives pour renseigner les indicateurs du projet, une démarche méthodologique, qui repose sur une enquête mixte (enquête par sondage et entretiens individuels) auprès des bénéficiaires et des autres acteurs de mise en œuvre, a été retenue. Il s’agit des taxi-motards, des populations des zones du projet, des représentants des autorités locales et administratives, des acteurs de mise en œuvre et des acteurs institutionnels.

**Difficultés et limites de la méthodologie**

La conduite opérationnelle de l’évaluation finale a été confrontée à plusieurs difficultés lors de la mission de collecte des données sur le terrain.

En effet, les responsables de certains groupements des conducteurs de taxi-motos, identifiés comme guides, n’ont pas suffisamment collaboré pendant la collecte des données quantitatives auprès des taxi-motards des zones du projet notamment dans la commune de Ratoma où la campagne d’administration du questionnaire a connu plusieurs retards. Concernant la collecte des données qualitatives, il ressort que les agents des forces de sécurité se sont montrés réticents par endroits à cause de la sensibilité du projet dans un contexte de transition politique.

L’insuffisance de collaboration des responsables des groupements n’a pas permis de couvrir le nombre de conducteurs de taxi-motos initialement ciblé, particulièrement pour la commune de Ratoma. Pour pallier cette insuffisance, l’administration du questionnaire a été finalement conduite avec un tirage aléatoire des conducteurs de taxi-motos, sans le concours du coordonnateur. Cette approche a permis de toucher à un échantillon acceptable de la population cible (plus de 80%).

Par ailleurs, les informations contenues dans le rapport de l’étude de référence (base) n’ont pas permis de procéder à une analyse comparative systématique pour mieux apprécier les progrès réalisés dans la mise en œuvre du projet. En effet, l’étude de base a couvert les bénéficiaires directs du projet, c’est-à-dire les conducteurs de taxi-motos des communes couvertes, alors que l’évaluation finale a mis également en évidence la perception des populations qui cohabitent avec cette corporation et subissent quotidiennement des externalités dues à l’exercice de taxi-moto. De plus, la désagrégation (entre Conakry et N’zérékoré) des indicateurs de résultats du projet dans l’étude de base prête à confusion car tantôt l’indicateur global du projet est une somme, tantôt c’est une moyenne.

**Principaux résultats de l’évaluation finale**

La collecte des données quantitatives par l’enquête par sondage a couvert la période du 26 janvier 2022 au 19 février 2022. Avec un échantillon cible de 1.600 personnes dont 910 conducteurs de taxi-motos et 690 répondants tirés des ménages (populations) des communes cibles du projet, 1.843 personnes ont été effectivement touchées au terme de l’administration des questionnaires dont 740 taxi-motards, soit 81,3% du nombre prévu, et 1.103 répondants ménages. De plus, toutes les communes cibles du projet ont été touchées à savoir Kaloum, Dixinn, Matam, Matoto, Ratoma et N’zérékoré.

**S’agissant de l’instrumentalisation des conducteurs de taxi-motos**, plus du tiers des répondants taxi-motards (39%) et des répondants ménages (37%) affirment que leurs localités ont connu des violences au moment des échéances électorales 2019-2020, avec une moyenne de quatre (4) conflits dont la moitié implique les jeunes taxi-motards disposant d’une expérience de plus de deux (2) ans pour la plupart (60%) dans l’exercice de l’activité de taxi-moto.

**Sur la participation des conducteurs de taxi-motos aux cortèges politiques**, 28% d’entre eux affirment y avoir pris part dont 55% soutiennent continuer à y participer. En revanche, pour les taxi-motards qui déclarent ne plus participer aux manifestations, ils estiment que leurs motivations viennent essentiellement de leur prise de conscience compte tenu du risque d’instrumentalisation politique. En effet, les cortèges politiques sont des terreaux fertiles pour l’instrumentalisation. Ils offrent ainsi la possibilité aux acteurs politiques de manipuler les participants à coup de propagandes et de discours subjectifs. La participation aux cortèges apparait donc comme le début du processus d’instrumentalisation.

**Concernant la contribution des conducteurs de taxi-motos à la consolidation de la paix et de la cohésion sociale**, 65% des taxi-motards interrogés déclarent que leur corporation y joue actuellement un rôle contre 26% des répondants ménages. Ce rôle est jugé important voire très important pour la quasi-totalité des personnes interrogées. Entre autres, un des taxi-motards de Matoto affirmait que grâce aux activités du projet, il profite régulièrement pour sensibiliser ses pairs et ses passagers sur l’importance de la paix et de la bonne cohabitation. Il ressort ainsi que les taxi-motards, qui ont bénéficié des séances de renforcement des capacités, contribuent à la consolidation de la paix par la sensibilisation des acteurs de leur environnement de travail. De plus, 25% d’entre eux agissent aujourd’hui comme des acteurs de la paix. Si des efforts non négligeables ont été faits dans le cadre du projet, il n’en demeure pas moins que la proportion des taxi-motards agissant en qualité d’agents de la paix reste relativement faible pour réussir le pari du changement de comportement de la corporation.

46% des taxi-motards soutiennent qu’il y a eu des initiatives dans ce sens au niveau de leurs localités, avec en moyenne une activité de sensibilisation par localité. Seulement 21% d’entre eux affirment avoir eu connaissance de l’organisation d’une formation dans le cadre du projet pour outiller leur corporation en technique de prévention et de gestion des conflits au sein de leurs communautés dont plus de la moitié y a participer. Au cours de ces formations, ils ont été sensibilisés par les leaders syndicaux de leur corporation, des collègues taxi-motards et des autorités administratives et locales.

**Au regard des critères d’évaluation édictés, il ressort plusieurs enseignements :**

**Sur la pertinence et la réactivité du projet :** le projet d’appui à la réduction de l'instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale est cohérent dans la mesure où les moyens, les activités et les résultats attendus contribuent à l’objectif de transformer les jeunes taxi-motards issus des zones les plus conflictogènes en agents pacificateurs en période électorale. Il est pertinent dans la mise en œuvre de la stratégie nationale de prévention des conflits et de renforcement de la citoyenneté. A ce titre, il contribue à la consolidation de la paix et de la cohésion sociale. Il contribue également à l’atteinte de l’Objectif de Développement Durable numéro 16 (ODD 16) : « *Promouvoir l’avènement des sociétés pacifiques et inclusives aux fins de développement durable, assurer l’accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous* » et du Pilier 1 du Plan National de Développement Economique et Social (PNDES) « *Promotion de la bonne gouvernance au service du développement durable* ».

Le projet a été pertinent et réactif pour s’attaquer aux facteurs de conflits et aux facteurs de paix car il a permis d’identifier les conducteurs de taxi-motos comme vecteurs de propagande politique surtout en période électorale et de paix dans la société par le biais de leur capacité à sensibiliser en touchant le maximum de personnes grâce notamment à leur moyen de locomotion. Les conducteurs de taxi-motos ont été effectivement un facteur de conflits électoraux dans la mesure où les partis politiques s’en sont servis pour relayer des discours de propagandes regorgeant des germes de conflits. Lors des campagnes politiques, les conducteurs de taxi-motos, militants de partis, se livrent à des provocations des militants des partis concurrents débouchant par moment à des violences. En fin, le rôle de facilitation dans le contrôle du processus électoral et la remontée des informations suscite parfois de la méfiance et voire des réactions violentes.

Un conseiller communal d’une des zones cibles affirmait : « *Le projet était pertinent car les jeunes délinquants exerçant l’activité de taxi-motos sont généralement manipulés et instrumentalisés par les leaders politiques* ». Quand un autre soutenait : « *… les activités menées ont permis de vulgariser des connaissances en vue d’améliorer le cadre de travail des taxi-motos et de cohabitation avec les autres acteurs du transport ».*

Au regard de la prise en compte des besoins et priorités des groupes/bénéficiaires cibles, le projet a été également pertinent ; tout d’abord, à travers l’implication de toutes les parties prenantes dans les phases de conception et de mise en œuvre des activités. Ensuite, lors de la phase d’exécution, le projet a permis de vulgariser la règlementation encadrant la conduite d’engins roulants autrefois ignorée par les conducteurs de taxi-motos et de promouvoir la cohabitation pacifique avec les autres acteurs de la vie socio-économique du pays.

**Sur l’efficience du projet :** La bonne organisation des instances de gouvernance et d’exécution a favorisé la mise en œuvre de toutes les activités du projet. De plus, la plupart des indicateurs du cadre logique du projet ont été atteints ou significativement améliorés. Cette performance est imputable à la mobilisation des ressources financières, humaines, matérielles et administratives adéquates. Cependant, la crise sanitaire liée à la pandémie de COVID-19 a entrainé une extension de cinq (5) mois de la durée initialement prévue du projet. Cette extension n’a pas nécessité de réaménagement budgétaire.

Le financement du projet a été assuré par le PBF. Grâce à une bonne programmation budgétaire, le projet enregistrait, au moment de l’évaluation finale, un taux d’exécution budgétaire de 82,10%. Les ressources financières mobilisées ont permis donc de réaliser la quasi-totalité des activités prévues du projet.

Concernant les ressources humaines, en plus du personnel d’appui et des acteurs de mise en œuvre au niveau des trois (3) agences du Système des Nations Unies impliquées, l’exécution du projet a été facilitée par l’apport des autres partenaires du projet (acteurs gouvernementaux, acteurs des OSC, bénéficiaires directs et indirects). On retiendra que grâce à la bonne gestion des ressources humaines mobilisées par les différentes parties prenantes, les activités ont été presque toutes réalisées sans générer de coût supplémentaire. Celle-ci a été caractérisée par une bonne répartition des tâches au regard de l’expertise et des expériences de chaque acteur.

S’agissant des ressources matérielles et administratives, elles ont été mobilisées par l’UNFPA et affectées aux besoins du projet relatifs aux déplacements, à l’équipement, à l’organisation des réunions et ateliers, à la diligence des tâches administratives, au suivi-évaluation, etc.

**Sur l’efficacité du projet :** le projet visait deux (2) principaux résultats : (*i*) les violences liées à l’instrumentalisation sociale et politique des jeunes conducteurs de taxi-motos sont réduites avant, pendant et après les périodes électoraux de 2019 et 2020 et (*ii*) les jeunes taxi-motards des zones ciblées deviennent des acteurs et des vecteurs de consolidation de la paix et de renforcement de la cohésion sociale au sein de leurs communautés. Pour atteindre ces résultats, cinq (5) produits devaient être livrés et trois (3) types activités majeures réalisées (renforcement des capacités, sensibilisation et communication, plaidoyer et accompagnement) contribuant ainsi à l’amélioration ou l’atteinte des douze (12) indicateurs identifiés dans le document de projet.

Au terme de vingt trois (23) mois de mise en œuvre du projet, les 26 sous-activités planifiées ont été quasiment toutes exécutées, à l’exception de deux comités de pilotage, soit un taux de réalisation de 96%. Au titre des activités réalisées, on peut citer entre autres des réunions du comité technique, des activités de plaidoyer pour le respect des textes réglementaires en lien avec la sécurité routière, la formation des femmes policières sur les techniques de prévention et de gestion des conflits, des séances de sensibilisation des jeunes conducteurs de taxi-motos, du plaidoyer en direction des partis politiques et des leaders syndicaux, de la dotation des conducteurs de taxi-motos en casques (900) et gilets (900), de la dotation des groupements de femmes en tricycles (13), de l’organisation des concertations avec les conseillers et cadres des communes sur la prise en compte des besoins des jeunes conducteurs de taxi-motos dans les Plans de Développement Locaux, etc.

Avec la synergie des efforts des parties prenantes, le projet a pu directement renforcer les capacités de :

* 240 membres issus de 40 partis politiques dont 100 femmes sur les enjeux liés à l’instrumentalisation des jeunes conducteurs de taxi-motos à Conakry et à N’zérékoré ;
* Plusieurs élus et cadres administratifs impliqués dans la mise en œuvre du projet en élaboration des plans d’action prenant en compte les besoins prioritaires des jeunes conducteurs de taxi-motos ;
* 1.073 acteurs dont 390 femmes à travers l’organisation de 71 sessions de plaidoyer réalisées par les femmes/filles leaders à l’endroit des leaders syndicaux sur la prise en compte des dangers liés à l’instrumentalisation des jeunes conducteurs de taxi-motos assorties d’une adhésion aux messages et des engagements pour relayer ces messages de paix à l’endroit des cibles.

Dans le cadre de la consolidation de la paix, le projet a permis d’atténuer l’occurrence de l’instrumentalisation politico-sociales des taxi-motards ainsi que celles des violences émanant de la corporation. Seulement 29% des répondants ménages, ayant connaissance de l’existence du projet, déclarent pouvoir citer au moins une action entreprise par le projet pour la réduction de l'instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes conducteurs de taxi-motos en période électorale dans leur localité.

**Sur la durabilité des effets du projet :** Si 66% des répondants taxi-motards, ayant connaissance du présent projet, estiment que celui-ci pourra contribuer à la longue à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales en période électorale, ils ne sont que 43% des membres de la corporation à affirmer qu’il y a maintenant plus d’espaces de dialogue régulier entre différents groupes (taxi-motards, leaders syndicaux, politiques, religieux, sécurités...) dans leur communauté. Ils sont 31% à penser qu’il n’y a pas d’espaces de dialogue entre les différents groupes.

Quant aux répondants ménages, ils sont 45% à penser que leurs communautés disposent maintenant plus d'espaces de dialogue régulier entre différents groupes en vue de contribuer durablement à la réduction de l'instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes conducteurs de taxi-motos en période électorale.

Cependant, au regard de la proportion des taxi-motards (21%) ayant eu connaissance de l’organisation d’une formation visant à outiller leur corporation en technique de prévention et de gestion des conflits au sein de leur communauté**,** le projet ne s’aurait être durable si de nouvelles initiatives de renforcement des capacités ne sont pas prises. De plus, parmi ces jeunes taxi-motards informés, seulement 45% ont bénéficié de cette formation et 29% ont participé aux séances de restitutions des pairs ayant suivi la formation.

**Sur la sensibilité aux conflits :** Le projet a permis d’identifier l’une des sources récurrentes de conflits en Guinée, à savoir les tensions politiques nées des épisodes électoraux. A travers les activités de formation, de communication, de sensibilisation et de plaidoyer, les interventions du projet ont plutôt permis de renforcer les possibilités de paix et d’inclusion. Cette approche a ainsi permis de s’assurer que les interventions du projet ne contribuaient pas aux conflits.

Le projet n’a pas occasionné d’impacts négatifs imprévus pendant sa mise en œuvre, imputable à une bonne planification des activités et une bonne programmation budgétaire. De plus, un dispositif de surveillance des répercussions imprévues a été mis en place à travers les différents cadres de concertation avec tous les acteurs du projet ainsi qu’un système de monitoring avec les coordonnateurs des taxi-motards pour la remontée des informations en vue d’un meilleur suivi et d’une meilleure gestion des conflits à la base.

**Sur le positionnement stratégique :** Le projet présente clairement un caractère catalytique car il vise une catégorie d’acteurs qui évoluent dans le plus grand secteur de la vie socio-économique de la Guinée, en l’occurrence les conducteurs de taxi-motos. L’échantillon porte sur une petite échelle car il concerne les communes conflictogènes. A cet effet, le projet offre l’opportunité de la mise à l’échelle nationale. De plus, l’implication des autres parties prenantes gouvernementales, non-gouvernementales et de mise en œuvre du projet a permis une appropriation globale des activités ainsi que leurs impacts en matière de changement de comportements. L’approche d’inclusion et de participation effective des différents acteurs a clairement été mise en évidence et appliquée dans tout le cycle du projet. Sur le plan financier, le projet n’a pas été catalytique.

Du point de vue programmatique, le passage à l’échelle a été clairement sollicité par la partie nationale pour accélérer les effets directs et indirects du projet en termes de consolidation de la paix et de la cohésion sociale. Une réflexion des partenaires techniques et financiers s’avère donc nécessaire pour apprécier la possibilité d’un éventuel accompagnement.

Le projet a été sensible au genre et au respect des droits de l’homme à travers la participation et l’implication des femmes pendant la conception et la mise œuvre du projet. Certains groupements de femmes ont même été dotés en tricycles, au nombre de 13, en vue de leur autonomisation. Il s’agit des groupements exerçant des activités aux alentours des points de stationnement proposés par des chefs de quartiers. De plus, l’égalité des sexes a été exigée dans la mise en œuvre de certaines activités notamment celles relatives aux sensibilisations.

Le projet a pu contribuer ou veiller aux respects des droits de l’homme grâce, entre autres, à la formation sur l’importance de la consolidation de la paix et de la cohésion sociale, à la prise en compte de la dimension genre et à l’implication des forces de sécurité, des leaders politiques et religieux, etc.

Le projet étant de risque moyen, il a ainsi favorisé la prise d’initiatives par les conducteurs de taxi-motos, en tant d’acteurs et vecteurs, eux-mêmes pour sensibiliser leurs pairs afin d’atténuer l’occurrence des violences et des conflits émanant de l’instrumentalisation politico-sociales de leur corporation. Il a également favorisé une bonne collaboration entre les agences du SNU à travers le partage des TDRs et d’autres documents. Cette approche collaborative a permis l’implication des parties prenantes dans la mise en œuvre de la plupart des activités de sensibilisation et de formation.

**Sur la coordination :** Le projet a contribué au fonctionnement des autres instances de gouvernance du projet grâce à la tenue des réunions technique et de concertation. Les représentants du secrétariat technique du PBF prenaient part à certain niveau de discussion.

Au terme de la mise en œuvre des activités du projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale, plusieurs leçons ont été apprises, au nombre desquelles :

* la qualité de la coordination, la bonne collaboration entre acteurs et l’implication effective des autres parties prenantes ont été des facteurs clés de réussite de la mise en œuvre du projet ;
* les taxi-motards sont à la fois des acteurs et des vecteurs de violences dans les communautés. A ce titre, ils sont des proies facilement manipulables par les politiques lors des échéances électorales ;
* les taxi-motards participent régulièrement aux manifestions politiques et sont généralement impliqués dans les violences pendant les épisodes électoraux par le fait qu’ils sont soit des militants ou des instruments de propagandes ;
* Grâce aux activités de sensibilisation, de communication et de renforcement des capacités des partis politiques, des taxi-motards, des groupements de femmes, des forces de sécurité et des acteurs communautaires, le projet a pu contribuer à la coexistence pacifique ;
* La multiplication des espaces de dialogue régulier entre différents groupes (taxi-motards, leaders syndicaux, politiques, religieux, sécurités...) des communautés permet d’atténuer l’occurrence des conflits et des violences au cours du projet ;
* La durabilité du projet déprendra du suivi et des nouvelles initiatives prises pour renforcer les capacités des nouveaux membres des associations de taxi-motards.

**Recommandations**

En termes de principales recommandations, le consultant suggère entre autres ce qui suit :

**Aux acteurs étatiques**

* Faire appliquer la règlementation sur l’exercice de l’activité de taxi-moto et intensifier l’accompagnement des conducteurs de taxi-motos pour éviter qu’ils fassent l’objet d’instrumentalisation politique notamment en période électorale ;
* Systématiser la formation et la délivrance des permis appropriés au niveau des auto-écoles du pays en vue de la professionnalisation de l’exercice de l’activité de taxi-motos ;
* Mettre en place une base de données des immatriculations des taxi-motos au niveau du département des transports pour faciliter l’identification des taxi-motards.

**Aux autorités locales**

* Créer et/ou opérationnaliser les cadres de concertation inclusifs entre les acteurs (autorités publiques, acteurs OSC, acteurs communautaires, populations, taxi-motards, organisations féminines, etc.) pour renforcer la sécurité routière ;
* Accompagner les groupements des conducteurs de taxi-motos en les octroyant des points de stationnement officiels, en les formant au code de la route et en les sensibilisant sur l’importance de la paix ;
* Promouvoir la participation des jeunes conducteurs de taxi-motos dans les instances de prise de décision au niveau local et communal notamment les faire participer, en fonction de l’ordre du jour, aux réunions statutaires des conseils communaux pour recueillir de manière consultative les avis et suggestions.

**Aux conducteurs de taxi-motos**

* Organiser la corporation pour lui permettre de mieux exercer l’activité de taxi-moto en vue d’assurer sa pérennité ;
* Poursuivre les campagnes de sensibilisation des pairs sur les dangers et risques sociaux inhérents à l’instrumentalisation politico-sociale ;
* Vulgariser et respecter le code de la route et la réglementation en vigueur pour assurer la sécurité des conducteurs de taxi-motos et celle des autres usagers de la route.

**Aux organisations de la société civile**

* Poursuivre la sensibilisation des agents de la police routière sur les bonnes pratiques en matière de contrôle de sécurité routière et des conducteurs de taxi-motos sur les pratiques responsables et citoyennes ;
* Organiser des plaidoyers pour la règlementation diligente de l’exercice de l’activité de taxi-moto et pour la régulation active de la sécurité routière dans les réformes.

**Aux autres acteurs de mise en œuvre (partis politiques, leaders religieux et groupements de femmes)**

* Former les militants conducteurs de taxi-motos sur la citoyenneté et l’importance du vivre ensemble surtout en période électorale ;
* Sensibiliser les militants et responsables, particulièrement les conducteurs de taxi-motos qui militent sur l’importance de la paix et de la cohésion sociale ;
* S’impliquer activement et de manière systématique dans le dialogue communautaire autour de la pacification du processus électoral.

**Aux agences du SNU, au PBF et aux autres partenaires de développement**

* Accompagner la partie nationale pour la mise à l’échelle du projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale ;
* Contribuer ou poursuivre le renforcement des capacités des autorités locales et des jeunes conducteurs de taxi-motos en matière de prévention et de résolution des conflits dans toutes les communes ;
* Encourager la promotion du genre et la prise en compte des droits des personnes vulnérables dans les projets.

# **Introduction**

La Guinée, à l’image d’autres pays africains, a une population très jeune. Selon le recensement général de la population (RGPH3) de 2014, près de 61% de la population a moins de 25 ans, dont 45,3% sont des jeunes femmes. Les femmes représentent aussi 51,7% de la population totale. De plus, le chômage, très élevé au sein de la population active, touche en particulier les jeunes avec 83% des chômeurs enregistrés, 61% des jeunes diplômés sont sans emploi (RGPH3, 2014). Aussi, les villes guinéennes sont caractérisées par une urbanisation explosive et non maitrisée. La capitale Conakry est passée de 32.000 habitants en 1958 à 3 millions d’habitants en 2014, soit 23% de la population guinéenne. Les communes de Ratoma et Matoto comptent à elles seules 79% de la population de Conakry. De même que N’zérékoré, qui est le chef lieux de la Guinée forestière, compte 300 000 habitants en 2014 (RGPH3, 2014), soit 2,3% de la population guinéenne. Cette croissance démographique se fait sans planification en matière d’urbanisme, et donc sans infrastructures adéquates ni les services de transport appropriés.

L’urbanisation rapide et mal planifiée des centres urbains, l’absence d’investissements de l’Etat dans des services publics et les infrastructures routières, la paupérisation des zones urbaines et le chômage de masse des jeunes ont favorisé l’émergence et l’accélération de l’usage des moto-taxis dans les grandes villes africaines comme moyens de transport. Ainsi, le transport public en moto-taxi exercé essentiellement par des jeunes est apparu comme une réponse urbaine à la défaillance du transport public. Les taxi-motards ont acquis à Conakry et dans les régions un statut social et économique complexe et ambigu à la fois auprès des autorités publiques, des autorités locales et de la population en général.

Cette situation les expose à l’instrumentalisation politico-sociale qui s’est accentuée ces dernières années en Guinée pour plusieurs raisons : d’une part, les enjeux d’expérience démocratique et ; d’autre part, les conducteurs de taxi-motos sont jeunes et représentent une large frange de la population en attente d’un avenir socioéconomique. Ils sont donc, à ce titre, et au-delà du fait qu’ils sont visibles et audibles lors des défilés et cortèges, des relais symboliques pour les jeunes se trouvant dans des situations précaires similaires. Leur utilisation dans les cortèges politiques engendre beaucoup de violences, qui réduisent la participation de la population aux discussions et actions publiques liées à la politique, notamment les femmes et les filles.

Pour contribuer à consolider la paix et la cohésion sociale, trois (3) agences des Nations Unies, en l’occurrence l’UNFPA (lead), l’OIM et le PNUD, dans le cadre de leur appui au Gouvernement guinéen, sur financement du fonds de consolidation de la paix des Nations Unies (PBF), ont mis en œuvre le projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes conducteurs de taxi-motos pour réduire les problèmes qui affectent l’activité taxi-moto, dans la perspective des élections législatives de 2019 et des présidentielles de 2020. Ce projet, qui contribue à la mise en œuvre de la « stratégie nationale de prévention, de gestion des conflits et de renforcement de la citoyenneté », avait pour objectif de transformer les jeunes taxis motards issus des zones conflictogènes (Conakry et N’Zérékoré) en agents de pacification en période électorale. Il est mis en œuvre dans les 5 communes de Conakry et la commune urbaine de Nzérékoré tout en renforçant la préservation de la paix avec les jeunes conducteurs de taxi-motos.

La démarche du projet a mis l’accent sur les capacités des jeunes taxi-motards en matière de gestion de conflits, de valorisation de la professionnalisation de leur métier et de mise en place d’un climat local de gouvernance qui inspire la confiance entre les acteurs (opérateurs, communautés et autorités locales) grâce à des mécanismes d’échanges et de redevabilité.

# **Buts de l’évaluation finale**

Le but de l’évaluation finale a consisté à déterminer dans quelle mesure les interventions ont bénéficié en premier lieu aux jeunes taxi-motards, exposés aux instrumentalisations politiques en périodes électorales, et en deuxième lieu, à tous les autres acteurs indirects dont entre autres les acteurs étatiques, les acteurs des collectivités locales, les partis politiques et les populations.

Les principaux utilisateurs de l'évaluation sont le Gouvernement, le Secrétariat Technique du PBF, les acteurs étatiques impliqués dans la consolidation de la paix, les agences du système des Nations Unies en Guinée, qui peuvent tous utiliser l'évaluation comme une base objective pour la prise de décision.

L'évaluation finale pourrait également être utilisée par la société civile, le secteur privé, les partis politiques ainsi que les autres partenaires de développement en République de Guinée, à travers la diffusion de ses résultats.

*Tableau 1. Utilisateurs et utilisations de l'évaluation.*

|  |  |
| --- | --- |
| Utilisateurs de l’évaluation | Utilisations de l’évaluation |
| Gouvernement | Aide à la prise de décision politique |
| Secrétariat Technique du PBF | Effectivité de l’atteinte des résultats, de l’utilisation du fonds alloué au projet et pour la conception de nouveaux projets |
| Acteurs étatiques | Aide à l’élaboration des politiques publiques |
| Agences des Nations Unies | Choix des axes d’intervention prioritaires |
| Société Civile | Plaidoyer pour le renforcement des capacités |
| Secteur Privé | Implication dans la création des entreprises de transport |
| Partis politiques | Educations des militants |
| Partenaires au développement | Choix des axes d’interventions prioritaires |

# **Objectifs de l’évaluation finale**

L’objectif général de l’évaluation est de renforcer la redevabilité des agences de mise en œuvre du projet à savoir UNFPA (lead), OIM et PNUD, par rapport à la performance du projet vis-à-vis des donateurs, partenaires et parties prenantes ; de tirer des enseignements et d’identifier des bonnes pratiques pour informer la conception d’un projet similaire.

Les objectifs spécifiques de l’évaluation sont les suivants :

* Fournir aux parties prenantes du projet les progrès réalisés vers l’atteinte des résultats attendus du projet ;
* Évaluer le positionnement des agences au sein des partenariats nationaux et internationaux du PBF en termes de capacités de réponses aux besoins nationaux tout en ajoutant de la valeur aux résultats de développement du pays en termes de consolidation de la paix ;
* Identifier les bonnes pratiques et les leçons tirées du projet actuel et fournir des recommandations stratégiques pour les projets futurs similaires.

D’une manière spécifique, l’évaluation finale du projet cherchera à évaluer les indicateurs du projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale répartis par résultats et produits :

**Résultat 1 : Les violences liées à l’instrumentalisation sociale et politique des jeunes conducteurs de taxi-motos sont réduites avant, pendant et après les périodes électorales de 2019 et 2020.**

* *Proportion de la population croyant à l’implication des jeunes taxi-motards dans les violences liées aux manifestations socio-politiques ;*
* *Nombre de cas de violences dans lesquelles les jeunes conducteurs de taxi-motos sont impliqués avant, pendant et après les échéances électorales ;*
* *Pourcentage des jeunes taxi-motards ayant renoncé aux cortèges politiques avant, pendant et après les épisodes électoraux.*

**Produit 1.1 :** Un mécanisme de dialogue et de redevabilité entre les responsables des partis politiques, les autorités locales, les communautés et les jeunes taxi-motards est mis en place et fonctionnel.

* *Nombre de mécanismes de dialogue et de redevabilité mis en place entre les différents acteurs dans les communes cibles ;*
* *Nombre de mécanismes de dialogue et de redevabilité fonctionnels entre les différents acteurs dans les communes cibles.*

**Produit 1.2 :** Les responsables des partis politiques et les leaders syndicaux des taxi-motards sont sensibilisés et conscientisés sur les dangers de l'instrumentalisation.

* *Nombre de responsables de partis politiques et leaders syndicaux (hommes et femmes) sensibilisés sur les dangers de l’instrumentalisation des jeunes taxi-motards et les risques de violence*.

**Produit 1.3 :** La société civile assure le contrôle citoyen sur la mise en œuvre des engagements pris dans le cadre des déclarations publiques des acteurs clés et remonte les informations aux groupes d’influence (PRGI, CLJ, CLSPD) et partage avec les communautés, la police, les autorités locales et les leaders syndicaux de taxi-motards.

* *Nombre de cas de violation des engagements par les acteurs clés remontés par la société civile au groupe d’influence ;*
* *Nombre de rapport de suivi des engagements produits par les instances de la société civile qui sont partagés avec les communautés, la police, les autorités locales et les leaders syndicaux de taxi-motards.*

**Résultat 2 : Les jeunes taxis-motards des zones ciblées deviennent des acteurs et des vecteurs de consolidation de la paix et de renforcement de la cohésion sociale au sein de leurs communautés.**

* *Pourcentage de jeunes taxis-motards agissant comme acteurs de paix au sein de leurs communautés ;*
* *Niveau de perception des communautés sur le rôle des taxi-motards dans le renforcement de la cohésion sociale ;*
* *Nombre des initiatives de paix promues par les taxis-motards au sein de leurs communautés.*

**Produit 2.1 :** Les capacités des jeunes taxi-motards et des leaders communautaires sont renforcées en techniques de prévention et de gestion des conflits.

* *Nombre de jeunes hommes et femmes conducteurs de taxi-moto outillés en technique de prévention et de gestion de conflits au sein de communautés ciblées.*

**Produit 2.2 :** Les capacités organisationnelles et entrepreneuriales des taxi-motards sont renforcées.

* *Nombre des associations de conducteurs de taxi-motos formalisées.*

# **Portée de l’évaluation finale**

Cette évaluation finale a tenu compte des interventions, réalisations et résultats du projet dans les zones cibles en relation avec les composantes du projet à savoir :

1. **Les violences liées à l’instrumentalisation sociale et politique des jeunes conducteurs de taxi-motos sont réduites avant, pendant et après les épisodes électoraux de 2019 et 2020.**

* Proportion de la population croyant à l’implication des jeunes taxi-motards dans les violences liées aux manifestations socio-politiques ;
* Nombre de cas de violences dans lesquelles les jeunes conducteurs de taxi-motos sont impliqués avant, pendant et après les épisodes électoraux ;
* Pourcentage des jeunes taxi-motards ayant renoncé aux cortèges politiques avant, pendant et après les épisodes électoraux.

1. **Les jeunes taxi-motards des zones ciblées deviennent des acteurs et des vecteurs de consolidation de la paix et de renforcement de la cohésion sociale au sein de leurs communautés**

* Pourcentage de jeunes taxi-motards agissant comme acteurs de paix et de cohésion sociale au sein de leurs communautés ;
* Niveau de perception des communautés sur le rôle des taxi-motards dans la consolidation de la paix et du renforcement de la cohésion sociale ;
* Nombre des initiatives de paix promues par les taxi-motards au sein de leurs communautés.

La couverture de l’évaluation finale a concerné les communes de Ratoma, Matoto, Matam, Dixinn, Kaloum et la commune urbaine de N’zérékoré.

Les bénéficiaires directs sont les jeunes conducteurs de taxi-motos, les groupements de femmes identifiés aux lieux de stationnement des taxi-motos et les leaders syndicaux.

# **Contexte de l’évaluation finale**

Le contexte socio-politique guinéen est marqué par de nombreuses crises politiques et sociales. En effet, les jeunes sont toujours sujets aux manipulations des acteurs politiques du fait de leur situation de vulnérabilité et de marginalisation sociale et économique, le chômage et la pauvreté étant les ingrédients de taille. Comme les taxi-motards, de nombreux jeunes guinéens initient des activités qui leur procurent des revenus.  Ces jeunes conducteurs de taxi-motos s’illustrent par leur comportement souvent agressif dans la circulation, décrié par les autres usagers de la route.

Au-delà de la question du déplacement et du transport, les taxi-motos ont créé un nouveau type d’espace public qui est devenu un lieu privilégié d’observation des rapports sociaux et une caisse de résonnance de premier plan pour les mouvements politiques. Les conducteurs de taxi-motos sont considérés comme des vecteurs d’informations et sont souvent sollicités par les partis politiques pour participer à diverses caravanes. Ils offrent aux leaders des partis politiques un terrain favorable de manipulation. En période électorale et à l’occasion des différentes manifestations politiques et sociales, ils deviennent de véritables panneaux publicitaires bruyants à travers toute la ville. Ils ne sont donc pas épargnés par des tensions, des violences, des affrontements entre militants des partis politiques, particulièrement en période électorale.

C’est dans ce contexte que le Fonds des Nations Unies pour la Population (UNFPA), l’Organisation Internationale de la Migration (OIM) et le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) dans leur appui au Gouvernement, sur financement du Fonds de Consolidation de la Paix des Nations Unies (PBF) ont mis en œuvre le **projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes conducteurs de taxi-motos** pour réduire les conflits liés à l’activité taxi-motos, dans la perspective des élections législatives de 2019 et des présidentielles de 2020.

Au terme de 23 mois de mise en œuvre du projet, une évaluation finale a été envisagée conformément au document de projet. Cette évaluation finale est basée sur les indicateurs définis dans le cadre du projet pour apprécier la pertinence, l’efficacité, l’efficience et la réalisation des résultats du projet. C’est dans ce cadre que le cabinet CapEm a été sélectionné à l’effet de réaliser l’évaluation finale du projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes conducteurs de taxi-motos.

# **Méthodologie**

## **Approche méthodologique**

Cette évaluation finale du projet a utilisé des approches quantitatives et qualitatives, y compris la revue documentaire de la littérature.

* Une revue portant sur les principaux documents pour recueillir les informations sur certains indicateurs du document du projet, les statistiques aux niveaux national et local, les données d'enquêtes, des interviews semi-structurées, des groupes de discussion et des ateliers.

L’échantillonnage a été réalisé à deux niveaux :

1. la sélection des sites basée sur un choix raisonnépour déterminer les communes suivant l’intensité des interventions et les caractéristiques des localités pour faire représenter toutes les diversités (organisation de conducteurs de taxi-motos, organisation de jeunes et autorités locales et administrative) ;
2. le choix des structures et autres catégories d’informateurs à interroger suivant le domaine d’intervention du projet (éducation, promotion des jeunes, prévention des conflits, consolidation de la paix et égalité des sexes).

La collecte des informations a été conduite selon une approche participative impliquant toutes les parties prenantes et à tous les niveaux. Il s'agit notamment des différents ministères partenaires du projet et leur démembrement, les agences du SNU, le Secrétariat technique du PBF, les services publics déconcentrés, les collectivités décentralisées, des ONG, des Organisations de la Société Civile, ainsi que des bénéficiaires directs des interventions du projet.

## **Méthodes de collecte de données**

Les deux méthodes quantitatives et qualitatives suivantes ont été utilisées pour recueillir les données :

* Enquête quantitative : à ce niveau, un questionnaire ménage et un questionnaire individuel ont été élaborés pour permettre de renseigner les indicateurs du projet relatifs à la population, aux taxi-motards et aux autres informateurs clés dans les zones du projet sur *l’implication des jeunes taxi-motards dans les violences liées aux manifestations socio-politiques*.
* Enquête qualitative : auprès de certaines parties prenantes et des communautés cibles, qui a consisté à recueillir des données sur *l’implication des jeunes taxi-motards dans les violences liées aux manifestations socio-politiques et sur les questions relatives aux critères d’évaluations définis dans les termes de références*. Cette recherche s’est faite sur la base d’entretiens approfondis avec des groupes cibles et parties prenantes d’informateurs à interroger suivant le domaine d’intervention du projet (éducation, promotion des jeunes, prévention des conflits, consolidation de la paix et égalité des sexes) et a complété les données collectées auprès des groupes cibles dans le volet quantitatif.

Des outils appropriés pour le recueil des données de cette nature ont été développés pour répondre au besoin de chaque type d'enquête. Les données recueillies (données textuelles et quantitatives) ont été saisies et traitées à travers SPSS et Excel.

Des outils appropriés et sensibles au genre pour le recueil des données de cette nature ont été développés pour répondre au besoin de chaque type d'enquête.

## **Analyse des données**

Toutes les données recueillies (données qualitatives et quantitatives) ont été saisies et traitées à travers des logiciels d'exploitation et d'analyse appropriés, tenant compte des variables comme le sexe, l’âge et la situation de vulnérabilité.

En outre, une attention toute particulière a été portée sur la manière dont les données qualitatives et quantitatives ont été analysées et croisées pour fournir une image multidimensionnelle de la situation, aux suggestions de triangulation, ainsi qu’à l’analyse des multiples sources de données qui ont permis d’identifier les changements.

## **Echantillonnage**

### **Partie qualitative**

Pour l’étude qualitative, l’échantillon a été constitué par choix raisonné. Il a inclus les différentes parties prenantes et cibles du projet. Ici, les techniques de collecte de données qualitatives (entretiens individuels) ont été utilisées pour la collecte des données.

### **Partie quantitative**

Pour l’étude quantitative, c’est un échantillonnage probabiliste qui a été utilisé. Cela s’est fait à deux (2) niveaux :

1. Pour l’enquête auprès des taxi-motards et des syndicats des taxi-motards, on a procédé à un recensement des principaux points de regroupement de prestataires de taxi-moto dans chacune des communes du projet. Ensuite, on a tiré un échantillon aléatoire de vingt (20) points de regroupement de taxi-motards. Pour chaque point de regroupement tiré, dix (10) taxi-motards et deux (2) membres du syndicat des taxi-motards ont été tirés aléatoirement et enquêtés.
2. Pour l’enquête auprès de la population, les individus à enquêter (jeunes hommes et femmes âgés de 18 ans ou plus) ont été tirés au hasard, cela garantit la possibilité de généraliser les résultats obtenus à l’ensemble de la population des communes ciblées. Au préalable, une stratification par communes urbaines a été effectuée pour que l’échantillon soit représentatif de la diversité des zones (communes) concernées. L’échantillon de la partie quantitative de l’enquête était donc un échantillon aléatoire stratifié et tiré à deux degrés. Au premier degré, les zones de dénombrement ont été tirées avec une probabilité proportionnelle à leur taille (nombre de ménages). Au second degré, dans chaque zone de dénombrement tirée au premier degré, un nombre fixe de 15 ménages a été tiré à l’aide du tirage systématique avec probabilités égales. Dans chaque ménage tiré au second degré, toutes les personnes de 15 ans ou plus du ménage ont été enquêtées.

Comme la commune a été utilisée comme critère de stratification ; en conséquence, l’échantillon a été tiré de façon indépendante dans chacune des communes du projet.

## **Taille et répartition de l’échantillon**

La taille de l’échantillon détermine le coût de l’opération mais également la précision des estimations à réaliser. C’est donc l’élément le plus déterminant d’une enquête par sondage. Par conséquent, sa détermination a fait l’objet d’un soin particulier.

### **Partie qualitative**

Pour l’étude qualitative, l’échantillon est constitué par choix raisonné. Il inclut ainsi les différentes parties prenantes et cibles du projet. Ici, les techniques de collecte de données qualitatives (entretiens individuels) ont été utilisées pour la collecte des données. Ainsi des entretiens individuels ont été organisés dans chaque commune ciblée par l’évaluation finale auprès de certaines parties prenantes (membres équipes, jeunes taxi-motards et leaders syndicaux, groupements de femmes, autorités locales, membres des OSC, …). Au moins un leader syndical au niveau de chaque point de regroupement des taxi-moto sélectionné et deux personnes pour chaque partie prenante dans chacune des communes ont été interviewés.

### **Partie quantitative**

C’est un échantillonnage probabiliste qui a été utilisé au niveau de cette partie auprès des taxi-motards et des syndicats des taxi-motards. Après avoir recensé les principaux points de regroupement des taxi-motards, un échantillon aléatoire de 910 taxi-motards a été tiré, représentant 70% des 1.300 taxi-motards touchés lors de l’étude de base. Ces 910 taxi-motards ciblés ont être répartis de façon proportionnelle dans les six (6) communes couvertes par le projet.

*Tableau 2. Répartition du nombre de taxi-motards à enquêter par commune.*

|  |  |
| --- | --- |
| **Communes du projet** | **Nombre de taxi-motards à enquêter** |
| Dixinn | 66 |
| Kaloum | 31 |
| Matam | 70 |
| Matoto | 327 |
| Ratoma | 320 |
| N'Zérékoré | 96 |
| **Total** | **910** |

Pour l’enquête auprès de la population, un certain nombre de paramètres entrent dans le calcul de la taille d’un échantillon aléatoire pour un compromis entre les besoins de précision et les ressources disponibles. L’entrée de ces différentes valeurs dans la formule donne 100 ménages à enquêter, arrondi à 115 pour faciliter l’organisation pratique de la collecte des données sur le terrain. Étant donné qu’il y a six (6) communes d’études du projet, un échantillon total de 115x6 = 690 ménages à enquêter au moins a été prévu. C’est le nombre de ménages à enquêter pour pouvoir renseigner de manière fiable les indicateurs. Dans chaque ménage, en plus du chef de ménage, une personne de plus 15 ans devait être aléatoirement interviewée lors de l’administration du questionnaire.

*Tableau 3. Répartition des zones de dénombrement (ZD) et des ménages à enquêter par commune.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **No** | **Commune** | **Nombre de ZD** | **Nombre de ménages** |
| 1 | Ratoma | 17 | 251 |
| 2 | Matoto | 16 | 240 |
| 3 | Dixinn | 4 | 53 |
| 4 | Kaloum | 2 | 25 |
| 5 | Matam | 4 | 53 |
| 6 | N'Zérékoré centre | 5 | 69 |
|  | **Total** | **46** | **690** |

## **Garanties et assurances**

Le Cabinet s’est engagé à tout mettre en œuvre pour réaliser les tâches à lui confiées avec toute la qualité requise et dans le respect des délais contractuels.

## **Considérations éthiques**

Le protocole et les outils de collecte de l’évaluation ont été soumis aux parties prenantes pour recevoir, avant le démarrage de l’étude. Ce processus a attesté la disposition de l’UNFPA et ses partenaires du projet à respecter les principes d’éthiques et des droits de la population cible de l’étude.

# **Principaux constats**

## **Caractéristiques socio-démographiques des répondants**

La présente évaluation finale a ciblé quatre (4) catégories d’acteurs. Il s’agit :

* des bénéficiaires du projet, les taxi-motards des six (6) communes cibles du projet ;
* des autorités locales et administratives des communes cibles du projet ;
* des ménages (populations) des communes cibles du projet  ;
* des partenaires institutionnels impliqués dans le projet ;
* des gestionnaires et bailleur du projet (agences du SNU et secrétariat technique du PBF).

Globalement, la taille initiale de l’échantillon pour l’enquête par sondage de l’évaluation finale était de 1.600 personnes au minimum (cf. Tableaux 2 et 3) dont 910 taxi-motards[[6]](#footnote-6) et 690 personnes tirées des ménages des communes cibles du projet. Au terme de l’administration des questionnaires auprès des jeunes taxi-motards des six (6) communes cibles, 740 personnes ont été effectivement touchées, soit 81% de l’échantillon. Au niveau des ménages, 1.103 personnes ont été sondées sur un effectif ciblé de 690, soit environ deux (2) personnes par ménage.

Pour la collecte des données qualitatives, des interviews ont été organisées. Ainsi, 51 entretiens individuels ont été réalisés auprès des acteurs politiques, des élus locaux, des autorités administratives et des autres acteurs de mise en œuvre du projet. La commune de Matoto représentait 31% de l’échantillon, suivie de celle de N’zérékoré avec 22%.

En termes de répartition des répondants (taxi-motards et ménages) par commune, conformément à l’échantillon retenu, il ressort que les communes de Matoto et de Ratoma sont les plus représentées (cf. Figure 1). La commune de Kaloum ne représente que 4% des répondants ménages et 5% des répondants taxi-motards compte tenu des conséquences des mesures règlementaires prises en matière de pratique d’activité de taxi-moto dans la zone au moment de l’implémentation du projet.

*Figure 1. Répartition des répondants (ménages & taxi-motards) par commune cible.*

*Figure 2. Répartition des répondants (ménages & taxi-motards) par sexe.*

La proportion des jeunes femmes touchées par l’enquête par sondage est de 48% des répondants ménages (cf. Figure 2). Quant à l’activité de taxi-moto, elle est exercée essentiellement par les jeunes hommes comme les résultats de l’étude de base l’ont montré.

S’agissant de la répartition par tranche d’âge, au terme de l’enquête par sondage, la grande majorité (82%) des répondants sont des jeunes de 15-35 ans. Toutefois, 10% des taxi-motards ont entre 15-20 ans et donc sont relativement jeunes. Quant aux répondants ménages, 32% ont plus de 35 ans. Et, 17% d’entre eux sont de la tranche d’âge 15-20 ans (cf. Figure 3).

*Figure 3. Répartition des répondants (ménages & taxi-motards) par tranche d’âge.*

*Figure 4. Répartition des répondants (ménages & taxi-motards) par niveau d’éducation.*

Pour le niveau d’éducation, 85% des répondants taxi-motards et 75% des répondants ménages ont affirmé être allé à l’école ou alphabétisés contre 86% pour ceux de l’étude de base (conducteurs de taxi-motos). Près d’un quart (24%) des répondants taxi-motards de l’évaluation finale ont déclaré avoir le niveau universitaire contre 20% pour les répondants ménages. Cette proportion était de 22% pour les répondants taxi-motards de l’étude de base.

## **Instrumentalisation socio-politique**

Concernant les violences liées aux manifestations socio-politiques pendant et après les périodes électorales de 2019 et 2020, 39% des taxi-motards interrogés affirment que leurs localités ont connu des violences au moment de ces échéances (cf. Figure 5) contre 57% des répondants de l’étude de base. Les communes de Matam (84%), Ratoma (60%) et N’zérékoré (52%) sont les plus conflictogènes au regard des réponses des taxi-motards. La commune de Kaloum apparait comme la moins conflictogène avec 0%.

Ils sont 37% de la population du projet (ménages) à soutenir que leurs localités ont été marquées par les violences dues aux manifestations socio-politiques lors des derniers épisodes électoraux. Avec une moyenne de plus de quatre (4) conflits avant, pendant et après les épisodes électoraux de 2019-2020 dont la moitié, deux (2), sont directement du fait des taxi-motards. 41% des répondants ménages pensent que les taxi-motards ont été impliqués dans les violences liées aux manifestations socio-politiques.

*Figure 5. Violences liées aux manifestations pendant et après les élections (2019-2020) dans la localité.*

Pour les taxi-motards et les ménages interrogés, les principaux acteurs impliqués dans ces cas de violences pendants les manifestations politiques sont les jeunes, les militants des partis politiques et les forces de l’ordre et de sécurité (gendarmes et policiers).

Si près du quart (24%) des répondants taxi-motards affirment qu’ils ont été eux-mêmes impliqués dans ces violences liées aux manifestations socio-politiques, ils ne sont que 15% de la population à indexer l’implication effective des taxi-motards dans ces évènements malheureux.

S’agissant des violences perpétrées avant, pendant et après les échéances électorales, 58% des taxi-motards affirment qu’il y en a eu plus de 6 cas de violences dans leurs localités respectives. Cette proportion est de 24% au niveau des ménages interrogés.

Sur l’exercice de l’activité de taxi-moto, ils sont plus de la moitie (60%) à disposer d’une expérience de plus de deux (2) ans contre 48% pour l’étude de base. Les taxi-motards inexpérimentés, entre 1 et 6 mois d’exercice, et facilement manipulable ne représentent que 9% des répondants (cf. Figure 6).

*Figure 6. Exercice de l’activité de taxi-moto.*

Sur la participation des taxi-motards aux cortèges politiques, 28% d’entre eux affirment y avoir pris part avant, pendant et après les échéances électorales de 2019 et de 2020 dont 55% soutiennent continuer à y participer. En revanche, pour les taxi-motards qui déclarent ne plus participer aux manifestations, ils estiment que leurs motivations viennent essentiellement de leur prise de conscience. A ce titre, ils soutiennent qu’ils ignoraient la portée des risques qu’ils prenaient en se laissant manipuler. De plus, la participation aux cortèges politiques ne peut constituer une activité pour les jeunes.

## **Contribution à la paix et à la cohésion sociale**

Sur la problématique de la contribution des taxi-motards à la paix et à la cohésion sociale, 65% des taxi-motards interrogés déclarent que leur corporation joue actuellement un rôle dans la consolidation de la paix et le renforcement de la cohésion sociale dans les communes (cf. Figure 7). Ils sont 38% à déclarer être disposés à participer aux initiatives de dialogue pour réduire les conflits lors de l’étude de base. Cependant, sur la perception des autres, ils sont que 26% des répondants ménages à soutenir que les taxi-motards jouent un rôle dans la consolidation de la paix et le renforcement de la cohésion sociale dans les communautés.

Le rôle joué par les taxi-motards dans la consolidation de la paix est l’expression de leur volonté et de leur engagement à soutenir l’effort du développement du pays. La pratique de taxi-moto permet d’autonomiser et occuper les jeunes en proie au chômage et contribue également à faciliter les déplacements des citoyens dans les agglomérations.

*Figure 7. Contribution des taxi-motards à la paix et à la cohésion sociale dans leur localité.*

*Figure 8. Niveau du rôle des taxi-motards dans consolidation de la paix et de la cohésion sociale.*

Pour la quasi-totalité des taxi-motards (98%) interrogés (cf. Figure 9), leur corporation joue un rôle important dans la consolidation de la paix et le renforcement de la cohésion sociale dans leur localité. Cette proportion est de 96% chez les répondants ménages.

Quant à la promotion de la paix dans les communautés, 46% des taxi-motards affirment que leur corporation a pris des initiatives pour sensibiliser les pairs et les populations avec lesquelles ils cohabitent dans les points de stationnement. Cependant, ils ne sont que 21% à affirmer avoir eu connaissance de l’organisation d’une formation pour outiller leur corporation en technique de prévention et de gestion de conflits au sein de leurs communautés. Cette proportion relativement faible des taxi-motards met en évidence les insuffisances dans la stratégie de communication qui visait à informer le maximum de bénéficiaires dans le cadre de la mise en œuvre du projet. Elle interroge également sur le faible niveau d’engouement des taxi-motards à prendre part à de telles initiatives de renforcement de leurs capacités.

*Figure 9. Des initiatives de paix promues par les taxi-motards.*

*Figure 10. Participation à la formation en technique de prévention et de gestion de conflits.*

Plus de la moitié (54%) des taxi-motards (cf. Figure 10), ayant eu connaissance, affirment avoir participé à la formation en technique de prévention et de gestion des conflits au sein de leur communauté. Pour ceux qui n’ont pas participé à ces séances de formation, ils affirment à 29% avoir pris part aux séances de restitution des collègues outillés.

Une bonne partie des conducteurs de taxi-motos (79%) a affirmé avoir participé à une (1) séance de formation en technique de prévention et de gestion des conflits, 17% à deux (2) séances et 4% à trois (3) séances et plus. Au cours de ces séances de formation, plus de la moitié (56%) soutiennent avoir été sensibilisés sur la consolidation de la paix et le renforcement de la cohésion sociale dans leurs communautés respectives.

Durant ces séances de restitution de la formation, 81% des répondants bénéficiaires affirment qu’ils ont été sensibilisés par les leaders syndicaux de leur corporation, plus de la moitié (55%) par des collègues taxi-motards et 11% par les autorités administratives et locales (préfets, maires, chefs de quartier, etc…).

Sur le plan organisationnel, plus de la moitié des répondants taxi-motards avancent qu’il existe des associations de conducteurs de taxi-motos formalisées dans leurs différentes localités alors dans l’étude de base les mêmes acteurs soutenaient qu’il n’existe pas d’associations de conducteurs de taxi-motos. Ainsi, au terme du projet, 77% d’entre eux affirment appartenir à une association de conducteurs de taxi-motos formalisée.

# **Analyse des résultats selon les critères d’évaluation du projet**

## **Analyse programmatique**

### **Niveau de conception : pertinence et réactivité**

La pertinence concerne la mesure dans laquelle les objectifs envisagés par le projet répondent correctement à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale.

Plusieurs questions posées aux répondants (bénéficiaires et acteurs de mise en œuvre) permettent d’apprécier le niveau de conception du projet au regard de la pertinence et de la réactivité.

***Le projet était-il pertinent pour s’attaquer aux facteurs de conflit et aux facteurs de paix identifiés dans une analyse des conflits ? S’il y avait des changements contextuels importants, les objectifs et l’approche du projet demeuraient-ils pertinents ?***

Bien que très peu de personnes savaient l’existence du projet (14% des taxi-motards et 9% de la population) et que seulement 40% des taxi-motards en ont bénéficié, environ 9 répondants sur 10 (88,5% chez les taxi-motards et 89,1% dans la population) soutiennent que le projet était pertinent pour s’attaquer aux facteurs de réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale. Parmi ces répondants taxi-motards, 48% estiment que le projet était très pertinent (Figure 11).

De plus, 81% des taxi-motards et 76% de la population, qui n’avaient pas connaissance du projet, estiment qu’un tel projet était pertinent (nécessaire) pour s’attaquer aux facteurs de réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale dans leurs localités.

Dans la commune de N’zérékoré, un syndicaliste des transporteurs témoignait : « *Le projet a été pertinent de s’attaquer aux facteurs de conflits et de paix dans la mesure où les activités menées ont permis de vulgariser des connaissances en vue d’améliorer le cadre de travail des taxi-motards et de cohabitation avec les autres acteurs de transport*»*.*

Pour le secrétaire général de la commune de N’zérékoré, étant donné que leur localité fait partie des plus conflictogènes, le projet a été pertinent en ce sens qu’il a permis de faire savoir aux taxi-motards qu’ils sont des vecteurs d’information de nature à susciter les conflits ou la paix. Le commissaire adjoint de la sécurité de la commune avouait que le projet était pertinent pour leur localité compte tenu du climat social caractérisé par les tensions qui y prévalaient. Un conseiller communal de Ratoma renchérissait en affirmant : « *Le projet était pertinent car les jeunes délinquants exerçant l’activité de taxi-moto sont généralement manipulés et instrumentalisés par les leaders politiques* ». Dans la même logique, un acteur des OSC de Dixinn soutenait : « *Le projet était très pertinent car il a permis de toucher une couche fragile/vulnérable et très agitée* ».

Un chef de secteur relevant de la commune de Ratoma a mis carrément en exergue le caractère indispensable du projet au regard de sa pertinence à circonscrire les violences socio-politiques provoquées et entretenues par les taxi-motards. Pour un officier de police de la commune de Ratoma, le projet a été pertinent car la paix était menacée dans leur localité et qu’il fallait ce type de projet pour circonscrire les velléités de conflits attisés par les conducteurs de taxi-motos.

*Figure 11. Niveau de pertinence du projet pour s’attaquer aux facteurs de réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales.*

Pour un leader du parti politique UFDG de la commune de Ratoma, le projet a été pertinent car il a été conçu et mis en œuvre dans un contexte caractérisé par l’organisation d’élections législatives, référendaires et présidentielles. A ce titre, il a clairement porté des fruits grâce aux activités de sensibilisation des parties prenantes. Un leader religieux de la même commune soutenait : « *Il était vraiment important de mettre ce genre de projet car les taxi-motos étaient devenus des cibles faciles des partis politiques* ». Et un autre leader religieux de la commune de Matam de déclarer : « *Le projet était vraiment pertinent dans la mesure où il a permis une prise de conscience des jeunes taxi-motards autrefois facilement manipulables* ».

Selon une femme bénéficiaire de la commune de Matoto, le projet a été pertinent dans la mesure où leur groupement a pu surmonter les malentendus internes grâce aux activités de sensibilisation sur la paix et la cohésion sociale. Le projet a également contribué à renforcer leurs capacités dans l’exercice de leur métier en les dotant en moyens de transport.

***Le projet était-il approprié et stratégique par rapport aux principaux objectifs et défis de consolidation de la paix dans le pays au moment de la conception du projet PBF ? La pertinence s’est-elle maintenue tout au long de la mise en œuvre ?***

Le présent projet étaient approprié et stratégique d’autant plus qu’il contribue non seulement à l’effet 1 de l’UNDAF : **«***D’ici 2022, les institutions nationales au niveau central, décentralisé et déconcentré sont inclusives, assurent et garantissent, l’état de droit, la démocratie, la sécurité, la paix sociale et une gouvernance institutionnelle performante conformément aux principes des droits de l’homme***»** mais aussi à l’objectif 16 de Développement Durable (ODD 16) et au Pilier 1 du Plan de Développement Economique et Social (PNDES)  « *Promotion de la bonne gouvernance au service du développement durable» de la Guinée qui est l’Objectif National Stratégique du pays*.

Le niveau de pertinence a été maintenu tout au long de la mise en œuvre du projet pour un peu plus de la moitié (57%) des répondants taxi-motards contre 5% pour lesquels cette pertinence n’a pas été maintenue. Cette opinion est partagée par le secrétaire général de la commune de N’zérékoré qui estime que la pertinence du projet a été maintenue en ce sens que les dernières élections ont connu moins de violences grâce aux activités du projet notamment celles relatives aux sensibilisations et aux formations sur la prévention et la gestion des conflits.

Un syndicat des transporteurs de la commune de N’zérékoré a déploré les intervalles de temps relativement longs dans la mise en œuvre des activités du projet. Cette lenteur a favorisé le désapprentissage ou la négligence des bénéficiaires au regard de certaines notions ou concepts fondamentaux à retenir en vue de favoriser un environnement de cohabitation pacifique. Pour un syndicaliste de taxi-motards de Ratoma, la pertinence du projet a été maintenue grâce à l’implication de toutes les parties prenantes notamment les agents de la sécurité routière et les taxi-motards.

***Le projet était-il pertinent pour le mandat de consolidation de la paix de l’ONU et les ODD, en particulier l’ODD 16 ?***

Compte tenu du fait que le projet vise à réduire l’instrumentalisation et les violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale, sa mise en œuvre contribue donc à l’atteinte de l’Objectif de Développement Durable numéro 16 (ODD 16) : « *Promouvoir l’avènement des sociétés pacifiques et inclusives aux fins de développement durable, assurer l’accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous* » et à l’effet 1  de l’UNDAF : **«***D’ici 2022, les institutions nationales au niveau central, décentralisé et déconcentré sont inclusives, assurent et garantissent, l’état de droit, la démocratie, la sécurité, la paix sociale et une gouvernance institutionnelle performante conformément aux principes des droits de l’homme***»**.

***Le projet était-il pertinent par rapport aux besoins et aux priorités des groupes/bénéficiaires cibles ? Ont-ils été consultés lors de la conception et de la mise en œuvre du projet ?***

Lors de la rédaction de la note conceptuelle et du développement du document du projet, tous les acteurs ont été consultés (les Ministères impliqués et les ONG de mise en œuvre). De plus, les TDRs des activités du projet ont été élaborés de manière collaborative entre les principales agences du SNU concernées par le projet (UNFPA, OIM et PNUD).

Sur l’existence du projet (d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale) dans leur localité, 86% des répondants taxi-motards affirment ne pas avoir eu connaissance d’un tel projet. Pour ceux-là qui ont eu connaissance du projet, 40% d’entre eux en ont bénéficié. Un peu moins du quart (23%) souligne avoir été consulté lors de la conception et de la mise en œuvre du projet.

En ce qui concerne la pertinence au regard des besoins et priorités des taxi-motards, ils sont 84% des répondants a mentionné que le projet était bel et bien pertinent. De surcroit, pour le secrétaire général de la commune de N’zérékoré, le projet a permis de vulgariser la règlementation encadrant la conduite d’engins roulants autrefois ignorée par les taxi-motards.

S’agissant des répondants ménages, ils sont seulement 9% à affirmer avoir eu connaissance de l’existence, dans leur localité, d’un projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale.

Par rapport à la prise en compte des besoins relatifs à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales, 92% des répondants taxi-motards et 74% des répondants ménages ayant été consultés (ou ayant connaissance du projet) lors de la conception du projet soutiennent que les actions et activités prévues et réalisées dans le cadre du projet répondent aux besoins des populations pour la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale. Il s’agissait notamment de l’élaboration des messages clefs pour la sensibilisation des responsables des partis politiques, les leaders syndicaux des taxi-motards et d'autres acteurs, l’organisation des sessions de sensibilisation sur les dangers de l'instrumentalisation des taxi-motards, etc.

***Le projet a-t-il été bien arrêté pour s’attaquer à un facteur de conflit ou tirer parti d’une fenêtre d’opportunité spécifique ?***

L’un des facteurs de conflit en Guinée est la jouissance des droits politiques en période électorale. En effet, compte tenu du faible niveau d’éducation des populations, du chômage massif des jeunes ainsi que de leur grande vulnérabilité, les politiques ont tendance à recourir aux jeunes notamment ceux disposant des moyens de location pour véhiculer les messages de propagandes en prélude des élections mais aussi participer activement aux campagnes électorales. De ce point de vue, le projet a été bien conçu en ce sens qu’il vise un corps de métier particulier, les taxi-motards, qui opèrent sans la moindre protection juridique ou sociale et sont en proie à l’instrumentalisation politique à cause de leur fragilité. Le projet a renforcé les capacités des jeunes taxi-motards en vue de les permettre de résister aux tentations d’instrumentalisation politique et de s’investir en qualité de vecteurs de consolidation de la paix et de cohésion sociale.

Toutefois, les documents du projet mis à disposition dans le cadre de l’évaluation finale et les différents entretiens réalisés ne mentionnent pas un arrêt pour s’attaquer à un facteur de conflit ou tirer parti d’une fenêtre d’opportunité spécifique dans le processus de mise en œuvre du projet. Ainsi, tout porte à croire qu’il n’y a jamais eu de pause dans la mise en œuvre du projet pour capitaliser les outputs.

Par ailleurs, pour 61% des répondants ménages, le projet a contribué à la réduction de l'instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale.

***La théorie du changement du projet a-t-elle clairement formulé des hypothèses sur les raisons pour lesquelles l’approche du projet devrait produire le changement souhaité ? La théorie du changement était-elle logique, pertinente et fondée sur des preuves ?***

Une théorie du changement a été élaborée et introduite dans les documents du projet. Cette théorie a clairement formulé des hypothèses sur les raisons pour lesquelles l’approche du projet devrait produire le changement souhaité. Elle est logique, pertinente et fondée sur des preuves au regard des objectifs dont elle contribuerait à l’atteinte, tant sur le plan national qu’international.

Le projet présente clairement un caractère catalytique car il a permis de développer et mettre en œuvre une stratégie de mobilisation des ressources, dont entre autres les taxi-motards, pour la pérennisation des actions de sensibilisation et de renforcement des capacités à travers des effets induits sur les autres acteurs des zones de cohabitation. De plus, l’implication des autres parties prenantes gouvernementales, non-gouvernementales et de mise en œuvre du projet a permis une appropriation globale des activités ainsi que leurs impacts en matière de changement de comportements. L’approche d’inclusion et de participation effective des différents acteurs a été mis en évidence et appliquée dans tout le cycle du projet.

Selon le commissaire adjoint de la police routière de N’zérékoré, les jeunes taxi-motards sont des personnes « têtues » et portées vers les conflits, mais aujourd’hui, grâce aux efforts du projet, cette tendance a été inversée.

Pour un acteur des OSC de la commune de Dixinn, la théorie de changement du projet a été pertinente car une enquête préliminaire a permis de déterminer les groupes cibles. Ceux-ci ont bénéficié des renforcements de capacités en vue d’inscrire leur comportement en faveur de la sensibilisation et la promotion de la paix et de la cohésion sociale.

### **Niveau des ressources : efficience**

***Dans quelle mesure la dotation en personnel, la planification et la coordination globale du projet (y compris entre les trois agences d’exécution et avec les parties prenantes) ont-elles été efficaces ? Les fonds et les activités du projet ont-ils été versés en temps opportun ?***

Le projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale a été bien conduit grâce à la mobilisation des ressources financières, matérielles, humaines et administratives.

Pour la mise en œuvre du projet, le Fonds de Consolidation de la Paix (PBF) a apporté le soutien financier nécessaire. A cet effet, une bonne planification budgétaire a été réalisée sur la base d’un plan d’actions qui repose sur deux (2) résultats, cinq (5) produits et vingt-quatre (24) activités. Cette planification a permis d’absorber une bonne partie du budget avec un taux d’exécution budgétaire de 82,10% (cf. Tableau 4). Les activités dont la mise en œuvre relève de l’OIM ont connu un taux d’exécution budgétaire de 52,22% contre 93,50% pour les activités imputables au PNUD et 95,58% pour celles relevant de la responsabilité de l’UNFPA.

Les ressources financières mobilisées ont ainsi permis de financer le personnel et autres employés ; les fournitures, produits de base et matériels ; l’équipement, véhicules et mobilisation ; les services contractuels ; les frais de déplacement ; les transferts et subventions aux homologues ; les frais généraux de fonctionnement et les coûts indirects.

*Tableau 4. Répartition du budget du projet en dollars américains.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Agences** | **Allocations** | **Dépenses** | **Taux d’exécution budgétaire** |
| UNFPA | 540 885 | 516 974 | 95,58% |
| OIM | 372 360 | 194 458 | 52,22% |
| PNUD | 337 050 | 315 129 | 93,50% |
| **Total** | **1 250 295** | **1 026 561** | **82,10%** |

Quant aux ressources humaines (coordonnateur projet, responsable suivi-évaluation, chef de projet…), en plus du personnel d’appui des trois (3) agences du Système des Nations Unies (UNFPA, OIM et PNUD), des gestionnaires du projet, qui disposent d’expériences avérées en termes d’organisation et de mise en œuvre des activités, le projet a travaillé en bonne intelligence avec cinq (5) organisations syndicales des taxi-motards des communes cibles du projet. Ces syndicats des taxi-motards ont contribué à l’exécution de plusieurs activités du projet. Ils ont en fin facilité la mobilisation des taxi-motards dans le cadre de la sensibilisation et de la formation de ces derniers. En plus de ces organisations, la mise en œuvre du projet a été facilitée par l’implication de plusieurs autres organisations non gouvernementales à savoir : l’Observatoire Guinéen de la Sécurité Routière et de la Mobilité Urbaine (OBSERMU), Aide et Action, Association Trait d’Union des Jeunes Guinéens (ATUJG) et Regard Solidaire (ReSo) et des Groupements Locaux de Taxi-motards.

En fin, la mise en œuvre du projet a été favorisé par l’implication des acteurs gouvernementaux. Il s’agit du Ministère de la Jeunesse et de l’Emploi des Jeunes, le Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile, le Ministère de l’Action Sociale, de la Protection Féminine et de l’Enfance, le Ministère de la Citoyenneté et de l’Unité Nationale et le Ministère des Transports.

***Dans quelle mesure l’approche de mise en œuvre du projet, y compris les achats, le nombre de partenaires d’exécution et d’autres activités, a-t-elle été efficace et fructueuse ?***

L’approche de mise en œuvre du projet repose sur un mécanisme participatif basé sur la concertation sous le lead de l’UNFPA. La planification stratégique a été réalisée avec l’implication des partenaires afin d’identifier les activités. Les TDRs sont systématiquement produits par les agences responsables puis soumis à l’appréciation du comité technique composé de trois (3) agences du SNU, des points focaux gouvernementaux et des représentants des autres partenaires non gouvernementaux.

Compte tenu du partenariat entre l’UNFPA et Aide et Action, les ressources financières ont été directement mises à la disposition de cette dernière sur la base d’un plan de travail annuel (PTA) validé par les deux parties. Les autres acteurs de mise œuvre (OBSERMU, ATUJG, Groupements des taxi-motards et ReSo), ont bénéficié des ressources à travers des mémorandums signés sous le lead de la partie nationale, en l’occurrence le Ministère de la Jeunesse et de l’Emploi Jeunes. Cette démarche est conforme aux attentes du bailleur qui exige un renforcement des capacités des OSC dans le cadre de la mise en œuvre du projet. Cette approche, qui a permis de donner les moyens aux partenaires de mise en œuvre, a été positivement appréciée par ces derniers. De plus, elle a été efficiente dans la mesure où les activités prévues ont été réalisées sans la moindre requête de rallonge budgétaire. Pour le directeur communal de la jeunesse de Ratoma, militant du RPG-AEC, la diversification des partenaires de mise en œuvre du projet a permis d’assurer l’efficacité des activités.

L’approche de mise en œuvre a été également efficace et fructueuse grâce au dynamisme du comité technique qui se réunissait au moins une fois par mois et de l’équipe de projet qui se réunissait au moins une fois toutes les deux semaines lorsqu’il n’y a pas d’activité en cours. Ces rencontres ont favorisé le suivi régulier des activités et la réaction diligente pour lever les contraintes qui bloquaient et retardaient l’exécution des activités conformément à la programmation initiale. Sur les 26 principales activités planifiées, seules les réunions du comité de pilotage n’ont pu se tenir totalement, soit un taux d’exécution des activités d’environ 96%. En effet, sur 3 réunions du comité de pilotage prévues, une seule a pu avoir lieu à cause, entre autres, des mesures barrières édictées à la suite de la crise sanitaire.

Sur la durée du projet (23 mois), un seul comité de pilotage (en ligne) a été organisé sur trois (3) programmés. Cette réunion virtuelle du comité de pilotage a été placée sous la présidence du Ministre de la Jeunesse et de l’Emploi Jeune ce, à cause des mesures barrières édictées par les autorités pour circonscrire la propagation de la pandémie de COVID-19.

***Dans quelle mesure la collaboration entre agences/agence et agences/partenaires d’exécution a-t-elle gérée ?***

La collaboration entre agences d’exécution du projet a été assurée sous la coordination de l’UNFPA à travers les réunions mensuelles du comité technique et celles bi-hebdomadaires de l’équipe projet. Ces rencontres constituaient des espaces de collaboration et d’échanges entre acteurs pour une meilleure gestion du cycle du projet couvrant la planification, l’élaboration des TDRs, la mise en œuvre des activités ainsi que leur suivi-évaluation.

Le secrétaire général de la commune de N’zérékoré affirmait : « *Tout se faisait de matière collégiale avec l’implication des acteurs gouvernementaux et non-gouvernementaux* ».

***Le projet a-t-il assuré l’organisation des instances de gouvernance ?***

En dépit du contexte sanitaire et d’instabilité socio-politique, les instances de gouvernance ont pu globalement tenir les réunions. A l’exception du comité pilotage qui s’est réuni une seule fois dans 23 mois, toutes les autres instances (comité technique et équipe de projet) ont fait preuve de dynamisme dans la planification, la mise en œuvre et le suivi-évaluation des activités du projet.

***Avec quelle efficacité le projet a-t-il utilisé le tableau de projet ?***

La planification des activités et la programmation budgétaire n’ont pas forcément respecté les projections initiales à cause du contexte marqué par la crise sanitaire liée à la pandémie de COVID-19 et l’instabilité socio-politique. C’est pour ces raisons, qu’une extension a été accordée sans mise à disposition de ressources supplémentaires.

Le secrétaire général de la commune de N’zérékoré soutenait que la mise en œuvre du projet a été efficace grâce à l’utilisation adéquate du tableau du projet car toutes les activités prévues ont été effectivement exécutées dans leur circonscription.

***Dans quelle mesure le suivi des activités a été réalisé ? le projet a-t-il recueilli et utilisé des données pour suivre les résultats ? Dans quelle mesure les données mises à jour ont-elles été utilisées efficacement pour gérer le projet ?***

Le suivi du projet a été réalisé à travers le responsable suivi de l’UNFPA. Un tableau de suivi a été élaboré, assorti d’indicateurs validés par le comité technique en présence du PBF. Le comité technique évaluait l’état d’avancement sur la base du tableau de suivi et, des rapports narratifs et financiers ont été produits à l’effet de suivre les progrès réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du projet (Rapport narratif annuel 2020, Rapport annuel 2021, Rapport financier semestriel Juin 2021, etc.). Le projet a recueilli des données dont la mise à jour a permis d’ajuster certaines activités compte tenu de la pandémie de COVID-19 pour s’assurer de la gestion efficace du projet.

***Y a-t-il eu des retards dans la mise en œuvre du projet ? Ces retards ont-ils créé des occasions manquées de saisir les occasions urgentes de consolidation de la paix ?***

Oui, il y a eu des retards (à cause des mesure barrières liées à la pandémie de COVID-19) dans la mise en œuvre de certaines activités du projet nécessitant la demande d’extension de 18 mois à 23 mois. Il y a eu des occasions manquées de saisir les opportunités urgentes de consolidation de la paix surtout avant la tenue des élections. Il s’agit des activités de sensibilisation et de formation spécifiques aux leaders religieux et communautaires qui exercent une certaine influence sur les communautés et sur les jeunes. De plus, les groupements de taxi-motards auraient pu être formés sur le processus électoral et sur les comportements à observer avant, pendant et après les épisodes électoraux. Les groupements de femmes ayant bénéficié de tricycles n’ont malheureusement pas fait l’objet de suivi dans l’utilisation de ces moyens de locomotion et sur son impact sur leur productivité, leur autonomie et leur épanouissement.

Toutefois, les mesures barrières édictées dans le contexte de la pandémie de COVID-19 n’ont pas facilité la mobilisation des bénéficiaires directs et indirects du projet lors de la réalisation de certaines activités de formation et de sensibilisation.

***Dans quelle mesure l’équipe du projet a-t-elle communiqué avec les partenaires d’exécution, les parties prenantes et les bénéficiaires du projet sur l’état d’avancement du projet ?***

Dans le cadre du projet, les communications ont été assurées à travers des échanges de courriels et des réunions en présentiel par activité et sur tout le cycle du projet. Ces échanges portaient entre autres sur les TDR des activités et leur planification.

Pour un syndicaliste de taxi-motards de Ratoma, le projet a assuré la communication à travers les coordonnateurs des taxi-motards qui informaient systématiquement les acteurs de la corporation lorsque les activités sont programmées. Toutefois, une femme bénéficiaire de la commune de Ratoma regrettait : « *Depuis que nous avons été dotées en tricycles, nous n’avons eu aucun contact en tant que bénéficiaires avec les autres acteurs pour faire le point sur l’état d’avancement du projet* ». Cette affirmation vient ressortir la nécessité du suivi et de l’accompagnement des bénéficiaires du projet.

***Dans l’ensemble, le projet PBF a-t-il fourni un bon rapport qualité-prix ? Les ressources ont-elles été utilisées efficacement ?***

Oui, car toutes les activités ont été menées avec un bon retour des bénéficiaires. Dans le cadre du projet, ces derniers ont été dotés en matériels dont 13 tricycles pour les groupements de femmes, 900 casques et 900 gilets pour les taxi-motards. De plus, le secrétaire général de la commune de N’zérékoré soutient qu’il n’y a pas eu de retard dans les paiements relatifs à la mise en œuvre des activités. Une femme bénéficiaire de la commune de Matoto a confirmé que le projet a effectivement pris en charge les frais des tricycles et des cartes grise pour soutenir les groupements en vue de l’autonomisation progressive de leur couche.

***Dans quelle mesure le projet PBF a-t-il assuré des synergies au sein des différents programmes des organismes des Nations Unies et d’autres organismes d’exécution et donateurs ayant le même portefeuille ?***

Le projet a astreint les agences du SNU impliquées à travailler ensemble sur les activités dans une synergie d’action. Les activités ont été réparties entre les trois (3) agences du SNU au regard de leurs valeurs ajoutées. Cette interconnexion a permis de créer un cadre collaboratif dynamique et des externalités positives.

Du point de vue stratégique, il serait souhaitable de prévoir et d’insister dans les documents de projet, l’impératif de voir tous les acteurs de conception et de mise en œuvre travailler ensemble en étroite collaboration pour garantir le caractère catalytique des projets.

### **Niveau des résultats : efficacité**

Le projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale visait deux (2) principaux résultats : (*i*) les violences liées à l’instrumentalisation sociale et politique des jeunes conducteurs de taxi-moto sont réduites avant, pendant et après les périodes électoraux de 2019 et 2020 et (*ii*) les jeunes taxi-motards des zones ciblées deviennent des acteurs et des vecteurs de consolidation de la paix et de renforcement de la cohésion sociale au sein de leurs communautés. Pour atteindre ces résultats, cinq (5) produits devaient être livrés et 24 activités majeures réalisées contribuant ainsi à l’amélioration ou l’atteinte des douze (12) indicateurs identifiés dans le document de projet.

Au terme de vingt-trois (23) mois de mise en œuvre du projet, les activités planifiées ont été quasiment toutes exécutées, à l’exception de deux comités de pilotage et de l’évaluation finale. Il s’agit, entre autres, des réunions du comité technique, des activités de plaidoyer pour le respect des textes réglementaires en lien avec la sécurité routière, la formation des femmes policières sur les techniques de prévention et de gestion des conflits, des séances de sensibilisation des jeunes conducteurs de taxi-motos, le plaidoyer en direction des parties politiques et des leaders syndicaux, la dotation des conducteurs de taxi-motos en 900 casques et 900 gilets, la dotation des groupements de femmes en 13 tricycles, l’organisation des concertations avec les conseillers et cadres des communes sur la prise en compte des besoins des jeunes conducteurs de motos taxis dans les Plans de Développement Locaux, etc.

Avec la synergie des efforts des parties prenantes, le projet a pu directement renforcer les capacités de :

* 240 membres issus de 40 partis politiques dont 100 femmes sur les enjeux liés à l’instrumentalisation des jeunes conducteurs de taxi-motos à Conakry et à N’zérékoré ;
* Plusieurs élus et cadres administratifs impliqués dans la mise en œuvre du projet en élaboration des plans d’action prenant en compte les besoins prioritaires des jeunes conducteurs de taxi-motos ;
* 1 073 acteurs dont 390 femmes à travers l’organisation de 71 sessions de plaidoyer réalisées par les femmes/filles leaders à l’endroit des leaders syndicaux sur la prise en compte des dangers liés à l’instrumentalisation des jeunes conducteurs de taxi-motos assorties d’une adhésion aux messages et des engagements pour relayer ces messages de paix à l’endroit des cibles.

***Dans quelle mesure le projet PBF a-t-il atteint les résultats attendus et contribué à la vision stratégique du projet ?***

Le présent projet relève de l’initiative de promotion des jeunes du PBF qui est une des fenêtres de priorités spécifiques du fonds. A travers les différentes activités réalisées, citées plus haut, le projet a pu atteindre les résultats escomptés et contribuer à sa vision stratégique. Sur 12 indicateurs de résultats visés, 10 ont été atteints ou significativement améliorés, soit 83%. Les 2 indicateurs non atteints sont :

1. le pourcentage des jeunes taxis-motards ayant renoncé aux cortèges politiques avant, pendant et après les épisodes électoraux porté à 45% contre une cible de 50% et ;
2. le pourcentage de jeunes taxis-motards agissant comme acteurs de paix et de cohésion sociale au sein de leurs communautés porté à 25% contre une cible de 70%.

Pour 94% des répondants taxi-motards, les activités réalisées dans leurs localités ont été pertinentes et ont contribué à atténuer les violences et par conséquent, à consolider la paix et la cohésion sociale. Ils estiment pour 49% d’entre eux que les activités ont été d’ailleurs très pertinentes. Pour 84% d’entre eux, les activités réalisées au cours du projet ont permis de prévenir ou atténuer l’instrumentalisation et les violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale. Ils sont 72% des répondants taxi-motards à affirmer que les activités réalisées dans leur localité par ce projet ont été pertinentes.

Pour un officier de police de la commune de Ratoma, les résultats attendus ont été atteints grâce aux différentes campagnes de sensibilisation organisées dans les maisons des jeunes relevant de la circonscription. De plus, un syndicaliste de taxi-motards de la commune de Matoto soutenait que le projet a permis d’atteindre les résultats attendus dans la mesure où il y a une baisse significative des violences dans la localité. Toutefois, si les résultats du projet ont été visiblement atteints au regard des affirmations des répondants, force est de constater que le nombre de bénéficiaires escomptés a été totalement touché lors de la mise en œuvre de certaines activités. A titre d’illustration, sur une cible de 1440, 1461 jeunes taxi-motards ont été effectivement outillés en technique de prévention et de gestion de conflits au sein de communautés ciblées, soit 101%. Le projet a ainsi permis de renforcer les capacités des jeunes taxi-motards ciblés en technique de de prévention et de gestion des conflits.

Sur la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale, ils sont 69% des répondants taxi-motards à estimer que le projet y a contribué contre seulement 11% qui expriment une opinion contraire. De plus, l’intervention du projet a permis de réduire significativement le nombre de cas de violences dans lesquelles les jeunes conducteurs de taxi-moto sont impliqués avant, pendant et après les épisodes électoraux.

*Figure 12. Niveau de pertinence des activités du projet.*

Pour les répondants taxi-motards, les principales activités à succès (cf. Figure 13) du projet sont successivement la sensibilisation (89%), la mise en place des activités de concertation (46%) et les remontées des violences constatées (24%). C’est presque le même ordre de classement des activités à succès du projet concernant les répondants ménages. Ces activités à succès s’inscrivent dans la théorie du changement du projet, qui soutient que la connaissance et les consultations contribuent à réduire les violences. Cette théorie du changement semble donc bien fonctionner dans le cadre du projet en ce sens que le nombre de cas de violences, dans lesquelles les jeunes conducteurs de taxi-moto sont impliqués avant, pendant et après les épisodes électoraux, a considérablement diminué passant en moyenne de 2 à 0 entre l’étude de base et l’évaluation finale.

S’agissant de la participation des taxi-motards aux activités pour la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale dans votre localité, ils ne sont que 36% des sondés à répondre par l’affirmatif. Il s’agit notamment des campagnes de sensibilisation des populations sur le processus électoral et sur l’importance de la paix. 26% des répondants ménages, déclarent connaitre des taxi-motards qui participent régulièrement à des activités en faveur de la réduction de l'instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale dans leur localité.

*Figure 13. Activités à succès du projet.*

***Dans quelle mesure le projet PBF a-t-il largement intégré une perspective sexo-spécifique et soutenu la consolidation de la paix qui répond à l’égalité des sexes ?***

Le projet a pris en compte la dimension genre dans le cadre de la sensibilisation des taxi-motards notamment dans le choix des agents de sécurités, des populations et des autorités locales et administratives. L’exercice de l’activité de taxi-moto étant essentiellement l’apanage des jeunes hommes, la dimension genre ne pouvait être prise en compte au niveau des taxi-motards, en tant que bénéficiaires directs du projet.

C’est en développant des aptitudes et des comportements sensibles au genre et des compétences en matière de gestion et prévention des conflits que le projet PBF a contribué à rendre les jeunes conducteurs de taxis motards résilients à l’instrumentalisation politico-sociale. Ainsi, à la longue les femmes et les filles exerçant dans les lieux de stationnement seront mieux protégées et soutenues du fait d’une meilleure relation de travail et humaine avec les conducteurs de taxi-moto et feront l’objet de plus de protection contre les violences de toute sorte.

Pour le secrétaire général de la commune de N’zérékoré, il n’y a que deux (2) filles qui exercent l’activité de taxi-moto dans la zone. Dans le cadre du renforcement de la cohabitation avec les taxi-motards dans les lieux de stationnement, plusieurs groupements de femmes ont bénéficié des appuis. Cette opinion n’est pas partagée par un conseiller communal de Ratoma qui estime que le projet n’avait pas intégré la dimension égalité de sexe dans la mesure où le métier de taxi-moto est globalement exercé par les jeunes hommes.

***Dans quelle mesure la stratégie de ciblage du projet PBF était-elle appropriée et claire en termes de ciblage géographique et de ciblage des bénéficiaires ?***

Le choix des zones cibles et des bénéficiaires du projet, notamment les communes conflictogènes et les chauffeurs de taxi-motos, a été fait de commun accord avec la partie nationale et les organisations de la société civile (OSC). Sur le ciblage, le commissaire adjoint de la sécurité de la commune de N’zérékoré déclarait : « *Je crois que ce sont des zones qui étaient fréquemment secouées par des conflits auxquels les jeunes taxi-motards étaient régulièrement impliqués* ».

***Le système de suivi des projets a-t-il correctement saisi des données sur les résultats en matière de consolidation de la paix à un niveau de résultats approprié ?***

Les données sur les résultats du projet ont été correctement saisies par le système de suivi placé sous la coordination du responsable de suivi des projets de l’UNFPA.

***Dans quelle mesure les interventions appuyées par le projet ont-elles contribué à l’atteinte des résultats à la stratégie nationale de prévention des conflits ?***

Les interventions appuyées par le projet ont contribué à l’atteinte des résultats, à la stratégie nationale de prévention des conflits du fait qu’elles contribuent à l’atteinte de l’objectif du pilier 1 du PNDES.

68% des répondants ménages affirment que les activités réalisées au cours du projet permettent de prévenir ou atténuer l'instrumentalisation et les violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale. Pour le commissaire adjoint de la sécurité de la commune de N’zérékoré, la commission chargée d’apaiser les populations a fait montre de proactivité lorsque les alertes sont données.

Un officier de police de la commune de Ratoma déclarait : « *Je peux dire que le projet nous a permis de nous approcher des jeunes taxi-motards et d’améliorer la qualité d’écoute entre les différents acteurs notamment entre les agents des forces de l’ordre et des jeunes taxi-motards* ».

### **Niveau des résultats : cohérence**

***Dans quelle mesure le projet PBF a-t-il complété le travail entre différentes entités, en particulier avec d’autres acteurs des Nations Unies ou d’autres organisations ?***

Les agences du SNU étant au même niveau en termes de communication et de disponibilité, le projet n’a pas connu de problèmes dans la mise en œuvre des activités planifiées. De plus, la présence de tous les staffs à Conakry a contribué à faciliter l’exécution des activités.

***Si le projet faisait partie d’un ensemble plus large de PBF, dans quelle mesure la conception, la mise en œuvre, le suivi et la production de rapports du projet étaient-ils alignés sur ceux d’autres projets ?***

Le projet est aligné à un ensemble de projets et s’inscrit également dans un cadre de coopération avec d’autres projets.

Au moment de la mise en œuvre du projet, le PBF développait également trois autres projets dans sa programmation 2019-2020 qui sont :

* Le renforcement du dialogue et de la participation politique inclusifs qui vise à apaiser les tensions durant la période électorale ;
* L’appui à la prévention des conflits en période électorale et à la pérennisation des Synergies locales des acteurs pour la paix en Guinée Forestière ;
* L’Appui au renforcement et à l’accès au service public de la justice judiciaire et électorale visant à adresser les problématiques de contentieux électoral, de justice et d’impunité.

Ainsi, le projet devrait intervenir de manière complémentaire et coordonnée avec ces trois projets de consolidation de la Paix.

***Comment les parties prenantes ont-elles été impliquées dans la conception et la mise en œuvre du projet ?***

Les parties prenantes ont été impliquées dans la conception et la mise en œuvre du projet à travers les réunions des instances de gouvernance et des concertations, des consultations et des réunions avec les points focaux et les bénéficiaires.

### **Niveau de durabilité et appropriation**

Tout d’abord, au terme de la mise en œuvre du projet, 29% des répondants ménages, ayant connaissance du projet, déclarent pouvoir citer au moins une action entreprise par le projet pour la réduction de l'instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale dans leur localité. Parmi ces actions, il y a l’organisation des sessions de sensibilisation sur les dangers de l'instrumentalisation des taxi-motards, la formation des responsables des organisations de taxi-moto sur la citoyenneté et le civisme, la communication non violente et la médiation surtout envers les femmes et les filles, etc.

Cependant, au regard de la proportion des taxi-motards (21%) ayant eu connaissance de l’organisation d’une formation visant à outiller leur corporation en technique de prévention et de gestion des conflits au sein de leur communauté**,** le projet ne s’aurait être à ce stade durable si de nouvelles initiatives de renforcement des capacités ne sont pas prises. De plus, parmi ces jeunes taxi-motards informés, seulement 45% ont bénéficié de cette formation et 29% ont participé aux séances de restitutions des pairs ayant suivi la formation.

***Dans quelle mesure le projet PBF a-t-il contribué aux résultats stratégiques plus larges définis dans les plans stratégiques, les programmes législatifs et les politiques nationaux ?***

Le projet contribue, entre autres, à l’atteinte des résultats de la « lettre de politique nationale des droits de l’homme » et de la « stratégie nationale de la prévention des conflits et du renforcement de la citoyenneté » développée par le Gouvernement guinéen avec l’appui du système des Nations Unies et du PBF. De façon spécifique, il contribue à l’éducation à la paix et à la coexistence pacifique, au renforcement des capacités des acteurs majeurs notamment les jeunes, etc.

Sur la durabilité des effets du projet, pour 66% des répondants taxi-motards, ayant connaissance de l’existence du projet, celui-ci pourra contribuer à la longue à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale. De plus, 43% des répondants taxi-motards pensent qu’il y a plus d’espaces de dialogue régulier entre différents groupes (taxi-motards, leaders syndicaux, politiques, religieux, sécurités...) dans leur communauté maintenant pour la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale. Ils ne sont que 31% à penser qu’il n’y a pas d’espaces de dialogue entre les différents groupes. Au terme du projet, 5 cadres de dialogue local inclusif et fonctionnel ont été mis en place sur 6 prévus. Seul celui de Kaloum n’a pas pu avoir lieu à cause de l’interdiction de l’activité de taxi-motos dans la commune.

Quant aux répondants ménages, ils sont 45% qui pensent qu'il y a maintenant plus d'espaces de dialogue régulier entre différents groupes (taxi-motards, leaders syndicaux, politiques, religieux, sécurités...) dans leur communauté en vue de la réduction de l'instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale.

25% des répondants taxi-motards soutiennent qu’il existe des occasions et des espaces de dialogue régulier dans leur communauté pour parler de la réduction de l'instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale. Pour 57% des répondants ménages, le projet pourra à la longue contribuer à réduire ces fléaux dans lesquels les jeunes notamment taxi-motards sont à la fois acteurs, vecteurs et victimes.

Pour un acteur des OSC de Dixinn, le projet a contribué à la réduction de la violence et à l’instauration de la paix et de la cohésion sociale dans les différentes communes.

***La conception de l’intervention a-t-elle inclus une stratégie appropriée de durabilité et de sortie (y compris la promotion de l’appropriation nationale/locale, l’utilisation des capacités nationales, etc.) pour soutenir des changements positifs dans la consolidation de la paix après la fin du projet ?***

Implication de la partie nationale, des acteurs des OSC et des bénéficiaires a favorisé une appropriation en vue de soutenir les efforts de changement en faveur de la consolidation de la paix. En effet, la partie nationale, représentée par les Ministères sectoriels impliqués dans le projet, a été associée à la conception du projet (lors des réunions techniques), à la mise en œuvre du projet (avec la participation des points focaux sectoriels et des acteurs de mise en œuvre – OSC partenaires) et à la gouvernance du projet (comité de pilotage). Cette implication a été matérialisée au niveau local de telle sorte que, dans la commune de N’zérékoré, un comité local de suivi des activités du projet a été institué et placé sous la présidence du Vice-maire.

***Dans quelle mesure le Gouvernement et les autres parties prenantes sont-ils fermement engagés à maintenir les résultats de l’appui du PBF et des initiatives continues, en particulier la participation des femmes aux processus de prise de décisions, appuyés dans le cadre du projet PBF ?***

Dans la phase de mise en œuvre du projet, le Gouvernement a été fortement impliqué à travers le Ministère de la Jeunesse et de l’Emploi des Jeunes, le Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile, le Ministère de l’Action Sociale, de la Protection Féminine et de l’Enfance, le Ministère de la Citoyenneté et de l’Unité Nationale et le Ministère des Transports. Cette implication de la partie nationale montre sa volonté de suivre l’évolution du projet et de s’approprier les résultats obtenus. Cependant, à l’exception de l’identification et l’implication des femmes et filles leaders dans les sessions de plaidoyers pour la prise en compte des dangers liés à l’instrumentalisation des taxi-motards, le projet n’a visiblement pas prévu d’initiatives visant à appuyer la participation des femmes aux processus de prise de décisions.

***Comment le projet a-t-il renforcé et contribué au développement des capacités nationales afin de garantir la pertinence des efforts et des avantages ?***

Grâce aux initiatives du projet, 84% des répondants taxi-motards, ayant été formés, affirment se sentir capables aujourd’hui d’entreprendre des actions seul ou en collaboration avec d’autres (amis, collègues, syndicats) pour prévenir ou atténuer l’instrumentalisation et les violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale. Au titre des initiatives du projet, les répondants taxi-motards citent, entre autres, la formation en entreprenariat, la création des activités génératrices de revenus, la sensibilisation pour la consolidation de la paix et la cohésion sociale, la sensibilisation sur les risques de l’instrumentalisation et sur l’exercice de l’activité de taxi-moto, etc.

Moins de la moitié (44%) des répondants taxi-motards affirment avoir des occasions et des espaces de dialogue régulier entre eux pour parler de la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale. Un peu plus du quart (26%) des répondants taxi-motards soutiennent plutôt qu’il n’existe pas d’occasions et des espaces dialogue entre eux.

### **Présentation de l’analyse « forces, faiblesses, opportunités et menaces »**

Pour mettre en évidence certaines caractéristiques marquantes de la mise en œuvre du projet, nous recourons à l’analyse des « forces, faiblesses, opportunités et menaces (FFOM) ». En effet, cette analyse part d’une démarche de réflexion en groupe bien organisée. C’est pourquoi, elle est utilisée pour illustrer les expériences, déceptions, espoirs et inquiétudes des acteurs de mise en œuvre du présent projet.

L’analyse FFOM a ainsi permis d’identifier les forces et les faiblesses du projet, compte tenu des opportunités et menaces existantes dans l’optique de mieux pérenniser les acquis du projet. Pour cette évaluation finale, nous avons opté pour l’approche globale dont les résultats sur la mise en œuvre effective du projet sont présentés dans le Tableau ci-après.

*Tableau 5. Les résultats de l'analyse FFOM.*

|  |  |
| --- | --- |
| **Forces**   1. Forte implication des bénéficiaires et des acteurs de mise en œuvre du projet notamment les taxi-motards, les acteurs gouvernementaux et les acteurs des OSC ; 2. Longue expérience des trois agences du Système des Nations Unies[[7]](#footnote-7) en matière de conception et de mise en œuvre des projets visant à renforcer la consolidation de la paix et de la cohésion sociale ; 3. Transformation de plusieurs taxi-motards, autrefois vecteurs de propagandes et de violences socio-politiques, en agents pacificateurs grâce aux activités de formation et de sensibilisation sur l’importance de la paix ; 4. Création de plusieurs cadres de dialogue locaux inclusifs dans les communes du projet ; 5. Prise en compte de la dimension genre dans la mise en œuvre du projet et dotation des femmes en tricycles en vue de les accompagner dans l’exercice des activités génératrices de revenus en vue de leur autonomisation. | **Faiblesses**   1. Collaboration insuffisante avec certains acteurs (coordonnateurs des taxi-motards) pour une meilleure collecte des données à l’effet de bien conduire l’évaluation finale du projet ; 2. Opérationnalisation insuffisante du comité de pilotage qui s’est réuni une seule fois durant la période de mise en œuvre du projet (23 mois) ; 3. Ralentissement de l’implémentation du projet dans la commune de Kaloum à cause des mesures règlementaires prises en matière de pratique d’activité de taxi-moto au moment de la mise en œuvre du projet ; 4. Lenteur dans la mise en œuvre de certaines activités du projet induisant le relâchement dans la conduite des démarches visant la consolidation de la paix ; 5. Extension de la durée du projet imputable à la nécessité de rectifier la planification des activités dans un contexte de crise sanitaire. |
| **Opportunités**   1. Grande motivation des taxi-motards à contribuer à consolider la paix et la cohésion sociale dans leurs localités ; 2. Mise à l’échelle nationale du projet pour donner suite à la requête de la partie nationale ; 3. Volonté et engagement des taxi-motards à s’approprier du projet pour pouvoir jouer un rôle d’agents pacificateurs notamment en période électorale ; 4. Création et renforcement d’un cadre collaboratif dynamique entre les partenaires techniques et financiers, les acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux ainsi que les bénéficiaires du projet (taxi-motards) ; 5. Volonté des femmes à jouer un rôle en faveur de la réduction de l’instrumentalisation des taxi-motards en période électorale et de la consolidation de la paix. | **Menaces**   1. Tentations d’instrumentalisation socio-politique en période électorale des taxi-motards à cause de leur grande vulnérabilité ; 2. Absence de démarche claire visant la mise à l’échelle du projet en dépit de la volonté exprimée par la partie nationale ; 3. Résurgence de nouvelles crises socio-économiques ou politiques telles que l’apparition de nouveaux variants, difficilement contrôlable, de la maladie à coronavirus susceptibles d’empêcher ou de retarder la mise en œuvre de certaines activités du projet ; 4. Instabilité politique dans un contexte de transition ; 5. Formalisation insuffisante des taxi-motards en vue de la qualification de l’exercice de taxi-moto et du renforcement de la sécurité routière. |

L’observation du tableau d’analyse FFOM permet de tirer plusieurs enseignements. Concernant les forces du projet, l’expertise et la bonne collaboration des trois (3) agences du SNU a permis une bonne planification des activités du projet et une bonne programmation budgétaire. L’implication systématique des autres parties prenantes pendant la conception et la mise en œuvre des activités a facilité la conduite réussie du projet. Grâce à l’engagement des bénéficiaires (taxi-motards), l’instrumentalisation socio-politique de leur corporation a diminué et la perception des populations sur ces acteurs « fragiles » facilement manipulables changent progressivement. Plusieurs taxi-motards sont passés d’instruments de propagande et de violences socio-politiques, à agents pacificateurs. L’implication des femmes dans la mise en œuvre de certaines activités a permis d’amplifier les effets bénéfiques du projet en matière de consolidation de la paix et de la cohésion sociale.

S’agissant des faiblesses identifiées dans la mise en œuvre du projet, elles proviennent pour l’essentiel de l’opérationnalisation insuffisante du comité de pilotage pour donner des orientations stratégiques, du refus de collaboration de certains coordonnateurs des taxi-motards, pensant qu’ils devaient bénéficier d’une prise en charge financière dans le cadre du projet, de la non mise en œuvre de certaines activités dans la commune de Kaloum à cause des mesures règlementaires prises en matière de pratique d’activité de taxi-moto et la lenteur dans l’exécution de certaines activités du projet induisant le relâchement des bénéficiaires.

Le projet a par ailleurs tiré avantage de plusieurs opportunités dont la grande motivation des taxi-motards à contribuer à consolider la paix et la cohésion sociale dans leurs localités et la création et le renforcement d’un cadre collaboratif inclusif et dynamique entre les partenaires techniques et financiers, les acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux ainsi que les bénéficiaires du projet (taxi-motards).

Toutefois, plusieurs menaces pèsent sur la pérennisation des acquis du projet, au nombre desquelles, on peut citer les risques ou tentations d’instrumentalisation socio-politique en période électorale des taxi-motards à cause de leur grande vulnérabilité et l’absence de démarche claire visant la mise à l’échelle nationale du projet en dépit de la volonté politique exprimée par la partie nationale.

### **Sensibilité aux conflits**

***Le projet PBF avait-il une approche explicite de la sensibilité aux conflits ?***

Le projet a implémenté une approche sensible aux conflits car il a tout d’abord identifié l’une de ses principales sources en Guinée, à savoir les tensions politiques nées des épisodes électoraux. A travers les activités de formation, de communication, de sensibilisation et de plaidoyer les interventions du projet ont plutôt permis de renforcer les possibilités de paix et d’inclusion. Cette approche a ainsi permis de s’assurer que les interventions du projet ne contribuaient pas aux conflits.

***Le projet a-t-il été responsable d’impacts négatifs imprévus ?***

Grâce à une bonne planification des activités et une bonne programmation budgétaire, le projet n’a pas occasionné d’impacts négatifs imprévus pendant la mise en œuvre des activités. Aucun constat d’impact négatif n’a été fait et aucune information révélée ou mentionnée dans les documents du projet.

***Un processus continu de surveillance du contexte et un système de surveillance permettant de surveiller les répercussions imprévues ont-ils été mis en place ?***

Pour une meilleure gestion de l’ensemble du cycle du projet, un dispositif de surveillance des répercussions imprévues a été mis en place à travers les différents cadres de concertation avec tous les acteurs du projet. De plus, le système de *monitoring* avec les coordonnateurs des taxi-motards a permis de remonter systématiquement les informations afin de pouvoir permettre aux organes de gouvernance du projet de prendre des dispositions adaptées pour mieux gérer les éventuels imprévus.

## **Analyse de positionnement stratégique**

### **Catalytique**

***Le projet a-t-il été catalytique, sur le plan financier ou sur le plan programmatique ?***

C’est un projet catalytique en ce sens que les taxis-motards constituent le symbole visible des jeunes qui évoluent dans le secteur informel. Il a permis de mettre plusieurs acteurs ayant des mandats complémentaires mais qui n’ont pas l’habitude d’œuvrer ensemble, autour de cette population cible de jeunes taxi-motards en vue de trouver une solution multi-dimensionnelle, durable, et urgente dans un environnement électoral délétère. Il est également complémentaire avec les autres initiatives financées par le PBF et d’autres programmes du Fonds fiduciaire d’urgence financé de l’Union européenne.

Sur le plan programmatique, le passage à l’échelle a été clairement sollicité par la partie nationale pour accélérer les effets directs et indirects du projet en termes de consolidation de la paix et de la cohésion sociale. Le secrétaire général de la commune de N’zérékoré ne disait-il pas : « *Le projet a été un peu limité. Il faut donc l’étendre à un plus grand nombre de bénéficiaires directs et indirects* ».

Une réflexion des partenaires techniques et financiers s’avère donc nécessaire pour apprécier la possibilité d’un éventuel accompagnement de la partie nationale pour davantage consolider la paix et la cohésion sociale dans le pays. Sur le plan financier, le projet n’a pas été catalytique.

***Le financement du PBF a-t-il été utilisé pour intensifier d’autres activités de consolidation de la paix et/ou a-t-il contribué à créer des plates-formes plus larges pour la consolidation de la paix ?***

Le financement du PBF a été essentiellement utilisé pour la réalisation des activités planifiées et dont les TDR ont été validés par les parties prenantes. Au nombre de ces activités, il y a la création d’une plateforme numérique, la mise en place des cadres de concertation (4 à Conakry et 1 à N’zérékoré), la formation des femmes et filles leaders sur le plaidoyer, la formation des partis politiques sur la problématique de l'instrumentalisation des taxis-motards, l’élaboration du mémorandum de non utilisation des taxis-motards dans les cortèges publiques, la conception et la validation d'un système digital de cartographie et de monitoring des engagements, etc. La création de la plateforme numérique de suivi des engagements et les cadres de concertation ont permis la participation de différentes couches sociales dans la recherche des solutions pour la consolidation de la paix.

### **Sensibilité au genre et respect des droits humains**

***Le projet a-t-il tenu compte des différents défis, possibilités, contraintes et capacités des femmes, des hommes, des filles et des garçons dans la conception des projets (y compris dans l’analyse des conflits, les énoncés de résultats et les cadres de résultats) et leur mise en œuvre ?***

Oui, à travers la participation des femmes pendant la conception et la mise œuvre du projet. Certaines femmes ont été dotées en tricycles, au nombre de 13, dans le cadre de l’exercice de leurs activités génératrices de revenus en vue de leur autonomisation. Les activités de sensibilisation et de formation ont pris en compte la dimension genre compte tenu de l’implication des femmes dans la préparation et la mise en œuvre de celles-ci. A cela, s’ajoutent la prise en compte de la dimension genre pendant les entretiens individuels réalisés auprès des forces de sécurité et des acteurs des services publics (administration et collectivités locales).

De plus, les jeunes ont été sensibilisés à la cohabitation pacifique avec les femmes au sein de leurs communautés notamment au niveau de leurs points de stationnement. Il faut aussi signaler que les commerçants aux abords des lieux de stationnement des taxi-motos subissent des violences qui impactent négativement sur leurs activités socioéconomiques.

***Les engagements pris dans la proposition de projet en faveur d’une consolidation de la paix soucieuse de l’égalité des sexes, en particulier en ce qui concerne le budget, se sont-ils concrétisés tout au long de la mise en œuvre ?***

Oui, car l’égalité des sexes a été exigée dans la mise en œuvre de certaines activités notamment celles relatives à la sensibilisation des jeunes taxi-motards et des populations sur l’importance de la consolidation de la paix et de la cohésion sociale.

***Le projet a-t-il contribué ou veillé aux respects des droits de l’homme ?***

Le projet n’a pas prévu de thématique spécifique sur le respect des droits de l’homme. Cependant, à travers les activités réalisées, il a pu contribuer ou veiller aux respects des droits de l’homme grâce à la sensibilisation et à la formation sur l’importance de la consolidation de la paix et de la cohésion sociale.

### **Tolérance au risque et innovation**

***Si le projet était qualifié de « risque élevé », les risques ont-ils fait l’état d’une surveillance et d’une atténuation adéquate ?***

Le projet étant de risque moyen, à travers les témoignages des bénéficiaires, il y a eu plusieurs initiatives prises par les taxi-motards eux-mêmes pour sensibiliser leurs pairs afin d’atténuer l’occurrence des violences et des conflits émanant de l’instrumentalisation socio-politique de leur corporation.

***Dans quelle mesure l’approche du projet était-elle novatrice ? Peut-on tirer des leçons pour éclairer des approches similaires ailleurs ?***

Ce projet parait innovant car il vise un corps de métier particulier. Il vise à s’appesantir sur les capacités de mobilisation de ces jeunes pour pouvoir influencer positivement un bon nombre d’entre eux. Il a été question de mettre à profit leur capacité de mobilisation pour véhiculer l’ensemble des messages de sensibilisation en direction des populations, en général et, des jeunes conducteurs de taxi-moto, en particulier. Le directeur communal de la jeunesse de Ratoma n’affirmait-il pas : « *C’est la première fois qu’un tel projet s’intéresse à cette catégorie socio-professionnelle* ». Cette observation est partagée par un leader religieux de la même commune.

Le projet a également favorisé une bonne collaboration entre les agences du SNU à travers le partage des TDRs. Cette approche collaborative a permis l’implication des parties prenantes (taxi-motards, police routière, acteurs des OSC, etc.) dans la mise en œuvre de la plupart des activités de sensibilisation et de formation.

Selon le secrétaire général de la commune de N’zérékoré, l’approche du projet a été appréciée par les parties prenantes car elle a permis aux acteurs de s’exprimer d’eux-mêmes sans la moindre contrainte. De manière démocratique, des diagnostics ont été posés, assortis de proposition de recommandations. Quant au commissaire adjoint de la sécurité de la commune, l’approche collaboratrice entre les coordonnateurs des taxi-motards et les agents de sécurité routière a permis de favoriser l’identification de tous les taxi-motards. Cette approche a contribué à atténuer certains travers sociaux comme la consommation de la drogue.

### **Coordination avec le Secretariat technique du PBF**

***Dans quelle mesure le projet a-t-il contribué au bon fonctionnement du secrétariat technique du PBF et les autres instances de gouvernance du projet ?***

Dans sa conception, le projet a été participative et inclusive. Les bénéficiaires et les partenaires de mise en œuvre ont contribué au processus d’analyse de la situation, d’identification des besoins et la formulation de la réponse programmatique proposée. En plus, des réunions techniques ont regroupé autour de l’analyse du contexte du pays, des points focaux des agences du SNU impliquées (UNFPA, OIM et PNUD), de l’équipe du secrétariat technique du PBF, des cadres des Ministères concernés, notamment : 1) le Ministère de la Jeunesse qui assure le lead sur toutes les questions relatives à la jeunesse et qui a déjà initié certaines interventions en direction des jeunes taxi-motards, 2) le Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile à travers sa direction nationale en charge de la sécurité routière, 3) le Ministère de l’Administration du Territoire, et 4) le Ministère de la Citoyenneté et de l’Unité Nationale.

Le projet a contribué au fonctionnement des autres instances de gouvernance grâce à la tenue des réunions techniques et de concertation. Les représentants du secrétariat technique du PBF prenaient part à certain niveau de discussion.

# **Conclusions finales**

Dans l’optique de contribuer à réduire l’instrumentalisation et les violences politico-sociales des jeunes taxi-motards, sur financement du PBF, trois (3) agences du SNU ont mis en œuvre le projet d’appui à la réduction de l'instrumentalisation politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale dans six (6) communes conflictogènes de la Guinée. Ce projet visait à transformer les jeunes taxi-motards issus de ces zones en agents pacificateurs en période électorale.

**Partant des critères d’évaluation retenus, plusieurs enseignements ressortent de l’évaluation finale.**

Sur la pertinence, le projet s’inscrit dans la consolidation de la paix et de la cohésion sociale. A ce titre, il contribue à l’atteinte de l’Objectif de Développement Durable 16 (ODD 16) et du Pilier 1 du Plan National de Développement Economique et Social (PNDES). La quasi-totalité des répondants taxi-motards et ménages soutiennent que le projet a été pertinent pour s’attaquer aux facteurs de réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale.

Sur l’efficience du projet, grâce à une bonne planification budgétaire, les ressources financières ont permis de couvrir l’ensemble des dépenses relatives à la réalisation des activités devant contribuer à l’atteinte des indicateurs identifiés dans le document de projet. Cette planification a permis d’absorber une bonne partie du budget avec un bon taux d’exécution global. Concernant les ressources humaines, en plus du personnel d’appui des trois (3) agences du SNU (UNFPA, OIM et PNUD), des gestionnaires du projet, qui disposent d’expériences avérées en termes d’organisation et de mise en œuvre des activités, le projet a travaillé en bonne intelligence avec cinq (5) organisations syndicales des conducteurs de taxi-motos des communes cibles du projet et les autres partenaires impliqués.

Quant à l’efficacité, au terme de vingt-trois (23) mois de mise en œuvre du projet, les 26 principales activités planifiées ont été quasiment toutes exécutées, à l’exception de deux comités de pilotage. Avec la synergie des efforts des parties prenantes, le projet a pu directement renforcer les capacités des militants et militantes des partis politiques, des élus et cadres administratifs, des acteurs du projet. Le projet a également pu doter des groupements de femmes en tricycles et des conducteurs de taxi-motos en casques et en gilets. Sur 12 indicateurs de résultats, 10 ont été atteints ou significativement améliorés durant la durée du projet.

En ce qui concerne la durabilité, le projet a permis d’atténuer l’occurrence de l’instrumentalisation politico-sociales des jeunes taxi-motards ainsi que celle des violences émanant de la corporation. Sur la pérennité des effets, si 2/3 des répondants taxi-motards estiment que le projet pourra contribuer à la longue à la réduction de l’instrumentalisation et des violences en période électorale, ils sont moins de la moitié des membres de la corporation à affirmer qu’il y a maintenant plus d’espaces ou cadres de dialogue régulier entre différents groupes (taxi-motos, leaders syndicaux, politiques, religieux, agents de sécurité...) dans leur communauté pour aplanir les différends et promouvoir la coexistence pacifique.

Toutefois, au regard de la faible proportion des taxi-motards ayant eu connaissance de l’organisation d’une formation visant à outiller leur corporation en technique de prévention et de gestion des conflits au sein de leur communauté**,** le projet ne s’aurait être durable si de nouvelles initiatives de renforcement des capacités ne sont pas prises. De plus, parmi ces jeunes taxi-motards informés, moins de la moitié a bénéficié de cette formation et moins du tiers a participé aux séances de restitutions des pairs ayant suivi la formation.

Par ailleurs, l’analyse des « forces, faiblesses, opportunités et menaces (FFOM) » a mis en évidence l’expertise et la qualité de la collaboration des acteurs de mise en œuvre du projet. L’implication des acteurs clés a permis de mener à bien quasiment toutes les activités programmées. Toutefois, plusieurs faiblesses ont caractérisées la mise en œuvre du projet, au nombre desquelles : l’insuffisance de collaboration de certains coordonnateurs des taxi-motos lors de la collecte des données quantitatives sur le terrain, le faible dynamisme du comité de pilotage qui s’est réuni une seule fois sur toute la durée du projet et le ralentissement de l’implémentation du projet dans la commune de Kaloum à cause des mesures règlementaires prises en matière de pratique d’activité de taxi-motos au moment de la mise en œuvre du projet.

En dépit de ces faiblesses, comme effets induits, grâce à la grande motivation des jeunes taxi-motards et la volonté des autorités administratives et locales, le projet avec l’appui de toutes les parties prenantes a permis de renforcer les capacités des acteurs de la vie socio-économique et politique des communes cibles.

Sur la sensibilité aux conflits, le projet a permis d’identifier l’une des sources récurrentes de conflits en Guinée, à savoir les tensions politiques nées des épisodes électoraux. A travers les activités de renforcement des capacités, de sensibilisation et de plaidoyer les interventions du projet ont plutôt permis de renforcer la paix et le vivre ensemble.

Sur le positionnement stratégique, on retiendra que le projet présente un caractère catalytique car il vise une catégorie d’acteurs qui évoluent dans le secteur informel, en l’occurrence les conducteurs de taxi-motos. De plus, l’implication des autres parties prenantes du projet a permis une appropriation globale des activités ainsi que leurs impacts en matière de changement de comportements. L’approche d’inclusion et de participation effective des différents acteurs a clairement été mis en évidence et appliquée durant le cycle du projet. Sur le plan financier, le projet n’a pas été catalytique. Du point de vue programmatique, le passage à l’échelle sollicité par la partie nationale devrait permettre d’accélérer les effets directs et indirects du projet en termes de consolidation de la paix et de la cohésion sociale.

Le projet étant de risque moyen, il a ainsi favorisé la prise d’initiatives par les taxi-motards, en tant d’acteurs et vecteurs, eux-mêmes pour sensibiliser leurs pairs afin d’atténuer l’occurrence des violences et des conflits émanant de l’instrumentalisation politico-sociales de leur corporation. Il a également favorisé une bonne collaboration entre les agences du SNU.

En fin, la bonne collaboration des acteurs et des parties prenantes a été un facteur clé de réussite de la mise en œuvre du projet. La sensibilisation et le renforcement des capacités des taxi-motards, autrefois, laissés pour compte, en guise de leur transformation en agents pacificateurs, ont été une véritable valeur ajoutée du projet en vue de la consolidation de la paix et de la cohésion sociale.

# **Leçons apprises**

Au terme de la mise en œuvre des activités du projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale, plusieurs leçons ont été apprises, au nombre desquelles :

* l’expertise et l’expérience des agences du SNU ont favorisé la bonne exécution de l’ensemble des activités du projet en dépit du contexte de crise sanitaire liée à la pandémie de COVID-19. La qualité de la coordination, la bonne collaboration entre acteurs et l’implication effective des autres parties prenantes ont été des facteurs clés de réussite du projet ;
* Les taxi-motards sont à la fois des acteurs et des vecteurs de violences dans les communautés. A ce titre, ils sont des proies facilement manipulables par les politiques lors des échéances électorales ;
* Les taxi-motards participent régulièrement aux manifestions politiques et sont généralement impliqués dans les violences pendant les épisodes électoraux par le fait qu’ils sont soit des militants ou des instruments de propagandes ;
* Grâce aux activités de sensibilisation, de communication et de renforcement des capacités des partis politiques, des taxi-motards, des groupements de femmes, des forces de sécurité et des acteurs communautaires, le projet a pu contribuer à la coexistence pacifique ;
* La quasi-totalité des taxi-motards estime contribuer à la consolidation de la paix et de la cohésion sociale. Cependant, la proportion de la corporation agissant en qualité d’agents de la paix reste relativement faible (25%) ;
* La multiplication des espaces de dialogue régulier entre différents groupes (taxi-motards, leaders syndicaux, politiques, religieux, sécurités...) des communautés permet d’atténuer l’occurrence des conflits et des violences au cours du projet ;
* La durabilité du projet déprendra du suivi et des nouvelles initiatives prises pour renforcer les capacités des nouveaux membres des associations de taxi-motards.

Par ailleurs, plusieurs faiblesses ont caractérisé la mise en œuvre du projet dont :

* La collaboration insuffisante avec certains acteurs (coordonnateurs des taxi-motards) pour une meilleure administration des questionnaires à l’effet de bien conduire l’évaluation finale du projet et de mettre en évidence les progrès réalisés par le projet ;
* La faible opérationnalisation du comité de pilotage qui s’est réuni une seule fois durant la période de mise en œuvre du projet (23 mois) ;
* Le ralentissement de la mise en œuvre du projet dans la commune de Matam à cause des mesures règlementaires prises pour restreindre la pratique d’activité de taxi-motos au moment de la mise en œuvre du projet.

# **Recommandations**

En termes de recommandations, le cabinet CapEm suggère entre autres ce qui suit :

**Aux acteurs étatiques**

* Faire appliquer la règlementation sur l’exercice de l’activité de taxi-moto et intensifier l’accompagnement des conducteurs de taxi-motos pour éviter qu’ils fassent l’objet d’instrumentalisation politique notamment en période électorale ;
* Systématiser la formation et la délivrance des permis de types « A » et « A1 » au niveau des auto-écoles du pays en vue de la professionnalisation de l’exercice de taxi-motos ;
* Mettre en place une base de données des immatriculations des taxi-motos au niveau du département des transports ;
* Prendre en compte le secteur des taxi-motos dans les réformes initiées au niveau des secteurs du transport et de la sécurité routière.

**Aux autorités locales**

* Créer et/ou opérationnaliser les cadres de concertation inclusifs entre les acteurs (autorités publiques, acteurs OSC, acteurs communautaires, populations, taxi-motards, organisations féminines, etc.) pour renforcer la sécurité routière ;
* Accompagner les groupements des conducteurs de taxi-motos en leur octroyant des points de stationnement officiels et en les sensibilisant sur l’importance et la nécessité d’une cohabitation pacifique avec les populations ;
* Promouvoir la participation des jeunes conducteurs de taxi-motos dans les instances de prise de décision au niveau local et communal notamment les faire participer, en fonction de l’ordre du jour, aux réunions statutaires des conseils communaux pour recueillir de manière consultative les avis et suggestions.

**Aux conducteurs de motos taxis**

* Organiser la corporation pour lui permettre de mieux exercer l’activité de taxi-moto en vue d’assurer sa pérennité ;
* Poursuivre les campagnes de sensibilisation des pairs sur les dangers et risques sociaux inhérents à l’instrumentalisation notamment pendant les épisodes électoraux ;
* Vulgariser et respecter le code de la route et la réglementation en vigueur pour assurer sa sécurité et celle des autres usagers de la route ;
* S’investir dans les campagnes de sensibilisation en faveur de la paix et de la cohabitation pacifique pour pouvoir pérenniser l’exercice de l’activité de taxi-motos.

**Aux organisations de la société civile**

* Poursuivre la sensibilisation des agents de la police routière sur les bonnes pratiques en matière de contrôle de sécurité routière et des conducteurs de taxi-motos sur les pratiques responsables et citoyennes dans l’exercice de leurs activités ;
* Organiser des plaidoyers pour l’application scrupuleuse de la règlementation sur l’activité de taxi-moto et pour la prise en compte de la problématique de la sécurité routière dans les réformes.

**Aux autres acteurs de mise en œuvre (partis politiques, leaders religieux et groupements de femmes)**

* Former/éduquer les militants, particulièrement les conducteurs de taxi-motos, sur la citoyenneté et l’importance du vivre ensemble surtout en période électorale ;
* Sensibiliser les militants et responsables, particulièrement les conducteurs de taxi-motos sur l’importance de la paix et de la cohésion sociale ;
* S’impliquer activement et de manière systématique dans le dialogue communautaire autour de la pacification du processus électoral.

**Aux agences du SNU, au PBF et aux autres partenaires de développement**

* Poursuivre l’appui en faveur de la consolidation de la paix en Guinée et la réduction du niveau de fragilité du pays ;
* Accompagner la partie nationale pour la mise à l’échelle nationale du projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale ;
* Contribuer ou poursuivre le renforcement des capacités des autorités locales et des jeunes conducteurs de taxi-motos en matière de prévention et de résolution des conflits dans toutes les communes de la Guinée ;
* Accompagner toute initiative visant à mettre à l’échelle nationale l’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales en période électorale ;
* Encourager voire exiger la promotion du genre et la prise en compte des droits des personnes vulnérables dans les projets sur financement des partenaires au développement.

# **Annexes**

## **Indicateurs de résultats**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Activités** | **Indicateurs** | **Niveau de référence** | **Cibles** | **Niveau fin du projet** | **Observations** |
| **Résultat 1 : Les violences liées à l’instrumentalisation sociale et politique des jeunes conducteurs de taxi-moto sont réduites avant, pendant et après les épisodes électoraux de 2019 et 2020** | | | | | |
|  | **Indicateur 1 a :**  Proportion de la population croyant à l’implication des jeunes taxi-moto dans les violences liées aux manifestations socio-politiques | 30,5% | <70% | 40,6% |  |
| **Indicateur 1 b :** Nombre de cas de violences dans lesquelles les jeunes conducteurs de taxi-moto sont impliqués avant, pendant et après les épisodes électoraux | 2 | 1 (Réduction de 60%) | 0 | 0 cas enregistré, soit 100% |
|  | **Indicateur :** 1c Pourcentage des jeunes taxi-motos ayant renoncé aux cortèges politiques avant, pendant et après les épisodes électoraux. | 21% (soit 272/1300) | 50% | 45,1% | Il s’agit de ceux qui ont participé au moins une fois aux cortèges politiques … |
| ***Activité* 1.1.1 :** Réaliser une enquête de perceptions | **Indicateur 1.1.1 :**  Existence d’un cadre de dialogue local inclusif et fonctionnel | Non  (0 cadre) | Oui  (6 cadres prévus) | Oui  (5 cadres mis en place, soit 83%) | Celui de Kaloum n’a pas pu être mis en place à cause de la restriction de l’activité de taxi-moto dans la commune |
| **Produit 1.2 :** Les responsables des partis politiques et les leaders syndicaux des taxi-motards sont sensibilisés et conscientisés sur les dangers de l'instrumentalisation | | | | | |
| **Activité 1.2.1 :** Élaborer les messages clefs pour la sensibilisation des responsables des partis politiques, les leaders syndicaux des taxi-motards et d'autres acteurs y inclure les dangers des violences à l’égard des femmes et des filles).  **Activité 1.2.2 :** Produire des outils de communication pour le changement de comportement  **Activité 1.2.3 :** Organiser des sessions de sensibilisation sur les dangers de l'instrumentalisation des taxi-motards  **Activité 1.2.4 :** Organiser des sessions de plaidoyers à l'endroit des responsables des partis politiques et les leaders syndicaux des taxi-motards par les filles / femmes leaders pour la prise en compte des dangers liés à l'instrumentalisation des taxi-motards.  **Activité 1.2.5 :** Faciliter le processus de compréhension des partis politiques sur les enjeux de l'instrumentalisation des taxis-motards.  **Activité 1.2.6 :** Soutenir le processus de déclaration publique des partis politiques et des leaders syndicaux des taxi-motards en faveur de la non-utilisation des taxi-motos dans les manifestions politiques ; | **Indicateur 1.2.1 :** Nombre de responsables de partis politiques (hommes et femmes) sensibilisés sur les dangers de l’instrumentalisation des jeunes taxi-motards et les risques de violence | 0 | 200 | 240 |  |
| **Produit 1.3 : La société civile assure le contrôle citoyen sur la mise en œuvre des engagements pris dans le cadre des déclarations publiques des acteurs clés et remonte les informations aux groupes d’influence (PRGI, CLJ, CLSPD) et partage avec les communautés, la police, les autorités locales et les leaders syndicaux de taxi-motards.** | | | | | |
| **Activité 1.3.1 :** Mettre en place un système digital de cartographie et de monitoring des engagements.  **Activité 1.3.2 :** Former les acteurs de la société civile sur la collecte, analyse et remontée des données liées aux violations et aux bonnes pratiques des engagements  **Activité 1.3.3 :** Appuyer le processus de monitoring, de traitement et de remontées des informations.  **Activité 1.3.4 :** Appuyer les instances de prise de décision à procéder des séances de restitution.  **Activité 3.4.5 :** Renforcer le dialogue entre les organisations faitières des femmes et filles, les chefs leaders des syndicats de taxi moto | **Indicateur 1.3.1 :** Nombre de cas de violation des engagements par les acteurs clés remontés par la société civile au groupe d’influence | 0 | 0 | 0 | Aucun cas signalé |
| **Indicateur 1.3.2 :** Nombre de rapport de suivi des engagements produits par les instances de la société civile | 0 | 3 | 2 | 66% (2 rapports) |
| **Résultat 2 : Les jeunes taxis-motards des zones ciblées deviennent des acteurs et des vecteurs de consolidation de la paix et de renforcement de la cohésion sociale au sein de leurs communautés** | | | | | |
|  | **Indicateur 2 a :** Pourcentage de jeunes taxis-motards agissant comme acteurs de paix et de cohésion sociale au sein de leurs communautés | 23,8%  (310/1300) | 70% | 25,2% |  |
|  | Indicateur 2 b : Niveau de perception des communautés sur le rôle des taxis-motards dans la consolidation de la paix et du renforcement de la cohésion sociale | Bon | Bon | Très important : 39,3% (114)  Important : 57,0% (166)  Faible : 3,7% (11)  Très faible : 0,0% (0) |  |
|  | **Indicateur 2 c :** Nombre des initiatives de paix promues par les taxis-motards au sein de leurs communautés | 0 | 5  (par commune) | 15 | Le projet n’a pas continué à Kaloum à cause des mesures restrictives relatives à l’activité de taxi-moto. |
| **Produit 2.1: Les capacités des jeunes taxi-motards et des leaders communautaires sont renforcées en techniques de prévention et de gestion des conflits** | | | | | |
| **Activité 2.1.1 :** Cartographier les groupements des moto-taxis par zone cible du projet  **Activité 2.1.2 :**  Former les responsables des organisations de taxi-moto sur la citoyenneté et le civisme, la communication non violente et la médiation surtout envers les femmes et les filles ;  Activité 2.1.3 : Appuyer des sessions de sensibilisation sur la culture de la non-violence en direction des jeunes conducteurs de taxis-moto.  **Activité 2.1.4 :** Soutenir des sessions de formation en direction des jeunes conducteurs de taxi-moto et des policiers sur le code de la route, les textes règlementaires.  **Activité 2.1.5 :** Identifier des femmes policières et les outiller en technique de prévention et de gestion pacifique des conflits et constituer en pool de formatrice et de policières référentes.   * + 1. Mobiliser les leaders communautaires pour faciliter le changement de comportement. | **Indicateur 2.1.1 :**  Nombre de jeunes hommes et femmes conducteurs de taxi-moto outillés en technique de prévention et de gestion de conflits au sein de communautés ciblées | 0 | 1 440 | 1461 | Soit 101% **(**1461 jeunes conducteurs de taxi-motos ont été effectivement formés) |
| **Produit 2.2: Les capacités organisationnelles et entrepreneuriales des taxi-motards sont renforcées.** | | | | | |
| * + 1. Former les responsables (jeunes hommes et femmes) des structures de taxi-moto sur la vie associative (fonctionnement des organisations non gouvernementales).     2. Former les responsables (jeunes hommes et femmes) des structures de moto-taxi sur la culture entrepreneuriale.   Appuyer les bénéficiaires en kits d’accompagnement (gilets, plaque taxi-moto et autres accessoires).  2.2.4 : Appuyer les initiatives entrepreneuriales portées par les filles/ femmes dans le secteur du transport de taxi-moto surtout celles opérant dans les lieux de stationnement des taxis moto | **Indicateur 2.2.1 :** nombre des associations de conducteurs de taxi moto formalisées | 0 | 23 | 22 | Le processus de formalisation des associations et groupement serait en cours au niveau des autorités pour l’obtention des agréments. |

## **Liste des personnes interviewées**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Noms et Prénoms** | **Types d’acteurs** | **Communes** |
| 1 | CAMARA Elhadj Mohamed | Leader Religieux | Matam |
| 2 | KEITA Ibrahim | Conseiller Communal | Matam |
| 3 | SANGARE Mamadi | Directeur de la Maison des Jeunes | Matam |
| 4 | SOUMAH Mamadouba | Chef de Secteur | Matam |
| 5 | BANGOURA Amara | Chef de Quartier | Matam |
| 6 | SYLLA Ibrahima Sory | Chef de Quartier | Matam |
| 7 | CAMARA Elhadj Mohamed | Conseiller Communal | Matam |
| 8 | DIALLO Ibrahim | Responsable Syndical | Matam |
| 9 | BAH Elhadj Sanoussy | Leader Religieux | Ratoma |
| 10 | SALL Djeinabou | Transitaire/ Bénéficiaire du projet | Ratoma |
| 11 | SAKO Ibrahima Sory | Directeur Communal de la Jeunesse (RPG) | Ratoma |
| 12 | BARRY Idrissa | Responsable du parti UFDG | Ratoma |
| 13 | CAMARA Moussa | Officier de Police | Ratoma |
| 14 | CAMARA Thierno Baïlo | Syndicaliste | Ratoma |
| 15 | BANGOURA Amara | Chef de Secteur | Ratoma |
| 16 | DIALLO Mamadou Baïllo | Conseiller Communal | Ratoma |
| 17 | BARRY Mamadou Aliou | Chef de Secteur | Ratoma |
| 18 | DIALLO Hadja Thiwto | Conseillère Communale | Ratoma |
| 19 | SOUARE Gadiri | Officier de Police | Dixinn |
| 20 | DIALLO Mamadou Falilou | Conseiller Communal | Dixinn |
| 21 | DIALLO Mamadou Diouma | Syndicat chef de ligne | Dixinn |
| 22 | DIALLO Souleymane | Coordonnateur de Motos Taxis | Dixinn |
| 23 | SOUMAH Fodé | Acteur OSC | Dixinn |
| 24 | SOW Aissatou | Bénéficiaire | Dixinn |
| 25 | DIALLO Fatoumata Binta | Bénéficiaire | Matoto |
| 26 | KEITA Mamoudou | Sociologue | Matoto |
| 27 | BALDE Safiatou | Bénéficiaire | Matoto |
| 28 | CAMARA Aboubacar | Responsable Syndical de Motos Taxis | Matoto |
| 29 | OULARE Mamady | Responsable Syndical de Motos Taxis | Matoto |
| 30 | BAH Sidy | Leader Syndical | Matoto |
| 31 | KABA Sory | Leader Syndical | Matoto |
| 32 | DIALLO Mamadou Bailo | Membre du Bureau Syndical | Matoto |
| 33 | SAMOURA Amara | Leader Syndical | Matoto |
| 34 | CAMARA Youssouf | Leader Syndical | Matoto |
| 35 | DIALLO Mamadou Mouctar | Leader Syndical | Matoto |
| 36 | CAMARA Alpha Kabinet | Secrétaire Général de Motos Taxis | Matoto |
| 37 | DIALLO Elhadj Aboubacar | Chef de Quartier | Matoto |
| 38 | SYLLA Soriba | Chef de Quartier | Matoto |
| 39 | BAH Mamadou Lamah | Chef de Secteur | Matoto |
| 40 | SAGNO Moussa | Leader Religieux | N’zérékoré |
| 41 | BALDE Elhadj Mamadou N’diré |  | N’zérékoré |
| 42 | DIABATE Aly |  | N’zérékoré |
| 43 | MALE Marie Véronique |  | N’zérékoré |
| 44 | KPOGHOMOU Nyakoye Lucien |  | N’zérékoré |
| 45 | KOUROUMA Charles Mario | Commissaire Adjoint Sécurité Routière | N’zérékoré |
| 46 | KABA Amara | Chargé des Collectivités décentralisées | N’zérékoré |
| 47 | SANDOUNO Dr Saa Dimio | Secrétaire Général de la Commune | N’zérékoré |
| 48 | DIALLO Kabinet | Syndicaliste Transporteur | N’zérékoré |
| 49 | DIANE Aboudramane | Syndicaliste de Motos Taxis | N’zérékoré |
| 50 | LAMAH Pierre | Syndicaliste de Motos Taxis | N’zérékoré |

## **Termes de référence**

1. **INTRODUCTION**

La Guinée a une population très jeune. Selon le 3ème recensement général de la population (RGPH3) de 2014, près de 33 % de la population ont entre 15 et 55 ans.

Cette forte proportion de jeunes dans un pays qui génère peu d’emplois risque donc de devenir une bombe à retardement démographique plutôt qu’un moteur de croissance économique. En plus de l’insécurité et du chômage, les jeunes se heurtent à d’autres nombreuses difficultés dues à des décennies de gouvernance qui a laissé de nombreux problèmes non résolus avec les conséquences réelles ou perçues d’injustice, de marginalisation et de perte de confiance des populations dans les institutions de l’État.

La nouvelle pandémie de la COVID-19 qui a été officiellement déclarée en Guinée en mars dernier avec les mesures de restriction mises en place a aussi accentué cette conjoncture présage de sérieuses atteintes aux efforts louables engagés depuis plusieurs années par les autorités nationales, partenaires au développement et la société civile nationale dans leur autonomisation socio-économique.

En effet, une analyse participative des conflits en Guinée, menée en 2017 par les acteurs nationaux avec l’appui du système des Nations Unies, montre que le pays est confronté à plusieurs types de conflits parmi lesquels les principaux sont : les conflits électoraux, les conflits sociaux liés à l’exploitation minière et aux revendications des services sociaux de base, les conflits fonciers et domaniaux. Au cœur de ces conflits se trouvent plusieurs acteurs parmi lesquels les jeunes.

Dans l’ensemble du pays notamment dans les collectivités les plus conflictogènes, les jeunes, sur fond de frustrations (sociales, politiques, économiques), initient et/ou participent aux mouvements de revendications souvent violents qui sont caractérisés par le blocage des routes, la destruction des biens et les violences physiques. Ces violences constituent aux yeux des jeunes, des moyens de pression sur les autorités pour une prise en compte de leurs préoccupations.

Prenant conscience de ce poids démographique et du rôle qu’elle joue et est amenée à jouer, le Gouvernement de la République de Guinée décide de faire de la jeunesse une priorité nationale. Plusieurs initiatives sont en cours. Parmi celles-ci le Fonds de Consolidation de la Paix apporte une contribution significative en matière de renforcement de la paix et de la cohésion sociale.

1. **CONTEXTE ET JUSTIFICATION**

Le contexte socio-politique guinéen est marqué par de nombreuses crises politiques et sociales. En effet, l’évolution économique, sociale et politique de la Guinée est fortement caractérisée par des disparités géographiques et sociales qui demeurent dans plusieurs domaines. Il existe des disparités entre le milieu urbain et le milieu rural, mais également des disparités régionales. En outre, le pays connait des disparités entre hommes et femmes. Certaines régions sont en particulier plus touchées par un climat d’instabilité, de violences et de tensions.

Les jeunes sont toujours sujets aux manipulations des acteurs politiques du fait de leur situation de vulnérabilité et de marginalisation sociale et économique, le chômage et la pauvreté étant les ingrédients de taille. En effet, le taux de chômage est élevé et contribue à les maintenir dans la pauvreté et nourrissent en eux des sentiments d’exclusion et même de désespoir.

Pour faire face au chômage, de nombreux jeunes guinéens initient des activités qui leur procurent des revenus. A leur initiative, le phénomène de taxis-motos qui a pris une ampleur inédite dans les grandes villes du pays marquées par la pauvreté et d’importants problèmes de mobilité et où les moyens de transport pour desservir les différents quartiers sont insuffisants du fait que les routes sont impraticables voire inaccessibles.

Ces jeunes conducteurs de taxis moto se trouvent dans des situations de grande précarité, ce qui induit parfois des comportements incohérents, voire dangereux, dans l’espace urbain. Ils s’illustrent par leur comportement souvent agressif dans la circulation, décrié par les autres usagers de la route. Ils insultent les autres conducteurs, roulent vite et ne respectent pas le code de la route. Leurs actions désordonnées sont celles qui mettent dangereusement en cause la cohérence du territoire urbain dans les places publiques, dans les carrefours et les rues surtout lorsqu’ils se livrent à des slaloms sur les chaussées entre les véhicules pour arriver plus vite à destination.

Ce transport urbain dit « informel », qui s’offre comme une alternative aux insuffisances de transports en commun, permet aux populations d’avoir accès aux services, aux commerces et donc de se maintenir en ville. Au-delà de la question du déplacement et du transport, les taxis-motos ont créé un nouveau type d’espace public qui est devenu un lieu privilégié d’observation des rapports sociaux et une caisse de résonnance de premier plan pour les mouvements politiques. Les conducteurs de taxis-motos sont considérés comme des vecteurs d’informations et sont souvent sollicités par les partis politiques pour participer à diverses caravanes. Ils offrent aux leaders des partis politiques un terrain favorable de manipulation. En période électorale et à l’occasion des différentes manifestations politiques et sociales, ils deviennent de véritables panneaux publicitaires bruyants à travers toute la ville. Ils ne sont pas donc épargnés par les tensions, des violences, des affrontements entre militants des partis politiques, particulièrement en période électorale.

C’est dans ce contexte que l’UNFPA, l’OIM et le PNUD dans leur appui au Gouvernement, sur financement du fonds de consolidation de la paix des Nations Unies (PBF) ont mis en œuvre le projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes conducteurs de taxis moto pour réduire les problèmes qui assaillent l’activité moto taxis, dans la perspective des élections législatives de 2019 et des présidentielles de 2020. Ce projet a pour objectif de transformer les jeunes taxis motards issus des zones conflictogènes (Conakry et N’zérékoré) en agent de pacification en période électorale. Il est mis en œuvre dans les 5 communes de Conakry et la commune urbaine de N’zérékoré tout en renforçant la préservation de la paix avec les jeunes conducteurs de taxi-moto.

Le projet contribue à la mise en œuvre de la « stratégie nationale de prévention, de gestion des conflits et de renforcement de la citoyenneté » développée par le Gouvernement avec l’appui du système des Nations Unies et du Fonds de Consolidation de la Paix.

Pour pallier à ces insuffisances et afin de disposer d’informations fiables, détaillées et actuelles sur la situation réelle dans les zones d’intervention, il est indispensable de mener une série d’études auprès des structures impliquées dans la mise en œuvre du projet à travers ces deux résultants stratégiques : ***Les violences liées à l’instrumentalisation sociale et politique des jeunes conducteurs de taxi-moto sont réduites avant, pendant et après les périodes électoraux de 2019 et 2020 (Résultat 1) et Les jeunes taxis-motards des zones ciblées deviennent des acteurs et des vecteurs de consolidation de la paix et de renforcement de la cohésion sociale au sein de leurs communautés (Résultat 2)*** sur la façon dont ces problèmes pourraient être résolus grâce à une planification et une programmation beaucoup plus ciblées, efficientes et efficaces.

Ainsi, il est indispensable d’évaluer la contribution dudit projet pour la réduction des conflits causés par les jeunes conducteurs de Taxi-mot en période électorale ainsi que les risques de conflits initiés et entretenus pas les jeunes.

1. **OBJECTIFS DE L’EVALUATION**

L’**objectif** **général** de l’évaluation est de renforcer la redevabilité des agences de mise en œuvre du projet à savoir UNFPA (lead), OIM et PNUD, par rapport à la performance du projet vis-à-vis des donateurs, partenaires et parties prenantes ; de tirer des enseignements et d’identifier des bonnes pratiques pour informer la conception d’un projet similaire.

Les **objectifs spécifiques** de l’évaluation sont les suivants :

* Fournir aux parties prenantes du projet les progrès réalisés vers l’atteinte des résultats attendus du projet ;
* Évaluer le positionnement des agences au sein des partenariats nationaux et internationaux du PBF en termes de capacités de réponses aux besoins nationaux tout en ajoutant de valeur aux résultats du développement du pays en termes de consolidation de la paix ;
* Identifier les bonnes pratiques et les leçons tirées du projet actuel et fournir des recommandations stratégiques pour les projets futures similaires.

D’une manière spécifique, l’évaluation finale du projet cherchera à évaluer les indicateurs du projet d’***Appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale*** suivants répartis par résultats et produits :

**Résultat 1: Les violences liées à l’instrumentalisation sociale et politique des jeunes conducteurs de taxi-moto sont réduites avant, pendant et après les périodes électoraux de 2019 et 2020.**

* *Proportion de la population croyant à l’implication des jeunes taxi-moto dans les violences liées aux manifestations socio-politiques ;*
* *Nombre de cas de violences dans lesquelles les jeunes conducteurs de taxi-moto sont impliqués avant, pendant et après les échéances électorales ;*
* *Pourcentage des jeunes taxis moto ayant renoncé aux cortèges politiques avant, pendant et après les épisodes électoraux.*

**Produit 1.1:** Un mécanisme de dialogue et de redevabilité entre les responsables des partis politiques, les autorités locales, les communautés et les jeunes taxi-motards est mis en place et fonctionnel.

* *Nombre de mécanismes de dialogue et de redevabilité mise en place entre les différents acteurs dans les communes cibles ;*
* *Nombre de mécanismes de dialogue et de redevabilité fonctionnels entre les différents acteurs dans les communes cibles.*

**Produit 1.2:** Les responsables des partis politiques et les leaders syndicaux des taxi-motards sont sensibilisés et conscientisés sur les dangers de l'instrumentalisation ;

* *Nombre de responsables de partis politiques et leaders syndicaux (hommes et femmes) sensibilisés sur les dangers de l’instrumentalisation des jeunes taxi-motards et les risques de violence*

**Produit 1.3:** La société civile assure le contrôle citoyen sur la mise en œuvre des engagements pris dans le cadre des déclarations publiques des acteurs clés et remonte les informations aux groupes d’influence (PRGI, CLJ, CLSPD) et partage avec les communautés, la police, les autorités locales et les leaders syndicaux de taxi-motards ;

* *Nombre de cas de violation des engagements par les acteurs clés remontés par la société civile au groupe d’influence ;*
* *Nombre de rapport de suivi des engagements produits par les instances de la société civile qui sont partagés avec les communautés, la police, les autorités locales et les leaders syndicaux de taxi-motards.*

**Résultat 2 : Les jeunes taxis-motards des zones ciblées deviennent des acteurs et des vecteurs de consolidation de la paix et de renforcement de la cohésion sociale au sein de leurs communautés.**

* *Pourcentage de jeunes taxis-motards agissant comme acteurs de paix au sein de leurs communautés ;*
* *Niveau de perception des communautés sur le rôle des taxis-motards dans le renforcement de la cohésion sociale ;*
* *Nombre des initiatives de paix promues par les taxis-motards au sein de leurs communautés.*

**Produit 2.1:** Les capacités des jeunes taxi-motards et des leaders communautaires sont renforcées en techniques de prévention et de gestion des conflits ;

* *Nombre de jeunes hommes et femmes conducteurs de taxi-moto outillés en technique de prévention et de gestion de conflits au sein de communautés ciblées ;*

**Produit 2.2 :** Les capacités organisationnelles et entrepreneuriales des taxi-motards sont renforcées.

* Nombre des associations de conducteurs de taxi moto formalisées

1. **CHAMP DE L’EVALUATION :**

Cette évaluation tient compte des interventions, réalisations et résultats du projet dans les zones cibles en relation avec les composantes du projet à savoir :

1. **Les violences liées à l’instrumentalisation sociale et politique des jeunes conducteurs de taxi-moto sont réduites avant, pendant et après les épisodes électoraux de 2019 et 2020**

* Proportion de la population croyant à l’implication des jeunes taxi-moto dans les violences liées aux manifestations socio-politiques ;
* Nombre de cas de violences dans lesquelles les jeunes conducteurs de taxi-moto sont impliqués avant, pendant et après les épisodes électoraux
* Pourcentage des jeunes taxis moto ayant renoncé aux cortèges politiques avant, pendant et après les épisodes électoraux.
* **Les jeunes taxis-motards des zones ciblées deviennent des acteurs et des vecteurs de consolidation de la paix et de renforcement de la cohésion sociale au sein de leurs communautés**
* Pourcentage de jeunes taxis-motards agissant comme acteurs de paix et de cohésion sociale au sein de leurs communautés ;
* Niveau de perception des communautés sur le rôle des taxis-motards dans la consolidation de la paix et du renforcement de la cohésion sociale ;
* Nombre des initiatives de paix promues par les taxis-motards au sein de leurs communautés.

L’évaluation couvrira **la période** allant du 08 Novembre au 10 Décembre 2021.

La couverture de l’évaluation concernera les Communes de Ratoma, Matoto, Matam, Dixinn Kaloum et N’zérékoré C.U

Les **bénéficiaires directs** sont les jeunes conducteurs de taxi-moto, les groupements de femmes identifiés aux lieux de stationnement des motos taxis et les leaders syndicaux.

1. **type D’ANALYSE, CRITÈRES ET QUESTIONS D’ÉVALUATION** 
   1. **Type d’analyse et critères de l’évaluation :**

Deux principaux niveaux d’analyse sont pris en compte dans l’évaluation finale du projet : (i) l’analyse programmatique et ; (ii) l’analyse du positionnement stratégique. A chaque niveau sont attribués des critères d’évaluation permettant d’orienter l’analyse par rapport aux différents aspects et sous une variété d’angles de vue.

En effet, l’analyse programmatique sera conduite sous les critères recommandés par le groupe des Nations Unies pour l’évaluation (UNEG), notamment : (i). la pertinence (y compris la réactivité), (ii) l’efficience ; (iii) l’efficacité ; (iii) la cohérence et ; (iv) la durabilité, v)la prise en compte du genre et des droits humains

De l’autre côté des critères seront appliqués à l’analyse du positionnement stratégique : (i) coordination avec le secrétariat technique du PBF et ; (ii) valeur ajoutée du projet.

**Figure 1: Critères de l’évaluation**

**Analyse programmatique**

**Analyse du positionnement stratégique**

**pertinence et réactivité**

**Coordination Secrétariat Technique du PBF**

**Valeur Ajoutée**

**Critères de l’évaluation**

**Critères de l’évaluation**

**Efficience**

**Efficacité**

**Cohérence**

**Durabilité et appropriation**

* 1. **Questions d’évaluation dans le cadre de critères spécifiques du CAD de l’OCDE:**

Les questions de l'évaluation permettent de concentrer l'analyse et de définir la ligne d’enquête que l'évaluation doit suivre. Elles sont classées en fonction des phases du projet (conception, processus de mise en œuvre et résultats) auxquels correspond chacun des quatre principaux critères (pertinence, efficience, efficacité et durabilité) avec une attention accordée aux aspects relatifs au positionnement stratégique notamment la coordination du secrétariat technique du PBF et la valeur ajoutée à travers le projet.

|  |
| --- |
| * + 1. **Niveau de conception : pertinence et réactivité** |

* Le projet était-il pertinent pour s’attaquer aux facteurs de conflit et aux facteurs de paix identifiés dans une analyse des conflits ? S’il y avait des changements contextuels importants, les objectifs et l’approche du projet demeuraient-ils pertinents ?
* Le projet était-il approprié et stratégique par rapport aux principaux objectifs et défis de consolidation de la paix dans le pays au moment de la conception du projet PBF ? La pertinence s’est-elle maintenue tout au long de la mise en œuvre ?
* Le projet était-il pertinent pour le mandat de consolidation de la paix de l’ONU et les ODD, en particulier l’ODD 16 ?
* Le projet était-il pertinent par rapport aux besoins et aux priorités des groupes/bénéficiaires cibles ? Ont-ils été consultés lors de la conception et de la mise en œuvre du projet ?
* Le projet a-t-il été bien arrêté pour s’attaquer à un facteur de conflit ou tirer parti d’une fenêtre d’opportunité spécifique ?
* La théorie du changement du projet a-t-elle clairement formulé des hypothèses sur les raisons pour lesquelles l’approche du projet devrait produire le changement souhaité ? La théorie du changement était-elle logique, pertinente et fondée sur des preuves ?
  + 1. **Niveau des ressources : efficience**
* Dans quelle mesure la dotation en personnel, la planification et la coordination globale du projet (y compris entre les trois agences d’exécution et avec les parties prenantes) sont-elles été efficaces ? Les fonds et les activités du projet ont-ils été versés en temps opportun ?
* Dans quelle mesure l’approche de mise en œuvre du projet, y compris les achats, le nombre de partenaires d’exécution et d’autres activités, a-t-elle été efficace et fructueuse ?
* Dans quelle mesure la collaboration entre agences/agence et agences/partenaires d’exécution a-t-elle gérée ?
* Le projet a-t-il assuré l’organisation des instances de gouvernance ?
* Avec quelle efficacité le projet a-t-il utilisé le tableau de projet?
* Dans quelle mesure le suivi des activités a été réalisé ? le projet a-t-il recueilli et utilisé des données pour suivre les résultats ? Dans quelle mesure les données mises à jour ont-elles été utilisées efficacement pour gérer le projet?
* Y a-t-il eu des retards dans la mise en œuvre du projet? Ces retards ont-ils créé des occasions manquées de saisir les occasions urgentes de consolidation de la paix?
* Dans quelle mesure l’équipe du projet a-t-elle communiqué avec les partenaires d’exécution, les parties prenantes et les bénéficiaires du projet sur l’état d’avancement du projet?
* Dans l’ensemble, le projet PBF a-t-il fourni un bon rapport qualité-prix? Les ressources ont-elles été utilisées efficacement?
* Dans quelle mesure le projet PBF a-t-il assuré des synergies au sein des différents programmes des organismes des Nations Unies et d’autres organismes d’exécution et donateurs ayant le même portefeuille ?

|  |
| --- |
| * + 1. **Niveau des Résultats : efficacité** |

* Dans quelle mesure le projet PBF a-t-il atteint les résultats attendus et contribué à la vision stratégique du projet ?
* Dans quelle mesure le projet PBF a-t-il largement intégré une perspective sexo-spécifique et soutenu la consolidation de la paix qui répond à l’égalité des sexes ?
* Dans quelle mesure la stratégie de ciblage du projet PBF était-elle appropriée et claire en termes de ciblage géographique et de ciblage des bénéficiaires ?
* Le système de suivi des projets a-t-il correctement saisi des données sur les résultats en matière de consolidation de la ***paix***à un niveau de résultats approprié ?
* Dans quelle mesure les interventions appuyées par le projet ont- elles contribué à l’atteinte des résultats à la stratégie nationale de prévention des conflits.
  + 1. **Niveau des Résultats : cohérence**
* Dans quelle mesure le projet PBF a-t-il complété le travail entre différentes entités, en particulier avec d’autres acteurs des Nations Unies ou d’autres organisations ?
* Si le projet faisait partie d’un ensemble plus large de PBF, dans quelle mesure la conception, la mise en œuvre, le suivi et la production de rapports du projet étaient-ils alignés sur ceux d’autres projets ?
* Comment les parties prenantes ont-elles été impliquées dans la conception et la mise en œuvre du projet ?

|  |
| --- |
| * + 1. **Niveau de durabilité et appropriation** |

* Dans quelle mesure le projet PBF a-t-il contribué aux résultats stratégiques plus larges définis dans les plans stratégiques, les programmes législatifs et les politiques nationaux ?
* La conception de l’intervention a-t-elle inclus une stratégie appropriée de durabilité et de sortie (y compris la promotion de l’appropriation nationale/locale, l’utilisation des capacités nationales, etc.) pour soutenir des changements positifs dans la consolidation de la paix après la fin du projet ?
* Dans quelle mesure le Gouvernement et les autres parties prenantes sont-ils fermement engagés à maintenir les résultats de l’appui du PBF et des initiatives continues, en particulier la participation des femmes aux processus de prise de décisions, appuyés dans le cadre du projet PBF ?
* Comment le projet a-t-il renforcé et contribué au développement des capacités nationales afin de garantir la pertinence des efforts et des avantages ?

***SENSIBILITÉ AUX CONFLITS***

* Le projet PBF avait-il une approche explicite de la sensibilité aux conflits ?
* Les capacités internes des OIAL et des NUNO étaient-elles suffisantes pour assurer une approche continue sensible aux conflits ?
* Le projet a-t-il été responsable d’impacts négatifs imprévus ?
* Un processus continu de surveillance du contexte et un système de surveillance permettant de surveiller les répercussions imprévues ont-ils été mis en place ?

**En plus des critères normalisés susmentionnés du CAD de l’OCDE, les critères d’évaluation supplémentaires suivants propres au PBF devraient également être évalués par l’évaluation :**

***Remarque importante à l’intention des gestionnaires***de l’évaluation : dans la structure du rapport, les critères ci-dessous peuvent être reflétés séparément ou intégrés dans les critères d’évaluation ci-dessus. Quoi qu’il en soit, l’évaluation doit identifier des questions d’évaluation spécifiques sur les critères ci-dessous.

***Catalytique :***

* Le projet a-t-il été catalytique, sur le plan financier ou sur le plan programmatique ?
* Le financement du PBF a-t-il été utilisé pour intensifier d’autres activités de consolidation de la paix et/ou a-t-il contribué à créer des plates-formes plus larges pour la consolidation de la paix ?

***SENSIBILITE AU GENRE ET RESPECT DES DROITS HUMAINS***

* Le projet a-t-il tenu compte des différents défis, possibilités, contraintes et capacités des femmes, des hommes, des filles et des garçons dans la conception des projets (y compris dans l’analyse des conflits, les énoncés de résultats et les cadres de résultats) et leur mise en œuvre ?
* Les engagements pris dans la proposition de projet en faveur d’une consolidation de la paix soucieuse de l’égalité des sexes, en particulier en ce qui concerne le budget, se sont-ils concrétisés tout au long de la mise en œuvre ?
* Le projet a-t-il contribué ou veillé aux respects des droits de l’homme.

***TOLÉRANCE AU RISQUE ET INNOVATION :***

* Si le projet était qualifié de « risque élevé », les risques ont-ils fait l’état d’une surveillance et d’une atténuation adéquate ?
* Dans quelle mesure l’approche du projet était-elle novatrice ? Peut-on tirer des leçons pour éclairer des approches similaires ailleurs ?

**4.2.5 Coordination avec le Secrétariat technique du PBF**

* Dans quelle mesure le projet a-t-il contribué au bon fonctionnement du secrétariat technique du PBF et les autres instances de gouvernance du projet ?

1. **APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE**

L’évaluation du projet sera conduite selon une approche participative impliquant toutes les parties prenantes et à tous les niveaux. Il s'agit notamment des différents ministères partenaires du projet et leur démembrement, les agences du SNU, le Secrétariat technique du PBF, les services publics déconcentrés, les collectivités décentralisées, des ONG, des Organisations de la Société Civile, ainsi que des bénéficiaires directs des interventions du projet.

**Collecte de données :** L’évaluation utilisera des approches quantitatives et qualitatives, y compris la revue documentaire de la littérature, les statistiques aux niveaux national et local, les données d'enquêtes, des interviews semi-structurées, des groupes de discussion et des ateliers.

L’échantillonnage devra être fait à deux niveaux : d’abord la sélection des sites basée sur un choix raisonnépour déterminer les communes suivant l’intensité des interventions et les caractéristiques des localités pour faire représenter toutes les diversités (organisation de conducteurs de taxi-moto, organisation de jeunes et autorités locales et administrative), ensuite le choix des structures et autres catégories d’informateurs à interroger suivant le domaine d’intervention du projet(éducation, promotion des jeunes, prévention des conflits, consolidation de la paix et égalité des Sexes).

**Assurance qualité :** Les informations collectées devront être soumises à un mécanisme d’assurance qualité rigoureux visant la validation des données, et ce, en utilisant une variété d’outils dont la triangulation des sources d’informations et l’échange permanent avec les gestionnaires de projet.

**Participation et inclusion :** Par ailleurs, l’évaluation devra être conduite selon une approche participative et inclusive, impliquant un large éventail de partenaires et d'intervenants. L'équipe d'évaluation effectuera une cartographie des parties prenantes afin d'identifier les partenaires directs et indirects du projet qui peuvent comprendre des représentants du gouvernement au niveau national et déconcentré, des élus locaux, des agences su SNU/les sous-bureaux, des organisations de la société civile, le secteur privé et, surtout, les bénéficiaires du projet.

1. **processus de l’évaluation**

L’évaluation se déroulera en cinq principales phases : (i) préparation ; (ii) démarrage (conception) ; (iii) collecte de données sur le terrain, (iv) analyse et rapportage et (v) dissémination et suivi.

* 1. **Phase de préparation**

Il s’agit de la phase préliminaire de l’évaluation incluant :

* La mise en place du groupe de référence pour l’évaluation ;
* La préparation des termes de référence ;
* La collecte initiale de la documentation relative au projet ;
* La sélection et le recrutement des évaluateurs.
  1. **Phase de démarrage**

Cette phase est dédiée à la structuration du processus d'évaluation. A ce stade, l’équipe de l’évaluation doit acquérir une connaissance approfondie à la fois du projet et du contexte national. Elle doit choisir et adapter les questions d'évaluation et identifier les méthodes les plus appropriées pour la collecte et l'analyse des données. L’équipe de l’évaluation doit également sélectionner l’échantillon de parties prenantes à rencontrer au cours de la phase de terrain.

Il s’agit en effet de mener les taches suivantes :

* Effectuer une revue documentaire de toute la documentation pertinente disponible au niveau des agences du SNU (UNFPA, OIM et PNUD), du secrétariat technique du PBF, des collectivités locales, et les partenaires du Gouvernement ;
* Développer une cartographie des parties prenantes pour l’évaluation et définir les liens qui existent entre ces différents groupes ;
* Reconstruction de la logique d’intervention du projet (théorie de changement) ;
* Affiner la liste des questions de l’évaluation ;
* Élaborer la matrice d’évaluation qui guidera la collecte de données sur le terrain.
* Développer la stratégie de collecte et d’analyse des données ainsi qu’un plan de travail concret de la phase de collecte de données sur le terrain.
* Identifier les documents supplémentaires à consulter et le calendrier de l’évaluation.

Cette phase se déroulera avec un appui technique de l’unité S&E de l’UNFPA à travers une visite de terrain pour faciliter les échanges techniques avec l’équipe d’évaluation. Elle se terminera par la production d’un rapport de démarrage de l’évaluation, y compris la matrice de l’évaluation, qui constituera le ***1er livrable***.

* 1. **Phase de terrain :**

Cette phase consiste en une mission sur le terrain d’environ deux semaines afin de collecter et analyser les données nécessaires pour répondre aux questions de l’évaluation. Lors de cette phase, l’équipe d’évaluation remplira et mettra progressivement à jour la matrice de l’évaluation au fur et à mesure de la collecte de données sur le terrain (voir annexe).

Le recueil de données devrait se faire conformément à l’approche méthodologique et au plan de travail indiqué dans le rapport de démarrage de l’évaluation et validé par les chargés de Suivi et Évaluation du projet de l’UNFPA, de l’OIM et du PNUD. À l’issu de cette phase, l’évaluateur devraient avoir les premières analyses des données recueillies, les résultats préliminaires et les conclusions et recommandations provisoires.

À la fin de cette phase l’équipe de l’évaluation fera une présentation des résultats préliminaires tirés de l’enquête de terrain et ce dans une réunion de restitution en présence des membres du groupe de référence de l’évaluation en vue de valider les résultats préliminaires et discuter les propositions de conclusions et recommandations.

* 1. **Phase d’analyse et de rapportage :**

Durant cette phase l’équipe de l’évaluation continuera le travail d’analyse des données initié dans la phase de terrain et préparera le projet de rapport final en tenant compte des remarques et commentaires émis par les parties prenantes de la réunion de débriefing à la fin de la phase de terrain.

Le projet de rapport de l'évaluation est soumis à la fois à une évaluation de la qualité et un processus de révision au secrétariat technique du PBF. Tout en respectant l'indépendance de l'équipe d'évaluation dans l'expression de son jugement, l’équipe technique inter-agence procédera à l’évaluation de la qualité du rapport final à l'aide de la grille d’examen de la qualité de l’évaluation « Evaluation Quality Assessment (EQA) » (voir annexe). À l’issue de ce processus et après la revue du projet de rapport en fonction des commentaires et remarques du comité de pilotage, l’équipe de l’évaluation soumettra la version révisée du rapport final. Lorsque le projet de rapport est considéré de bonne qualité, il sera présenté dans l’atelier de partage de résultats de l’évaluation qui regroupera les partenaires de mise en œuvre du projet et toutes les parties prenantes clés du projet. S’il s’avèrera nécessaire, la coordination du PBF procédera aux réajustements et amendements nécessaires et soumettra la version finale validée en tant que ***dernier livrable*** de la consultation.

* 1. **Phase de dissémination**

La dissémination du rapport de l’évaluation sera faite à travers un atelier de présentation des résultats, conclusions et recommandations de l’évaluation. Prendront part à cet atelier les partenaires d’exécution, les donateurs, ainsi que d’autres parties prenantes concernées.

Par ailleurs, le rapport final de l’évaluation accompagné d’un document listant les recommandations sera transmis à toutes les unités concernées aux agences de mises en œuvre avec une invitation pour soumettre leurs réponses. Une fois les réponses définies, ce document deviendra le « Management Réponse » de l’évaluation.

Le rapport d'évaluation, ainsi que le « Management Réponse », seront publiés auprès des bases de données des agences du système des Nations Unies, du Secrétariat technique du PBF, et du Gouvernement. Le rapport d'évaluation sera également mis à la disposition des donateurs (PBSO) et sera largement diffusé au sein et à l'extérieur de l'organisation.

**Utilisateurs de l’Évaluation**

L’évaluation est essentielle pour déterminer dans quelle mesure les interventions bénéficient aux détenteurs de droits (et en particulier à ceux qui sont le plus exposés aux violations de leurs droits). Les principaux utilisateurs de l'évaluation sont le Gouvernement, le Secrétariat Technique du PBF, les acteurs étatiques impliqués dans la consolidation de la paix, les agences du système des Nations Unies en Guinée, qui peuvent tous utiliser l'évaluation comme une base objective pour la prise de décision. L'évaluation pourrait également être utilisée par la société civile, le secteur privé, ainsi que les autres partenaires de développement en République de Guinée, à travers la diffusion de ses résultats.

1. **PRODUITS LIVRABLES**

**8.1 Rapport de démarrage de l’évaluation :** (voir annexe)

Le rapport de démarrage de l’évaluation doit être de 15 pages au maximum à soumettre dans un délai de 5 jours à partir du jour de la signature des contrats. Il présentera le contexte du pays, le projet et la réponse stratégique en matière de consolidation de la paix, la logique d’intervention du projet (théorie de changement), l’approche et la méthodologie de l’évaluation et le processus de collecte et d’analyse des données ainsi que la matrice de l’évaluation. Par ailleurs, ce document servira comme document de consensus entre l'équipe d'évaluation et les parties prenantes (membres du groupe de référence) sur la gestion de l’évaluation et son plan de travail. L’équipe de l’évaluation devra en faire une présentation orale au comité technique de suivi du projet. À l’issue de cette présentation le gestionnaire/Point Focal de l’évaluation partagera avec l’équipe de l’évaluation la synthèse des commentaires des deux parties. L’approbation formelle du rapport de démarrage par le groupe de référence de l’évaluation est exigée avant de passer à la phase de terrain.

**8.2 Rapport provisoire d’évaluation et présentation PowerPoint des résultats (**voir annexe)

L’ébauche du rapport d'évaluation sera un document de 50 pages au maximum. Le rapport présentera principalement (i) les résultats formulés comme des réponses aux questions d'évaluation, (ii) les conclusions découlant des résultats, (iii) les recommandations (iv)leçons apprises et les annexes dont notamment les TdRs, la liste des personnes/institutions rencontrées, la liste des documents consultés et la matrice de l’évaluation. Le rapport présentera également le but, les objectifs, la portée et la méthodologie de l'évaluation, et donnera un aperçu sur le contexte du pays et le document Projet.

Le projet de rapport sera d'abord partagé avec les commanditaires pour une première vérification, la deuxième ébauche incluant les commentaires sera ensuite présentée lors de l’atelier national de partage des résultats avec les partenaires d’exécution, les donateurs ainsi que d’autres parties prenantes concernées.

En préparation à cet atelier, l’équipe d’évaluation soumettra aux partenaires de mise en œuvre du projet, en vue d’obtenir sa validation, une présentation PowerPoint ne dépassant pas 20 diapositives résumant les principales rubriques du rapport.

**8.3 Rapport final d’évaluation** (voir annexe)

La version finale du rapport comprendra un résumé analytique de 1 à 3 pages et prendra en compte les commentaires et recommandations des parties prenantes et partenaires retenus à l’issue des discussions qui auront lieu lors de l’atelier de dissémination. La version finale du rapport n’est considérée comme livrable final qu’après son approbation par la coordination du portefeuille du PBF suite à l’examen de sa qualité (EQA).

1. **RÔLES ET RESPONSABILITÉS DANS LE PROCESSUS D’ÉVALUATION**

L’équipe de consultation devrait être composée d’un expert technique dont un chef d’équipe qui sera le consultant principal National. Le/La consultant(e) principal(e) assumera la responsabilité globale du processus d’évaluation, de la préparation du rapport de lancement jusqu’à la production du rapport final. Il/elle dirigera et coordonnera les travaux de l’expert technique et sera le/la garant(e) de la qualité des différents livrables de l’évaluation.

À noter, également, qu’en plus de sa responsabilité en tant que chef de l’équipe d’évaluation, le/la consultant(e) principal(e) assurera au même titre que l’autre expert technique en consolidation de la paix, l’évaluation de l’un des trois domaines thématiques du projet.

Il doit, à cet effet, avoir l’expertise technique requise en matière d’évaluation en général, de gouvernance locale et de consolidation de la paix ; de l’expérience de l’échantillonnage, la conduite de la collecte de données ; l’analyse et la rédaction de rapports d’études.

En plus de son rôle le consultant principal, il prendra en charge l’évaluation dans l’un des deux domaines ci-après :

1. La prévention et la gestion des conflits ;
2. Réduction des risques de conflit causés par les jeunes durant la vie du projet.
3. **Rôle et responsabilité de l’équipe de l’évaluation :**

Consultant (e) principal (e):

* Guide la conception globale de l'évaluation et assure un leadership intellectuel ;
* Gère l’expert technique en consolidation de la paix ;
* Dirige le processus de collecte des données ;
* Assure l’évaluation de l’un des deux domaines thématiques du projet ;
* Se déplace dans les zones d’intervention pour la collecte de données ;
* Dirige le processus de rédaction des rapports de l'évaluation (rapport de démarrage et rapport final), agit en tant qu’auteur principal et assure la cohésion analytique globale ;
* Fournit l'assurance qualité interne et dirige la révision des versions successives des rapports de l'évaluation ;
* Facilite les réunions de présentation des livrables et présente les constatations et les conclusions du rapport final de l'évaluation à l’atelier national de partage des résultats avec les parties prenantes ;

Expert technique en consolidation de la paix :

Sous le leadership et la supervision du/de la consultant(e) principal(e), il/elle :

* Contribue à l’analyse documentaire et au processus de collecte des données en étudiant les documents du projet, les données quantitatives et qualitatives, et en menant des entretiens, des groupes de discussion, etc.…
* Collecte les données quantitatives et qualitatives pertinentes, effectuent des analyses des données recueillies,
* Se déplace dans les zones d’intervention pour rencontrer les partenaires et les bénéficiaires ;
* Rédige l’ébauche, intègrent les différents commentaires et finalisent les sections assignées du rapport d’évaluation selon leurs thématiques spécifiques ;
* Veille à l'assurance qualité interne et aident à l’élaboration des versions révisées des rapports d'évaluation.

Afin de faciliter la coordination de l’intervention, les bureaux d’études ou groupe de consultants qui possèdent des compétences énumérées ci-haut sont mieux indiqués pour conduire l’évaluation.

1. **Gestionnaire de l’évaluation (Responsable de l’Information Stratégique au Bureau de Pays UNFPA-Guinée)**

* Élabore les TDR de l’évaluation et dirige leur revue par le GRE, le Secrétariat technique du PBF;
* Aide les Points Focaux des agences (UNFPA, OIM et PNUD) à constituer le GRE
* Assure le Secrétariat du GRE qui est présidé par le Coordinateur national du PBF en Guinée ;
* Assemble et rend disponible des documents utiles à la revue documentaire pendant la phase préparatoire ;
* Se charge de la gestion globale de l'évaluation et de son budget, du suivi et de l'orientation stratégique du processus d'évaluation ;
* Partage avec les agences du SNU et les Départements sectoriels à une première de sélection de la documentation pertinente du projet, la stratégie nationale de prévention des conflits et le contexte ;
* Convoque les réunions et coordonne le flux de communication et d'information entre l’équipe de l’évaluation, les partenaires de mise en œuvre et le GRE ;
* Sert de centre de liaison de l'évaluation entre le projet, les partenaires d’exécution (gouvernementaux et de la société civile) et les autres partenaires afin de permettre l'échange d’information et la collecte de données ;
* Coordonne le processus d’examen et d’approbation des livrables et assure le suivi du processus de révision ;
* Assure en consultation avec le Coordination du PBF l'assurance qualité de l'évaluation et des livrables, y compris la coordination avec le GRE ;
* Gère l'édition, la publication et la diffusion du rapport d'évaluation et assure le suivi de la réponse du Bureau de Pays aux recommandations de l’évaluation (Management Response) ;
* Assume toutes les autres responsabilités qui lui sont délégués par les Représentations des agences du SNU impliquées dans la mise en œuvre du projet.

1. **Groupe de Référence de l'Évaluation (GRE)**

Le GRE est un comité composé de 7 à 8 membres représentants des partenaires nationaux (gouvernement et ONG), et agences du système des nations unies et secrétariat technique du PBF.

Sous la présidence du Coordonnateur National du PBF en Guinée ou son mandataire, le GRE sera responsable des tâches suivantes :

* Contribue à la finalisation des TDR et fournit des commentaires sur les livrables de l’évaluation ;
* Facilite l’accès de l’équipe de l’évaluation à l’information et à la documentation pertinente ;
* Fournit des conseils stratégiques généraux à l'équipe d'évaluation et un appui dans la définition de la portée, des objectifs et de la méthodologie de l’évaluation ;
* S’assure de la participation active des parties prenantes, notamment, les organisations de la société civile et les bénéficiaires du projet, aux processus de conception, mise en œuvre et diffusion des conclusions et recommandations de l’évaluation ;
* S‘assure de l’adoption des outils participatifs par l’équipe d’évaluation dans la conception, mise en œuvre et diffusion des résultats de l’évaluation.
* Assurer la qualité des rapports produits par l’équipe d’évaluation à travers des conseils pratiques et des commentaires ;
* Apporte des recommandations pertinentes pour la conception et la mise en œuvre du prochain projet ;
* Participe à la diffusion du rapport final de l’évaluation.

1. **Profil dU CONSULTANT:**
2. **Consultant(e) principal(e) doit avoir les compétences et qualifications suivantes :**

* Formation universitaire (minimum bac+5 en droit, développement local, sciences sociales, en sciences économiques, démographie, statistiques ou équivalent) ;
* Expérience de plus de 10 ans dans la conception et la conduite des évaluations complexes, en particulier dans le domaine de consolidation de la paix et de la gouvernance locale, pour les agences des Nations Unies et / ou d'autres organisations internationales ;
* Spécialisation et expérience d’au moins 5 ans dans l'une des thématiques couvertes par l'évaluation à savoir la prévention des conflits et la consolidation de la paix ;
* Connaissance du contexte du pays au moins en relation avec le domaine thématique dont il assurera directement l’évaluation.
* Familiarisé avec les Nations Unies ;
* Excellentes aptitudes de gestion et capacités de travailler avec des équipes pluridisciplinaires et multiculturelles ;
* Excellentes capacités de communication et de rédaction en français et en anglais.

1. **L’Expert technique :**

* Formation universitaire (minimum bac+4 en développement local, sciences sociales, sciences économiques, droit, démographie, statistiques ou équivalent) ;
* Expérience de 5 ans dans la conduite des évaluations en particulier dans le domaine de la consolidation de la paix pour les agences des Nations Unies et / ou d'autres organisations internationales ;
* Spécialisation et expérience d’au moins 3 ans dans l'un des deux domaines thématiques couverts par l'évaluation : participation des jeunes aux initiatives de paix et consolidations de la paix ;
* Expertise avérée dans le domaine de la prévention et la gestion de conflits ainsi que la consolidation.
* Parfaite maitrise du contexte socioéconomiques du pays ;
* Familiarisé avec les Nations Unies ;
* Excellente capacité de travailler au sein des équipes pluridisciplinaires et multiculturelles ;
* Excellentes capacités de communication et de rédaction en français ;
* Maîtrise des langues nationales guinéennes (Poular, Malinké, Soussou, Kpélé, Toma, etc.) serait un atout

1. **CALENDRIER prévisionnel ET ACTIVITÉS**

L’évaluation se déroulera sur une période allant du 08 Novembre au 10 Décembre 2021 suivant le calendrier provisoire ci-dessous. Ce calendrier comprend les phases principales et les activités clés du processus de l’évaluation finale du projet. Les délais indiqués peuvent se chevaucher et ne sont qu'approximatifs : ils doivent être déterminés de façon indépendante par l'équipe d'évaluation. L'équipe est chargée d'élaborer un plan de travail plus complet et détaillé dans le cadre du rapport de lancement, et qui soit adapté à leur méthodologie spécifique et aux ressources disponibles.

**Tableau 1 : calendrier provisoire de l’évaluation**

|  |  |
| --- | --- |
| **Phase/livrables** | **Délais indicatifs** |
| **1. Phase préparatoire** |  |
| * Élaboration des TDR et constitution du GRE | Aout 2021 |
| * Finalisation et approbation des TDR | Aout 2021 |
| * Publication de l’appel d’offre | Septembre 2021 |
| * Sélection et recrutement de l’équipe d’évaluation | Octobre 2021 |
| **2. Phase de démarrage**   * Soumission et validation du rapport de démarrage | Novembre 2021 |
| **3. Phase de terrain** | Novembre 2021 |
| **4. Phase d’analyse et rapportage** |  |
| * Projet de rapport final | Novembre 2021 |
| * Atelier de partage des résultats | Décembre 2021 |
| * Rapport final | Décembre 2021 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Phase/Livrables** | **Consultant** | **Total jour** |
| Rapport de démarrage | 5 | **5** |
| Phase de terrain | 8 | **8** |
| Analyse de données, rapport provisoire et annexes | 7 | **7** |
| Rapport final et annexes | 4 | **4** |
| Atelier de restitution des résultats de l’évaluation | 1 | **1** |
| **Total** | **25** | **25** |

1. **duree du contrat**

Il est à noter que les consultants auront 10 jours en plus du nombre total de jours de travail alloués au domaine qu’il couvrira dans l’évaluation. Ces 10 jours sont à répartir sur la durée couverte de l’évaluation et ce pour assurer la coordination, la qualité, la finalisation et la soumission des livrables.

Il est à souligner, également, que le nombre de jours présenté dans le tableau ci-dessus représente une estimation provisoire et que les consultants pourront revoir la répartition de jours entre eux selon l’approche méthodologique qu’ils préconiseront dans la limite de 25 jours ouvrables.

Les paiements se feront par tranches selon la répartition suivante :

|  |  |
| --- | --- |
| **Échéances** | **Taux** |
| * Approbation du rapport de démarrage | 30% |
| * Approbation du draft du rapport | 40% |
| * Approbation du rapport final | 30% |

1. **lISTE DES DOCUMENTS A CONSULTER PAR L’EQUIPE DES EVALUATUEURS**

***Documents directement liés au projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale.***

* Plan stratégique national pour la consolidation de la paix et de l’Unité nationale ;
* Protocole du projet d’appui à la réduction de l’instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale
* Plan cadre de Nations Unies pour l’Aide au Développement (UNDAF) 2013-2017 ;
* Rapports de dépenses du projet ;
* Rapports de progrès des Plans de mise en œuvre du projet ;
* Norme et standard d’évaluation dans le système des Nations Unies ;
* Normes d’éthiques du Groupe des Nations Unies pour l’évaluation (UNEG) ;

***Documents stratégiques/sectoriels***

* Rapport de l’étude de base du projet ;
* Rapports semestriels du projet ;
* PV des réunions ;

**Annexes**

1. **Principes éthiques d’UNEG pour la conduite des évaluations (à signer par les évaluateurs):**

Evaluations of UNEG-supported activities need to be independent, impartial, and rigorous. Each evaluation should clearly contribute to learning and accountability. Hence evaluators must have personal and professional integrity and be guided by propriety in the conduct of their business. In particular:

* To avoid **conflict of interest** and undue pressure, evaluators need to be **independent,** implying that members of an evaluation team must not have been directly responsible for the policy-setting/programming, design, or overall management of the subject of evaluation, nor expect to be in the near future. Evaluators must have no vested interests and have the full freedom to conduct impartially their evaluative work, without potential negative effects on their career development. They must be able to express their opinion in a free manner.
* Evaluators should protect the anonymity and **confidentiality of individual informants**. They should provide maximum notice, minimize demands on time, and respect people’s right not to engage. Evaluators must respect people’s right to provide information in confidence and must ensure that sensitive information cannot be traced to its source. Evaluators are **not expected to evaluate individuals**, and must balance an evaluation of management functions with this general principle.
* Evaluations sometimes uncover suspicion of wrongdoing. Such cases must be reported discreetly to the appropriate investigative body.
* Evaluators should be **sensitive to beliefs, manners and customs** and act with integrity and honesty in their relations with all stakeholders. In line with the UN Universal Declaration of Human Rights, evaluators must be sensitive to and **address issues of discrimination and gender equality**. They should avoid offending the dignity and self-respect of those persons with whom they come in contact in the course of the evaluation. Knowing that evaluation might negatively affect the interests of some stakeholders, evaluators should conduct the evaluation and communicate its purpose and results in a way that clearly respects the stakeholders’ dignity and self-worth.
* Evaluators are responsible for the clear, accurate and fair written and/or oral presentation of study limitations, evidence based findings, conclusions and recommendations.

For details on the ethics and independence in evaluation, please see UNEG Ethical Guidelines and Norms for Evaluation in the UN System

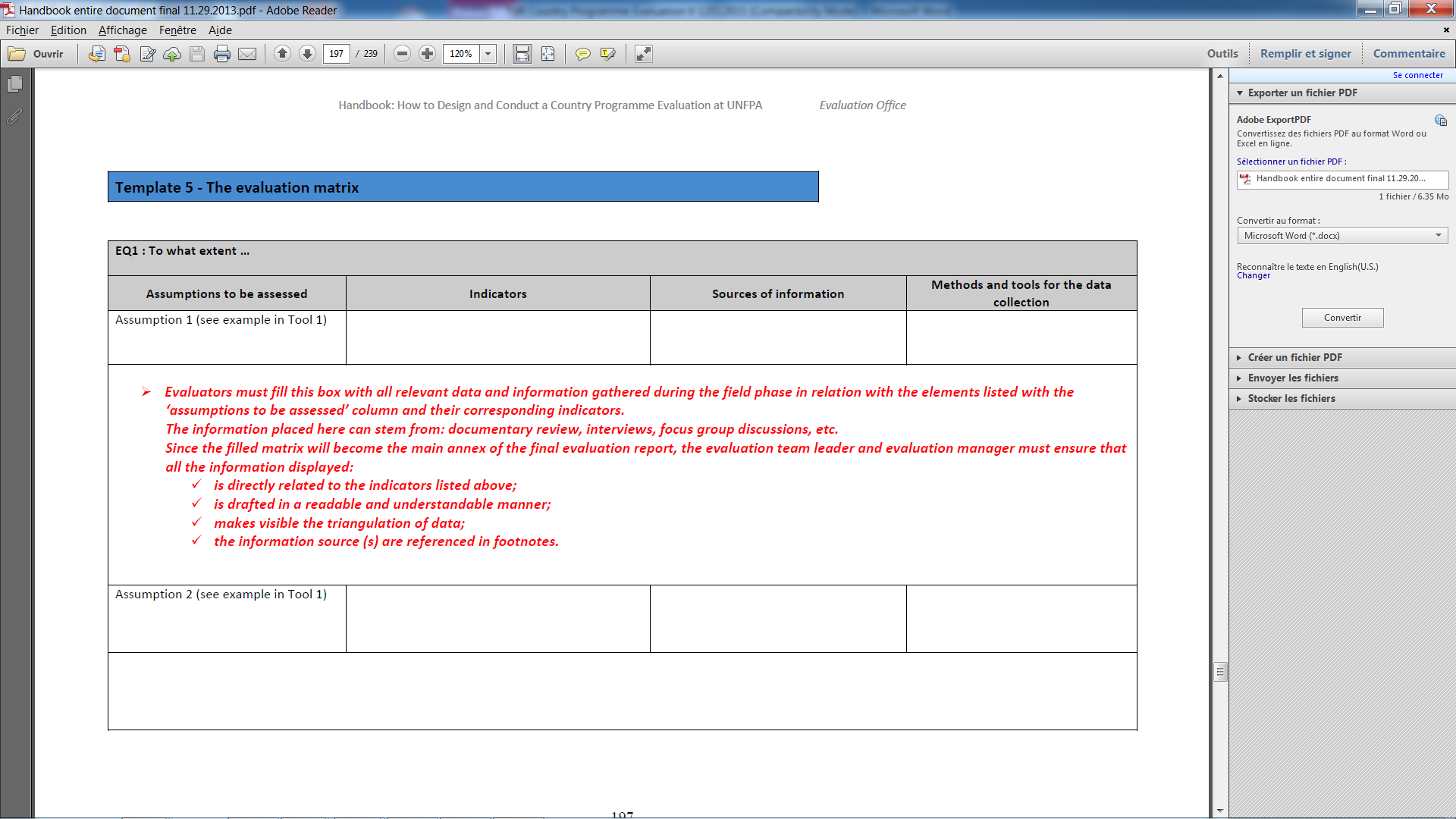
<http://www.unevaluation.org/search/index.jsp?q=UNEG+Ethical+Guidelines>

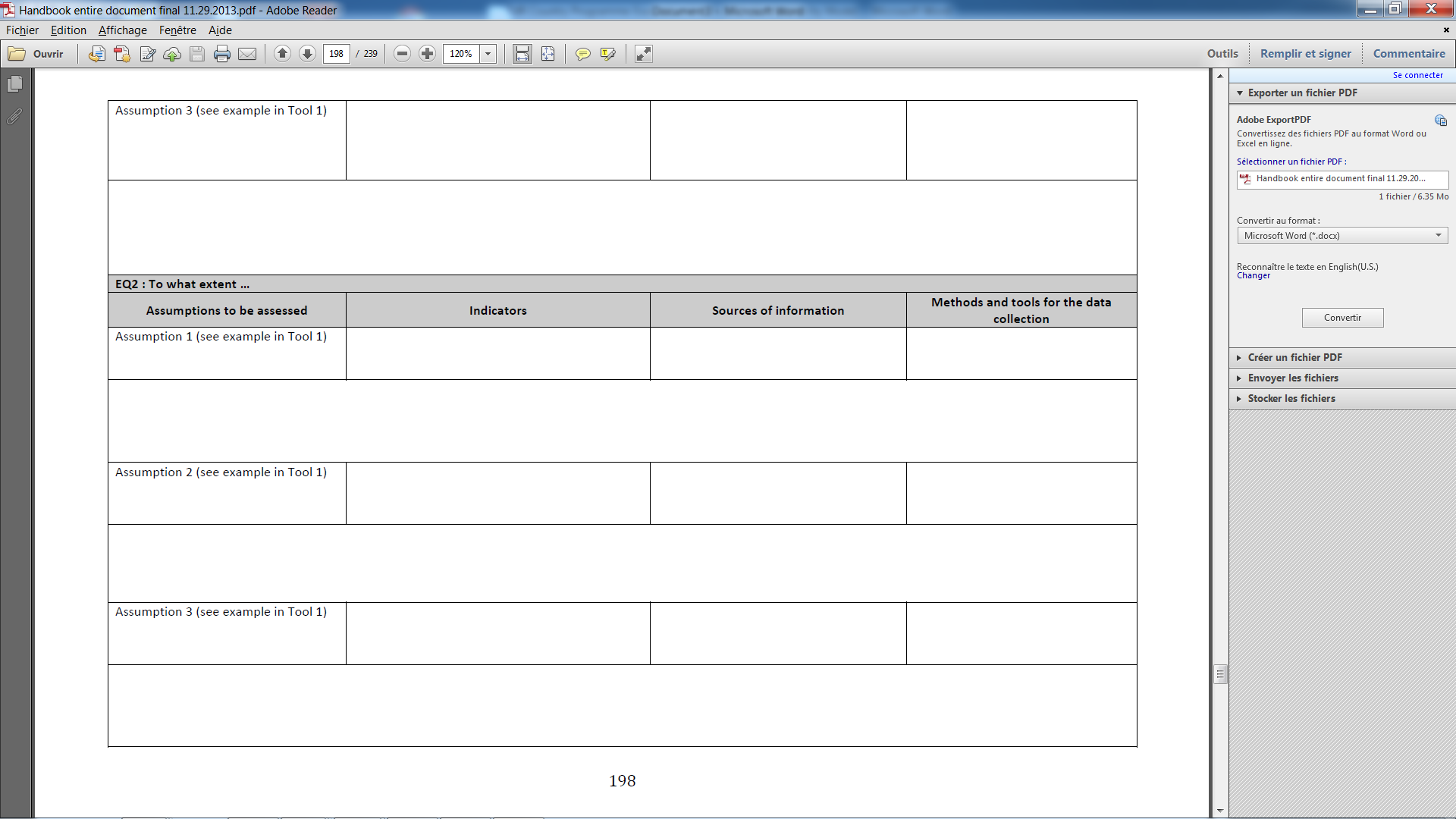
<http://www.unevaluation.org/papersandpubs/documentdetail.jsp?doc_id=21>

1. **Liste des projets Atlas**

#### UNFPA : GIN08SRJ : FONDS UJA85;

1. **Modèle de matrice de l’évaluation**





1. **Format du rapport de démarrage de l’évaluation :**

1. Description du projet

2. But(s) –y compris le Tableau des Utilisateurs et des Utilisations de l’évaluation

3. Objectifs

4. Portée

5. Critères

6. Questions d’évaluation

7. Méthodologie d’évaluation

-Discussion sur les méthodes de collecte de données et les méthodes d’analyse de données

-Présentation des sources de données clés (y compris la matrice d’évaluation)

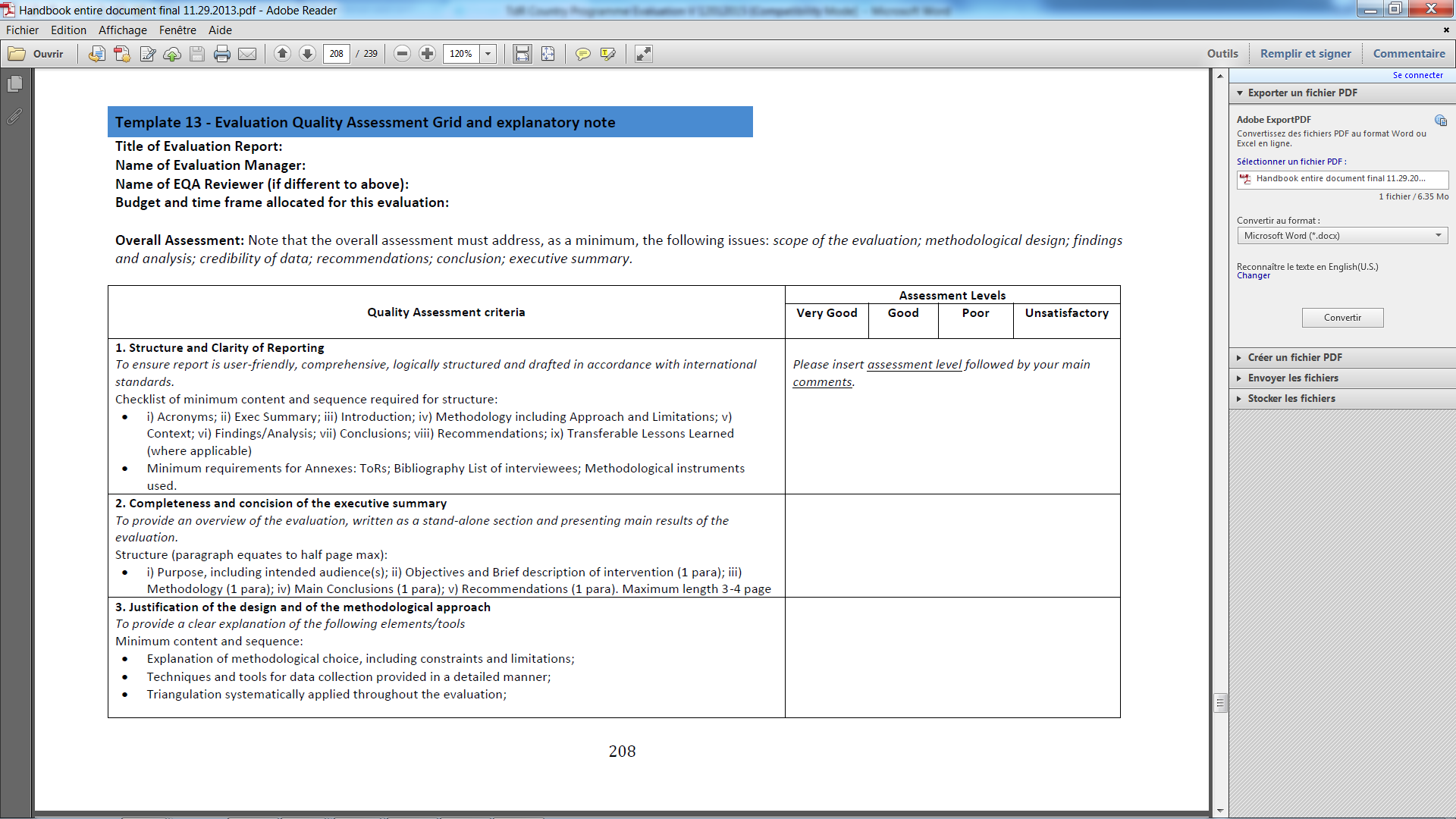
-Discussion sur les méthodes et détails d’échantillonnage

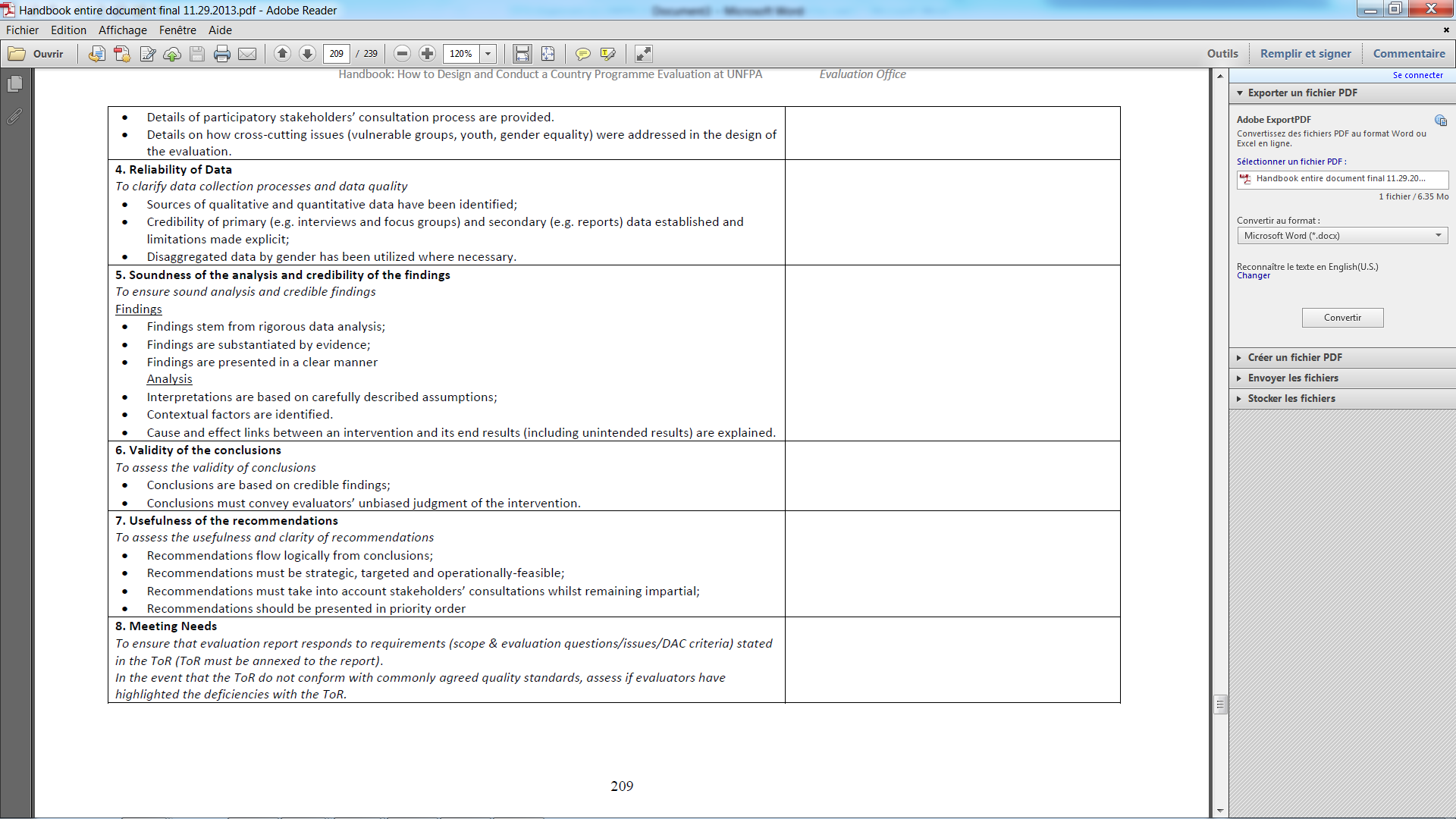
8. Plan de mis en œuvre du projet

9. Logistique

1. **Format du rapport final de l’évaluation**

|  |
| --- |
| 1. Table des matières, y compris la liste des tables des matières et la liste des figures 2. Résumé exécutif ( 3. Remerciements (tous ceux qui ont soutenu l'évaluation et ont apporté une coopération et une   Collaboration solides pendant le processus)   1. Liste des abréviations et acronymes 2. Introduction (objet de l'évaluation, but de l'évaluation, objectif, portée, utilisation et utilisateurs) 3. Contexte de l'évaluation 4. Méthodologie, 5. Constats Principaux (par critère- chaque question individuelle devra recevoir une réponse)   + Conclusions préliminaires (étant donné que toutes les constatations seront numérotées, chaque conclusion devra indiquer clairement ces constatations spécifiques et les numéros des paragraphes correspondants sur lesquels elle est fondée)   1. Conclusions finales 2. Leçons apprises 3. Recommandations (stratégiques et opérationnelles, maximum5 recommandations prioritaires) 4. Annexes (Termes de référence ; liste des personnes interrogées et des sites visités ; liste des documents 5. Consultés ; plus de détails sur la méthodologie, tels que les instruments de collecte de données, y compris des détails sur leur fiabilité et leur validité ; matrice d’évaluation ; cadre des résultats |

1. **Grille d’examen de la qualité des rapports d’évaluation (EQA)**



1. Ministère de la Jeunesse et de l’Emploi des Jeunes, Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile, Ministère de l’Action Sociale, de la Protection Féminine et de l’Enfance, Ministère de la Citoyenneté et de l’Unité Nationale et Ministère des Transports [↑](#footnote-ref-1)
2. Observatoire Guinéen de la Sécurité Routière et de la Mobilité Urbaine (OBSERMU), Aide et Action, Association Trait d’Union des Jeunes Guinéens (ATUJG) et Regard Solidaire (ReSo) et des Groupements Locaux de Taxi-motards. [↑](#footnote-ref-2)
3. Kaloum, Dixinn, Matam, Matoto, Ratoma et N’Zérékoré. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ministère de la Jeunesse et de l’Emploi des Jeunes, Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile, Ministère de l’Action Sociale, de la Promotion Féminine et de l’Enfance, Ministère de l’Administration du Territoire et de la Décentralisation, Ministère de la Citoyenneté et de l’Unité Nationale et Ministère des transports. [↑](#footnote-ref-4)
5. Observatoire Guinéen de la Sécurité Routière et de la Mobilité Urbaine (OBSERMU), Aide et Action, Association Trait d’Union des Jeunes Guinéen (ATUJG), Groupements locaux des taxi-motards et Regard Solidaire (ReSo).  [↑](#footnote-ref-5)
6. 1.300 jeunes conducteurs de taxi-motos ont été cibles lors de l’étude de base du projet. [↑](#footnote-ref-6)
7. UNFPA, OIM et PNUD. [↑](#footnote-ref-7)