



FR

CETTE ACTION EST FINANCÉE PAR L'UNION EUROPÉENNE

ANNEXE 1

De la décision d'exécution de la Commission relative au financement du plan d'action annuel en faveur de la République du Mali pour l'année 2021

Document d'action

« Aménagement de la branche malienne de la route transsaharienne (Bourem – Kidal) »

PLAN D'ACTION ANNUEL

Le présent document constitue le programme de travail annuel au sens de l'article 110, paragraphe 2, du règlement financier, ainsi que le plan d'action au sens de l'article 23(2) du règlement NDICI - Europe dans le monde.

1. SYNTHÈSE

1.1. Tableau récapitulatif de l'action

1. Intitulé CRIS/OPSYS Acte de base	Aménagement de la branche malienne de la route transsaharienne (Bourem – Kidal) CRIS number: NDICI-AFRICA/2021/43518 Financé au titre de l'instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale (NDICI - Europe dans le monde)
2. Initiative 'Team Europe'	Oui TEI stabilisation
3. Zone bénéficiaire de l'action	Afrique de l'Ouest, Mali et Afrique du Nord, Algérie L'action sera menée au Mali, aux endroits suivants : Bourem-Kidal, sur l'axe Sévaré-Douentza-Gao-Kidal-Timiaouine (frontière Mali-Algérie)-Tamanrasset.
4. Document de programmation	Document de programmation Mali – UE NDICI 2021-2027
5. Lien avec les objectifs du (ou des) PIP (s) /résultats attendus concernés	Axe prioritaire n°1 « Amélioration du fonctionnement de l'État » Secteur 1.1 – Stabilisation et retour de l'État dans les zones fragiles.
DOMAINES PRIORITAIRES ET INFORMATIONS SECTORIELLES	
6. Domaine(s) prioritaire(s), secteurs	Infrastructures routières
7. Objectifs de développement durable (ODD)	ODD principal : ODD1 Éradication de la pauvreté Autres ODD importants : ODD5 : Égalité entre les sexes ODD 8 : Accès à des emplois décents ODD 9 : Innovation et infrastructures ODD 10 : Réduction des inégalités
8 a) Code (s) CAD	21020 - Transport routier - 100%

8 b) Principal canal de distribution	Banque africaine de développement – 46 002			
9.Objectifs de dépenses	<input type="checkbox"/> Migration <input type="checkbox"/> Climat <input checked="" type="checkbox"/> Inclusion sociale et développement humain <input type="checkbox"/> Égalité de genre <input type="checkbox"/> Biodiversité <input type="checkbox"/> Droits de l'homme, démocratie et gouvernance			
10. Marqueurs (À partir du formulaire CAD)	Objectif politique général	Non ciblé	Objectif significatif	Principal objectif
	Développement de la participation/bonne gouvernance	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Aide à l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Égalité entre les hommes et les femmes et autonomisation des femmes et des filles	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Développement du commerce	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Réduction des risques de catastrophe	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inclusion de personnes handicapées	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Alimentation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Marqueurs de la convention de Rio	Non ciblé	Objectif significatif	Principal objectif
	Biodiversité	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Lutte contre la désertification	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Atténuation du changement climatique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Adaptation au changement climatique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	11. Marqueurs internes	Objectifs politiques	Non ciblé	Objectif significatif
Numérisation Tags: connectivité numérique Gouvernance numérique Entrepreneuriat numérique Création d'emplois Compétences/compétences numériques services numériques		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<u>Connectivité</u> Tags: transports		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>

	Contacts interpersonnels Énergie connectivité numérique		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Migration	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Réduction des inégalités	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	COVID-19	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INFORMATIONS RELATIVES AU BUDGET				
12. Montants concernés	Budget line: BGUE-B2021-14.020120-C1-INTPA Coût total estimé : 122 850 000 EUR Montant total de la contribution du budget de l'UE : 60 000 000 EUR La contribution est d'un montant de 60 000 000 EUR du budget général de l'Union européenne pour 2021. Cette action est conjointement cofinancée par : - Banque africaine de développement (BAD) et la République du Mali pour un montant de 62 850 000 EUR (BAD : 47 550 000 EUR; Mali : 15 300 000EUR).			
GESTION ET EXÉCUTION				
13. Modalités de mise en œuvre (type de financement et mode de gestion)	Modalité projet Gestion indirecte avec la BAD			

1.2. Résumé de l'action

Cette action vise à participer au développement socio-économique durable des régions du Nord du Mali à travers la construction d'une infrastructure routière qui appuiera également leur stabilisation à court et moyen termes dans le cadre de l'accord de paix et de réconciliation.

Le projet porte sur l'aménagement de la branche malienne de la route transsaharienne (RTS) qui totalise un linéaire de 1237 km et correspond à un segment important du corridor stratégique Alger-Niamey-Kano. La Banque africaine de développement et l'UE se sont positionnées sur la section de route Bourem –Kidal, longue de 286 km. L'impact visé est l'amélioration du niveau de service de la route, la facilitation du déplacement de biens et des personnes et l'amélioration des conditions de vie des populations dans la zone d'intervention du projet.

L'aménagement d'infrastructures de transport constitue un enjeu essentiel pour développer les échanges, réduire les coûts de production, renforcer la compétitivité de l'économie nationale et toucher les zones rurales ou éloignées où se concentre la pauvreté. Ce constat concerne en particulier le nord du Mali, et notamment les régions de Gao et Kidal, objets en outre d'une menace sécuritaire élevée et de trafics de biens licites et illicites permanents. La construction de l'axe routier Sévaré-Douentza-Gao-Bourem-Kidal-frontière algérienne permettra un développement économique et social de ces régions par un désenclavement vis-à-vis du sud du Mali et par une intégration régionale avec l'Algérie. La présence de la route devrait garantir aussi des déplacements de personnes et de marchandises plus sûrs. Cet axe fait partie du projet de la «route Transsaharienne¹» et du plan de développement du réseau routier de l'Union économique et monétaire ouest-africaine. Il est également l'une des infrastructures structurantes prévues dans l'accord pour la paix et la réconciliation au Mali.

Une table ronde sur le financement des infrastructures de transport des régions du Nord du Mali prévues dans cet accord s'est tenue à Bamako les 24 et 25 mars 2016. Elle a rassemblé autour du gouvernement du Mali les partenaires au développement actifs dans le secteur et prêts à s'engager à financer, en particulier, différentes sections de cet axe routier. La Banque africaine de développement et l'Union européenne ont décidé de prendre conjointement à leur

¹ [COMITE DE LIAISON DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE \(clrtafrique.com\)](http://COMITE DE LIAISON DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE (clrtafrique.com))

charge la section Bourem-Kidal via Anefis (286 km). Elles entendent utiliser pour cela une convention de contribution.

La section Sévaré – Boré (111 km), faisant partie également de la Transsaharienne, est financée par la BADEA (Banque arabe pour le développement économique en Afrique) et le Fonds de l'OPEP. La section Boré – Douentza (58,3 km) est financée par le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (FKDEA). Les marchés de travaux sont passés sur ces 2 sections et sont en attente d'avis de non objection des partenaires respectifs.

Pour ce qui concerne la section Douentza – Gao (390 km), l'État malien a soumis une requête de financement à la Banque mondiale en février 2021, mais aucun accord n'est encore signé pour le financement de cette section.

Aux difficultés inhérentes à l'isolement géographique du projet s'ajoutent les risques d'attaques sur le chantier contre lesquels un dispositif de sécurisation du personnel et du matériel devra être prévu. Les enseignements tirés de la construction de la route de Tombouctou seront à cet égard utiles pour la réalisation du présent projet.

L'impact visé est l'amélioration du niveau de service de la route, la facilitation du déplacement de biens et des personnes et l'amélioration des conditions de vie des populations dans la zone d'intervention du projet. Ce qui devra contribuer à la réduction de la pauvreté dans la zone d'influence du projet (ODD 1).

Le projet contribuera à atteindre progressivement l'ODD 5 sur l'égalité entre les sexes et l'ODD 8 qui vise à « promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous ». Les investissements dans les infrastructures sont essentiels pour permettre le développement durable (ODD 9). La réalisation de ce projet va permettre de relier la région de Kidal (et le nord dans une large mesure) au réseau routier national à travers une liaison bitumée conformes aux normes régionales et va permettre de réduire les inégalités entre les citoyens du pays (ODD 10).

L'action contribuera à la réalisation de la TEI Stabilisation dans la mesure où elle va permettre de renforcer la confiance entre les populations du nord, les signataires de l'accord pour la paix et la réconciliation et le gouvernement du Mali, le projet étant un des projets prioritaires cités dans l'accord.

2. JUSTIFICATION

2.1. Contexte

Le présent projet est adossé sur des programmes nationaux et régionaux, notamment la politique nationale des transports, des infrastructures de transport et du désenclavement (PNTITD) adoptée par le gouvernement malien en 2015, le CREDD 2019-2023, le programme économique régional de l'UEMOA (PER2 2012-2016), la CEDEAO, le comité de liaison de la route transsaharienne (CLRT), le PIDA et le G5 Sahel. Elle fait également partie de l'étude sur les corridors stratégiques.

L'immensité du territoire malien, son enclavement ainsi que la répartition spatiale du pays en pôles économiques régionaux séparés par des distances importantes sont des contraintes entravant dans une large mesure la mise en œuvre des politiques de lutte contre la pauvreté. L'aménagement d'infrastructures de transport représente un enjeu essentiel pour développer les échanges, réduire les coûts de production, renforcer la compétitivité de l'économie nationale et toucher les zones rurales ou éloignées où se concentre la pauvreté. Sans un soutien significatif du secteur des transports, les objectifs de croissance économique nécessaire à la lutte contre la pauvreté, retenus dans le CREDD, seront difficilement réalisables. Ceci est encore exacerbé pour les régions du Nord et en particulier celle de Kidal.

A ce contexte économique s'ajoute une problématique sécuritaire cruciale aujourd'hui. Le Nord du Mali est une voie de transit de nombreux trafics illicites et zone de refuge de plusieurs factions terroristes qui menacent la sécurité et l'État de droit dans ces régions. Face à ce constat, les autorités ont fait le choix de désenclaver les régions du Nord en y implantant des infrastructures de transport fiables en toute saison. Ces routes revêtues matérialiseront des axes clairement identifiés – à la différence des itinéraires changeants aujourd'hui empruntés par les véhicules – et constitueront un facteur de sécurité et de stabilisation. Une telle disposition permettra aussi de séparer les routes de trafic de biens licites (denrées alimentaires, carburant) de celles des trafics illicites (armes, cocaïne, etc.) et contribueront à la réduction de la criminalité transnationale organisée.

En terme d'intégration régionale, le tronçon Bourem – Kidal, retenu au titre du présent financement, fait partie du projet de la route Transsaharienne qui relie Sévaré à Tamanrasset (Algérie). Cet axe est inscrit dans le plan de développement du réseau routier de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). La réalisation des

autres tronçons, en particulier Sévaré-Hombori-Gao-Bourem et Kidal-frontière algérienne, a été retenue pour financement par d'autres partenaires financiers lors d'une table ronde de concertation sectorielle sur les infrastructures de transport des régions du Nord du Mali, qui s'est tenue à Bamako les 24 et 25 mars 2016. La vocation de cet axe est de permettre un désenclavement du nord vis-à-vis du sud du Mali et notamment des régions de Gao et Kidal par rapport à Bamako, mais il vise également à rapprocher ces régions du Sud algérien, favorisant ainsi les échanges économiques et commerciaux entre les deux pays. Enfin, ces routes auront également une importance économique locale significative en vue de la réouverture de l'exploitation de phosphate².

Le phosphate, le calcaire et le manganèse présentent des perspectives encourageantes. Le phosphate est abondant, en particulier à Tilemsi (Cercle de Bourem) où les ressources sont évaluées à plusieurs dizaines de millions de tonnes. Un gisement important de calcaire (45 millions de tonnes) est situé dans le Gourma, à cheval entre les régions de Tombouctou et de Mopti. Un gisement prometteur de manganèse - de l'ordre de 10 millions de tonnes - a été découvert au sud d'Ansongo (région de Gao), dans les collines de Tassiga, situées à 50 km de la frontière du Burkina Faso et 100 km de la frontière nigérienne³.

Un gisement d'uranium dans les environs de Kidal a été confirmé par un rapport de Oklo Uranium Limited⁴ en 2008.

Le centre et le nord du Mali, sont, en théorie, mieux nantis en pétrole et en gaz. Cependant, il n'existe aujourd'hui aucune réserve prouvée. Malgré beaucoup d'effets d'annonce, la prospection est encore balbutiante.

2.2. Analyse des problèmes

Brève analyse des problèmes:

Les rebellions successives au nord du Mali avaient toujours des revendications pour le développement des régions septentrionales fortement déshéritées et souvent peu servies en infrastructures de développement. La réalisation du projet de la route constitue donc une réponse adéquate aux besoins des acteurs politiques et aux populations de la région. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il est cité dans l'accord pour la paix et la réconciliation signé en 2015. La difficulté de sécuriser un projet qui s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres est un défi nouveau pour l'armée malienne. L'expérience de la route de Tombouctou sera utilisée en termes de bonnes pratiques et des procédures de travail efficaces qui ont été établies pour permettre à l'entreprise d'intervenir de manière fluide sur l'itinéraire à réaliser. Une implication active des acteurs politiques et des groupes armés signataires de la région de Kidal et du gouvernement du Mali est perçue comme un gage de la bonne réussite du projet.

Identification des principales parties prenantes et des questions institutionnelles et/ou organisationnelles correspondantes (mandats, rôles potentiels et capacités) à couvrir par l'action :

La plus grande partie de la population des villages entre Bourem et Anéfis est arabe ou touareg. Ces derniers sont largement majoritaires à Kidal. Les touaregs font l'élevage de bétail qui est exporté en Algérie et ils font aussi du commerce entre l'Algérie et le Mali. Plusieurs commerçants arabes à Gao et à Kidal ont leur famille installée dans les villages de la zone d'influence de la route Bourem – Kidal. Ces villages sont : Agamor, Almoustarat, Tabrichat, Tabankort, Anéfis et Tarkint.

Les populations bénéficiaires ont souvent exprimé le besoin de désenclavement de la région, également relayé par les autorités intérimaires et les médias. La préparation participative à la mission d'évaluation du projet a permis de mesurer les besoins des populations en termes de transport et de services sociaux de base. Le renforcement et l'amélioration du secteur des transports sont des sujets particulièrement suivis par la société civile qui interpelle régulièrement le ministre de tutelle. En outre, et dans une optique du renforcement de la cohésion nationale, la zone Nord nécessite également une discrimination positive dans la répartition géographique des investissements publics.

Le gouvernement compte poursuivre ses efforts en vue d'améliorer les services de transports nationaux et internationaux, et réduire les coûts de transports et de transit des marchandises.

² Le gisement, d'un grand potentiel mais qui a été abandonné, se trouve du côté Est de la vallée du Tilemsi, en face de Tarkint. Les phosphates étaient traités à Bourem. L'usine de traitement de Bourem et le gisement ne sont plus utilisés depuis les troubles politiques de 1992. Dans la zone de Kidal existe également des potentiels de gisements de marbre et uranium, entre autres.

³ « Les régions maliennes de Gao, Kidal et Tombouctou - PERSPECTIVES REGIONALES ET NATIONALES » - Secrétariat du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest ; OCDE. 2015

⁴ www.temoust.org/archives/le-rapport-de-la-recherche-en.061.html

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

3.1. Objectifs et produits

L'objectif global est de contribuer au développement socio-économique durable du Mali.

Les objectifs spécifiques sont :

1. La compétitivité et l'intégration économique des régions de Kidal et de Gao (nord) fortement isolées est renforcée;
2. Les services publics de base et la sécurité sont améliorés de manière significative dans toutes les zones desservies par le projet.

Les produits attendus sont :

Produit 1 : La liaison routière bitumée de Bourem à Kidal via Anefis (286 km) est réalisée ;

Produit 2 : Des infrastructures et équipements socio-économiques sont mis en place, visant en particulier les besoins et intérêts des femmes et des groupes vivant dans des conditions vulnérables.

Cette action fait partie de la TEI stabilisation : en désenclavant des zones marginalisées, elle contribuera à sécuriser et développer la région.

3.2. Activités indicatives

Activités du produit 1 :

L'activité liée au produit 1 est la construction d'une route bitumée entre Bourem et Kidal, conforme aux standards maliens en termes de structure, de dimensionnement et de prestations. Ces travaux, en plusieurs lots, seront confiés à des entreprises spécialisées – y compris pour contribuer à la sécurisation du chantier – sous la surveillance d'une mission de contrôle, assurant la maîtrise d'œuvre sur le chantier pour le compte du Ministère en charge des infrastructures de transports.

La solution technique retenue est l'aménagement d'une route bitumée en enduit superficiel bicouche. Le gabarit de la route est de 10 mètres : deux voies de 3.5 m chacune et deux accotements de 1.5m chacun (monocouche). Le corps de chaussée est constitué d'une couche de fondation de 20 cm en matériaux latéritiques (CBR>30) et une couche de base de 15 cm en matériaux latéritiques sélectionnés (CBR>60).

Activités du produit 2 :

L'activité liée au produit 2 concerne les aménagements connexes visant l'amélioration des conditions de vie des populations locales : réalisation de petites infrastructures hydrauliques i.e. forages, aménagement de zones de pâturage, appui aux groupements de jeunes et de femmes pour la transformation et la conservation de produits d'élevage, énergie solaire, réhabilitation et équipements d'infrastructures scolaires et sanitaires y compris la mise à disposition d'ambulances médicalisées pour la prise en charge d'accidentés de la route, etc.

Dans le cadre de ce projet, il n'est pas prévu d'activités d'appui institutionnel car il s'inscrit dans la continuité d'autres projets financés par l'UE au Mali dans lesquels il y a eu une série d'appui institutionnel. C'est le cas par exemple du projet « Désenclavement du nord du delta du fleuve Niger » (Décision 20-963) qui a financé : (i) une assistance technique long terme auprès des structures et agences du Ministère en charge des transports (CRIS n° 268604) ; (ii) assistance technique pour la réfection des cartes topographiques au 1/200 000 et modernisation de l'Institut géographique du Mali, IGM (CRIS 299425), (iii) Élaboration de la politique nationale des transports, des infrastructures de transport et du désenclavement- PNTITD (CRIS 259666), (iv) Devis-programme d'appui institutionnel au ministère en charge des transports : facilitation des transports- surcharge- sécurité routière- appui au secteur privé- gestion du réseau routier- entretien routier (CRIS 346101).

Contributions des États Membres aux produits de cette action dans le cadre des Team Europe Initiatives

Outre le dialogue politique sur l'ensemble des secteurs concernés qui sera mené conjointement avec les membres de la Team Europe, plusieurs interventions des États Membres dans le cadre des TEI contribueront également, via de l'assistance technique et des projets, à l'atteinte des objectifs de cette action.

L'engagement de la contribution de l'UE aux Team Europe Initiatives (TEI) prévues dans le cadre de ce plan d'action annuel sera complété par d'autres contributions de la part de partenaires de l'Équipe Europe. Elle est conditionnée à la confirmation formelle par chaque partenaire de sa contribution substantielle dès que possible. Dans l'hypothèse où ces TEI et/ou ces contributions ne se concrétisent pas l'action de l'UE pourra continuer hors du cadre des TEI.

3.3. Intégration des questions transversales

Protection de l'environnement et changement climatique

Résultats de l'examen de l'évaluation environnementale stratégique (EES) (pertinent pour l'appui budgétaire et les interventions au niveau stratégique)

Non applicable.

Résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) (pertinents pour les projets et/ou les interventions spécifiques dans le cadre d'un projet)

Le projet est classé en catégorie 1 conformément aux procédures d'évaluation environnementale et sociale de l'Organisation chargée de la mise en œuvre du projet, la Banque africaine de développement (BAD). En dehors de l'envergure du projet qui s'étend sur 286 km, la nature des travaux et les impacts environnementaux et sociaux qui en résulteront entraînent le déclenchement de la sauvegarde opérationnelle 1 (SO1) « Évaluation environnementale et sociale », de la SO2 « Réinstallation involontaire : acquisition des terres, déplacement et indemnisation des populations » et de la SO5 « Conditions de travail, santé et sécurité ».

Les impacts de la construction de la route sur l'environnement seront atténués par des mesures coercitives lors du chantier et un plan de gestion environnementale de reconstitution compensatoire des défrichements sur base de tâches rémunérées à l'entreprise. Par ailleurs, l'État s'engage à indemniser tout déplacement de population nécessité par le tracé de la route. Dans ce cadre, l'action organisera des séances d'information fréquentes et accessibles, permettant aux populations cibles, y compris les familles gérées par les femmes et celles vivant dans des conditions vulnérables, de connaître leurs droits et de renforcer leurs capacités pour l'obtention des compensations prévues. Cependant, ceci restera marginal vu la faible densité sur la majorité du parcours et l'usage de tracés existants de piste dans et aux abords des localités. Les mesures d'atténuation et de compensation identifiées dans le rapport EIES sont, entre autres : reboisement compensatoire (plantation d'arbres dans les villages, stabilisation des dunes de sable de part et d'autre de la route, sensibilisation contre les maladies : VIH, COVID-19, réalisation de forages dans le cadre des marchés de travaux et qui seront équipés et remis aux populations en fin de travaux. Ces mesures seront réalisées par les entreprises de travaux. De plus, l'État indemniserait les personnes dont les biens sont situés dans l'emprise de la route, conformément à la législation malienne, notamment le Décret n°08-346/P-RM du 26/06/2008 relatif à l'étude d'impact environnemental et social.

La prévention du VIH-SIDA et de la COVID-19 sera une préoccupation obligatoire des entreprises pour leur personnel (éventuellement via un organisme spécialisé) et des actions complémentaires seront menées sur les grands axes de transports. L'action abordera également la prévention des violences basées sur le genre et le harcèlement sexuel, sur les sites de construction et aux alentours des chantiers (lutte contre la prostitution, services de santé de base, personne de conscience pour les travailleurs). Dans la mesure du possible, et selon les recommandations de l'analyse genre à conduire au démarrage de l'action, d'autres thématiques liés aux droits humains seront également abordées (traite des êtres humains, corruption,).

Les associations de jeunes, de femmes, et les associations des chefs de villages concernés joueront pleinement leur rôle de veille citoyenne permettant l'application correcte du plan de gestion environnementale et sociale. Malgré leur caractère marginal, tout déplacement et toute expropriation de populations sera concerté avec les organisations ci-dessus citées.

Résultats de l'examen analytique de l'évaluation des risques climatiques (pertinent pour les projets et/ou les interventions spécifiques au sein d'un projet)

Le projet présente une sensibilité aux effets des fluctuations climatiques à savoir : (i) l'ensablement de la route aménagée par suite de mouvements de dunes sur les plages faisant un total de 25 km sur la section Bourem – Kidal ;

(ii) l'altération de certaines portions par suite d'inondations qui surviendraient. Face au risque d'ensablement, il est préconisé la réalisation de brises vents en doubles lignes avec des espèces d'arbres adaptées dans le contexte de la zone du nord du Mali. Quant au risque d'altération de la route par suite d'inondations, le dimensionnement conséquent des ouvrages hydrauliques est préconisé en fonction de leur taille (crue décennale pour les petits ouvrages, crue cinquantennale pour les ouvrages plus grands et crue centennale pour les ponts et les ouvrages d'art). Pendant les travaux de construction, l'activité des engins de chantier et de la base-vie sont susceptibles d'entraîner des émissions de gaz à effet de serre. En terme de compensation, des plantations d'arbres sont prévues dans le cadre du projet.

Égalité entre les hommes et les femmes et l'autonomisation des femmes et des filles

En ligne avec les codes CAD de l'OCDE identifiés dans la section 1.1, cette action est marquée G1. L'action s'inscrit dans le cadre du Plan d'Action de l'UE sur l'égalité entre les hommes et les femmes (GAP III), plus particulièrement aux objectifs thématiques généraux suivants : "Les femmes, les hommes, les filles et les garçons, dans toute leur diversité, jouissent entièrement et en toute égalité de leurs droits économiques, sociaux et du travail et les exercent pleinement." et "Les femmes, les hommes, les filles et les garçons mènent une vie exempte de toute forme de violence sexiste dans la sphère publique et privée, sur le lieu de travail et en ligne."

Au Mali, les lois et les règlements en vigueur prévoient les mêmes droits et les mêmes obligations pour les hommes et les femmes. Plusieurs textes et instruments ont été adoptés, notamment la politique nationale genre (PNG) adoptée en 2011 dont l'objectif est de promouvoir l'égalité entre les sexes et l'autonomisation économique de la femme malienne. Il y a aussi la loi du 8 décembre 2015 instituant des mesures pour promouvoir la parité dans l'accès aux fonctions nominatives et électives. La concrétisation des textes sur le genre n'est pas effective au Mali.

Au nord du Mali, le conflit a particulièrement dégradé la situation économique des femmes et accentué les violences basées sur le genre. Dans ce cadre, les activités pourront porter sur: « Rendre les services de base accessibles aux victimes de violences, femmes, hommes, filles et garçons, dans toute leur diversité » et « Protéger les femmes, les hommes, les filles et les garçons, dans toute leur diversité, contre les violences sexuelles et fondées sur le genre dans les situations de fragilité ».

Dans le cadre du projet, de nombreuses activités génératrices de revenus seront conduites par des femmes dans les zones d'intervention du projet (embouche, transformation et conservation de produits d'élevage, artisanat, tannerie, maroquinerie).

Le projet mettra en priorité un soutien à l'accès à des centres proposant à la fois des services de prise en charge psychologique et de santé reproductive. L'expertise et les formations en genre seront apportées en collaboration avec le ministère en charge de la promotion de la femme.

Une analyse genre sera conduite au démarrage de l'action, afin d'identifier les besoins et intérêts prioritaires des femmes et des filles et de formuler des recommandations concrètes par rapport aux activités à mener dans le cadre de l'action. Cette analyse portera également sur les besoins et les intérêts des personnes vivant avec un handicap.

Droits de l'Homme

Les activités du projet seront mises en œuvre dans le respect des droits humains. L'approche fondée sur les droits humains et ses principes clés (participation, non-discrimination, responsabilité et transparence) seront intégrés tout au long de l'action. Une attention particulière sera accordée aux politiques inclusives ciblant les femmes et les personnes vivant dans des situations vulnérables, comme les peuples autochtones et les personnes vivant avec un handicap.

Invalidité/Handicap

En ligne avec les codes CAD de l'OCDE identifiés dans la section 1.1, cette action est catégorisée D1. L'action prendra en compte les besoins des personnes vivant avec un handicap, plus particulièrement dans le cadre des constructions (accès et utilisation des facilités).

Démocratie

N.A.

Sensibilité aux conflits, paix et résilience

Cette intervention s'inscrira dans une approche sensible aux conflits (« do no harm »).

Réduction des risques de catastrophes

Les ouvrages hydrauliques seront dimensionnés en tenant compte des données climatiques historiques : crue décennale pour les petits ouvrages, crue cinquantennale pour les ouvrages plus grands et crue centennale pour les ponts et les ouvrages d'art.

Dans la région, il y a beaucoup de tempêtes de sable. Pour faire face au risque d'ensablement de la route et notamment des ouvrages hydrauliques, il est préconisé la réalisation de brises vents en doubles lignes avec des espèces d'arbres adaptées dans le contexte de la zone du nord du Mali. Des travaux d'entretien routier réguliers permettront de curer les ouvrages et caniveaux évitant ainsi les inondations et l'obstruction de la chaussée.

Autres considérations, le cas échéant

La construction de la route prendra en compte les besoins et vulnérabilités spécifiques de populations vulnérables telles que les personnes déplacées internes et les réfugiés. De plus, une coordination étroite sera assurée entre cette action et les autres interventions de l'UE afin de s'assurer qu'elle ne résulte pas dans une augmentation de l'immigration irrégulière.

3.4. Risques et enseignements tirés

Catégorie	Risques	Probabilité (Haute/ Moyenne/ Faible)	Impact (Haut/ Moyen/ Faible)	Mesures d'atténuation
Environnement externe	1 Situation sécuritaire se dégradant dans le pays, notamment dans les régions de Gao et Kidal	Haute	Haut	Établir des points de sortie clairs avec une programmation phasée, permettant de suspendre et de reprendre l'intervention à moindre perte en termes d'efficacité et de dynamique de mise en œuvre. Collaboration avec les actions pour la paix / stabilisation au Sahel Mise en place d'un dispositif de sécurisation des chantiers
Environnement externe	2 Pas de financement du projet global Sévaré – Algérie limitant la pertinence des sections financées	Moyenne	Moyen	Collaboration avec les autres partenaires techniques et financiers
Peuple et organisation	3 Résistances par rapport à une approche sensible au genre (en particulier en matière des violences basées sur le genre)	Haute	Moyen	Une analyse genre permettra d'identifier les risques en matières de violences basées sur le genre (et thématiques connexes, prostitution, harcèlement sexuel,...), ainsi que les mesures d'atténuation (séances de sensibilisation, formation des travailleurs,...)
Peuple et organisation	4 La route réalisée facilite les trafics illicites et la migration irrégulière	Haute	Haut	Collaboration avec les organismes d'immigration et les forces de sécurité afin d'assurer une gestion de la migration qui soit sensible à la protection Circulation des forces de sécurité également facilitée

Enseignements tirés:

Les difficultés et retards rencontrés tout au long des travaux de construction de la route Niono – Tombouctou sont presque exclusivement dus à la situation sécuritaire, très dégradée depuis 2012. Le contexte dans la région de Kidal

est également complexe au vu de son positionnement géographique entre l'Algérie et le Niger, et de son éloignement saharien.

Ce contexte limite les manifestations d'intérêt des entrepreneurs internationaux pour les marchés de travaux. Par ailleurs, les contraintes sécuritaires de la route de Tombouctou et les suspensions consécutives ont pu contribuer au nivellement vers le bas du niveau qualitatif des experts finalement mobilisés. Cumulée aux restrictions de mouvement de l'administration, cette faiblesse constitue un risque technique réel pour le présent projet. Pour limiter ces risques, il est préférable que l'ensemble de la surveillance des travaux des différents lots soit attribué à un même bureau d'études afin de favoriser l'intérêt de grands bureaux internationaux qui pourront ainsi mobiliser des experts de haut niveau.

Concernant la construction de la route de Tombouctou elle-même, elle représente une expérience très utile pour la réalisation des travaux dans les régions de Gao et Kidal. Si un des marchés a dû être résilié avec des conséquences financières et juridiques significatives, au contraire les travaux d'un autre lot se sont poursuivis et ont abouti à la réception provisoire puis définitive de 200 km de route dans la région de Tombouctou respectivement en 2017 et 2018. En effet, après plusieurs années d'interruption, de ralentissement ou de travaux sous haute contrainte sécuritaire, des bonnes pratiques et des procédures de travail efficaces ont été établies pour permettre à l'entreprise d'intervenir de manière fluide sur l'itinéraire à réaliser.

La difficulté de sécuriser un projet qui s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres était un défi nouveau pour l'armée malienne. Les relèves entre bataillons de l'armée ont également servi de leçon pour éviter des interruptions de chantier et garantir une meilleure passation entre permissionnaires et nouveaux arrivants. Le bitumage de plus de la moitié de la route de Tombouctou (320 km bitumés sur 565 km) a par ailleurs constitué un véritable déclencheur de l'appropriation et de la compréhension de sa mission de protection du chantier par l'armée malienne.

3.5. Logique d'intervention

Si la route Bourem - Kidal est réalisée et si la sécurité est assurée dans la région, alors la compétitivité et l'intégration économique des régions nord fortement isolées sera renforcée car la libre circulation des personnes et des biens sera possible avec les autres régions du Mali et avec l'Algérie voisine, ce qui favorisera le développement des échanges commerciaux et la relance de l'activité économique au nord et dans une large mesure du Mali.

Si les infrastructures et équipements socio-économiques sont mis en place, et si les conditions de leur gestion sont clairement définies et participatives, en particulier en visant les besoins et intérêts des femmes et des groupes vivant dans des conditions vulnérables, alors les services publics de base et la sécurité seront améliorés de manière significative dans la zone du projet car les professionnels de ces services ainsi que les utilisateurs se sentiront impliqués et responsabilisés dans la gestion et le fonctionnement de ces services. Les activités socioéconomiques ainsi mises en œuvres permettront d'améliorer les revenus des populations, notamment les femmes et les jeunes qui seront moins vulnérables financièrement et donc moins tentés de se tourner vers le banditisme.

Les activités se répartissent en 3 grandes composantes :

Composante 1 : Aménagements de route

- (i) Travaux d'aménagement et de bitumage de 286 km de route entre Bourem et Kidal ;
- (ii) Entretien de la route après les travaux sur une durée de 5 ans ;
- (iii) Actualisation des études (la Direction générale des routes a actualisé les quantités de l'étude technique réalisée en 2011 sur financement de l'UE afin de permettre le lancement des DAO de travaux), contrôle des travaux routiers de préférence en un seul lot ;
- (iv) Mesures environnementales et sociales : sensibilisation VIH/ COVID-19, protection de l'environnement, sécurité routière, mise en œuvre PGES, violences basées sur le genre ;
- (v) Sécurisation de la zone ;
- (vi) Construction d'un poste de péage et de pesage routier.

Composante 2 : Aménagements et appuis connexes

- (i) Réalisation de forages ;
- (ii) Aménagements de zones de pâturage ;
- (iii) Appui aux groupements de femmes et de jeunes pour la transformation et la conservation de produits d'élevage et énergie solaire ;
- (iv) Appui à la mise en place d'unité de fabrication d'aliment bétail ;
- (v) Réhabilitation et équipements d'infrastructures scolaires et sanitaires ;

- (vi) Séances d'information sur les thématiques genre et droits humains (violences basées sur le genre, traite des êtres humains, corruption, ...);
- (vii) Réalisation d'une analyse genre sectorielle (genre et infrastructures routières).

Composante 3 : Gestion de projet. (Cette composante est financée par la contribution des partenaires.)

- (i) Suivi-évaluation des impacts socioéconomiques ;
- (ii) Audit technique et de sécurité routière ;
- (iii) Audit comptable et financier ;
- (iv) Fonctionnement de l'organe d'exécution ;
- (v) Formation des PME locales par l'INFP-BTP⁵ ;
- (vi) Audit de la passation des marchés...

La contribution de l'UE dans le cadre du projet est confiée à la BAD à travers une convention de contribution.

La Direction générale des routes (DGR) est l'organe d'exécution. Une unité de gestion de projet (UGP) est logée à la DGR. Les activités sont mises en œuvres par la DGR à travers des marchés de services, travaux et fournitures.

La route à réaliser dans le cadre de ce projet sera intégrée dans le schéma national d'entretien routier au Mali, à savoir que le financement de son entretien sera assuré par l'Autorité routière (AR) qui est le gestionnaire du Fonds d'entretien routier (FER), les travaux d'entretien seront gérés par l'Agence d'exécution des travaux d'entretien routier et suivis par la Direction générale des routes (DGR). Il est aussi prévu dans le projet la construction d'un poste de péage/pesage routier dont les revenus vont contribuer à alimenter le FER (composante 1).

Les syndicats des transporteurs routiers, les associations des commerçants et les associations de chefs de villages joueront leur rôle de veille citoyenne dans le suivi des travaux d'entretien routier. Ces organisations et les autorités traditionnelles auront aussi un rôle de sensibilisation sur la nécessité de sécuriser le chantier de la route. Elles auront un rôle de veille sécuritaire et pourront rapporter tout acte attentatoire à la sécurité des équipes sur le chantier.

Les associations d'éleveurs seront associées aux choix des sites des zones de pâturage à aménager et aux modes de gestion à mettre en place. Les associations de santé communautaires, les associations de parents d'élèves et les comités de gestion scolaires seront associés aux travaux de réhabilitation et d'équipement des infrastructures scolaires et sanitaires.

L'impact de cette action sera par ailleurs renforcé par les autres interventions de la TEI stabilisation.⁶

⁵ INFP-BTP : Institut national de formation professionnelle du secteur des bâtiments et des travaux publics

⁶ Le cadre de la logique d'intervention de cette TEI est en cours d'élaboration.

3.6. Matrice indicative du cadre logique

Ce cadre logique indicatif constitue la base du suivi, des rapports et de l'évaluation de l'intervention.

Sur la base de cette matrice du cadre logique, un cadre logique plus détaillé (ou plusieurs) peut être développé au stade contrat. Dans le cas où les valeurs de référence et les valeurs cibles ne sont pas disponibles pour l'action, elles doivent être informées pour chaque indicateur à la signature du ou des contrats liés à cette AD, ou au plus tard dans le premier rapport d'avancement. De nouvelles colonnes peuvent être ajoutées pour définir des cibles intermédiaires pour les indicateurs et des résultats si besoin.

- Le premier rapport d'avancement devra inclure le cadre logique complet (y compris les valeurs de références/cibles).
- Les rapports d'avancement suivants devront fournir un cadre logique mis à jour avec les valeurs actuelles pour chaque indicateur.
- Le rapport final devra inclure le cadre logique avec les valeurs de référence et finales pour chaque indicateur.

La matrice indicative du cadre logique peut évoluer au cours de la vie de l'action en fonction des différentes modalités de mise en œuvre de cette action.

Les activités, les résultats attendus et les indicateurs, cibles et références associés inclus dans la matrice du cadre logique peuvent être mis à jour au cours de la mise en œuvre de l'action, aucun amendement n'étant nécessaire à la décision de financement.

Résultats	Chaîne de résultats Principaux résultats attendus	Indicateurs	Valeurs de référence	valeurs cibles	Sources de données	Hypothèses
Impact	Contribuer au développement socio-économique durable du Mali	1-Taux de croissance du PIB2-Revenu moyen par habitant (ventilé par sexe et par région) 3-Nombre d'évènements d'insécurité reportés annuellement	En 2017 : (1) =5.3%; (2) A définir (3) A définir	À partir de 2025: (1) =8.3%; (2) A définir (3) A définir	1-Direction nationale des statistiques (DNSI) et estimations de la BM et du FMI 2-Rapports sur la sécurité. 3-Enquête auprès des ménages. 4-Médias nationaux et internationaux.	<i>Non applicable</i>
Effet direct 1	La compétitivité et l'intégration économique des régions de Kidal et de Gao (nord) -fortement isolées- est renforcée	1.1 Taux et volume des échanges annuels entre Kidal et les autres régions (en FCFA) 1.2 Coût d'exploitation moyen des transports pour l'utilisateur (FCFA/km) selon véhicules légers et véhicules poids lourds 1.3 Temps d'accès moyens des populations riveraines aux services de base (heures)	En 2017 : 1.1 N.A 1.2 Coût d'exploitation moyen pour l'utilisateur sur la route=527 FCFA/km, véhicules légers ; 803 véhicules poids lourds temps de transport 8.8 h VL ; 10.85 h PL	En 2025 : 1.1- augmentation de 45% 1.2-Coût d'exploitation moyen pour l'utilisateur sur la route=313 FCFA/km, véh légers ; 463 véh poids lourds 1.3-temps de transport 3 h VL ; 4 h PL	1.1 Rapport annuel du Ministère des mines 1.2 Enquête dans des établissements publics des localités et auprès des ménages 1.3 Observatoire des transports (DNTTMF)	- Le Ministère des mines prend des mesures adéquates pour promouvoir la mise en valeur des ressources rendues accessibles par le projet. - les sociétés de transports trouvent suffisamment d'opportunités d'affaires pour développer des liaisons rentables.
Effet direct 2	Les services publics de base et la sécurité est améliorée de manière significative dans toutes les zones desservies par le projet	2.1 Pourcentage de la population ayant accès aux services publics de base (par exemple : éducation, santé, eau, énergie, administration et présence des Forces de défense et de sécurité) informations, désagrégées par sexe et âge; 2.2 Taux de satisfaction des populations pour le service public rendu (désagrégés par sexe, âge et handicap); 2.3 Pourcentage de cas de violences basées sur le genre	En 2017: 2.1- moins de 20% 2.2; 2.3; 2.4 : N.A	En 2025: 2.1-50% 2.2; 2.3; 2.4: à déterminer	2.1 Rapport Min. santé, éducation, eau (services de base) 2.2 Rapports INSTAT et enquêtes indépendantes 2.3 Rapports ANPE, Min. promotion femmes 2.4 Sources FAMAS et MINUSMA	- l'État déploie suffisamment de ressources pour l'amélioration des services publics de base.

		signalés à la police, par année, ventilé au moins par sexe 2.4 nombre d'événements d'insécurité reportés annuellement dans les zones couvertes par l'action				
Produit 1 Lié à l'effet direct 1	1.1 la liaison routière bitumée de Bourem à Kidal via Anefis (286 km) est réalisée	1.1.1 Longueur totale d'infrastructures de transports soutenues par l'UE (kms) (a) routes (EU RF) 1.1.2 Montant des factures liquidées et payées avec le soutien de l'UE 1.1.3 Nombre de tronçons réceptionnés et ouverts avec le soutien de l'UE 1.1.4 Nombre (a) d'emplois soutenus/maintenus par l'UE (pendant les travaux) (EU RF) (ventilé par sexe et catégorie d'âges)	En 2017 : 1.1.1- 0 km 1.1.2- N.A. 1.1.3- N.A. 1.1.4- 0	En 2025 1.1.1- 286 km 1.1.2- À hauteur du montant contractuel 1.1.3- 2 PV de réception : provisoire et définitif 1.1.4- 1200 emplois en phase travaux	1.1.1 Rapports d'activités de la DNR, Rapports de la Mission de contrôle, évaluation de terrain, PV de réception des travaux	- Les ressources financières allouées au projet sont compatibles pour attirer des entreprises fiables et habituées au contexte sécuritaire. - Les coûts d'intrants (carburant, bitume, ciment, fer) ne subissent pas d'inflation exagérée. - La sécurité est assurée sur le chantier et les voies d'approvisionnement.
Produit 1 lié à l'effet direct 2	2.1 Les infrastructures et équipements socio-économiques sont mis en place, visant en particulier les besoins et intérêts des femmes et des groupes vivant dans des conditions vulnérables .	2.1.1 Nombre de personnes ayant un accès à une infrastructure socio-économique avec le soutien de l'UE (désagregés par sexe, âge et handicap) 2.1.2 Nombre d'infrastructures socio-économiques construites/réhabilitées avec le soutien de l'UE 2.1.3- Nombre de personnes bénéficiant de programmes financés par l'UE pour lutter contre la violence sexuelle et sexiste (ventilé par sexe) (EU RF) 2.1.4 Nombre de victimes de violations des droits de	2.1.1 0 2.1.2 0 2.1.3 à déterminer 2.1.4 à déterminer 2.1.5 à déterminer	En 2025: 2.1.1 2.1.2 20 forages aménagés; 10 zones de pâturages aménagées ; Appui au groupement des femmes et des jeunes pour la transformation et la conservation de produits d'élevage et énergie solaire ; 2 centres de santé à Bourem et Kidal réhabilités ; écoles. 2.1.3 à déterminer 2.1.4 à déterminer 2.1.5 à déterminer	2.1.1 Rapports d'activités 2.1.2-Rapports de supervision, d'avancement, suivi-évaluation, audit. 2.1.3 Ministère de la justice, ONG 2.1.4 Rapports d'activité du projet 2.1.5 Rapports d'activité du projet	- Les agents de l'administration concernés par le projet ont des performances suffisantes. - Les divers rapports sont de qualité et sont disponibles.

		<p>l'homme bénéficiant directement d'une aide financée par l'UE (EU RF)</p> <p>2.1.5- Nombre de femmes bénéficiaires du soutien de l'UE pour accéder au marché, à l'investissement et au développement économique</p>				
--	--	---	--	--	--	--

4. MODALITES DE MISE EN OEUVRE

4.1. Convention de financement

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure une convention de financement avec la République du Mali.

4.2. Période indicative de mise en œuvre

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, au cours de laquelle les activités décrites à la section 3 seront menées et les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de 84 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement.

La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision, ainsi que les contrats et les accords concernés.

4.3. Mise en œuvre de la composante relative à l'appui budgétaire

Non applicable.

4.4. Modalités de mise en œuvre

La Commission veillera au respect des règles et procédures pertinentes de l'Union pour l'octroi de financements à des tiers, notamment des procédures de réexamen s'il y a lieu, ainsi qu'à la conformité de l'action avec les mesures restrictives de l'UE⁷.

4.4.1. Gestion indirecte avec une organisation internationale

Cette action peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec la Banque africaine de développement (BAD).

La mise en œuvre de cette action comprend l'ensemble des activités décrites dans la section 3.2, concourant aux objectifs et produits mentionnés dans la section 3.1.

L'entité envisagée a été sélectionnée sur la base des critères suivants : l'action est cofinancée par la Banque africaine de développement, l'UE, le gouvernement du Mali. Cette action est la réédition d'un projet déjà existant mis en œuvre par la Banque africaine de développement (BAD) à travers une convention déléguée signée en décembre 2017 avec l'UE dans le cadre de la facilité d'investissement pour l'Afrique (AfIF). Lors de sa réunion du 16/02/2017, sur la base d'une proposition soumise par la BAD, le Board de l'AfIF a donné son avis favorable à une contribution AfIF de 70 961 600 EUR⁸ (la "Contribution AfIF"), afin de contribuer à l'action « Programme d'aménagement routier de la branche malienne de la Transsaharienne » (l'"action"). Le projet est entré en vigueur en 2018 suite à son approbation par le Conseil d'administration de la BAD. La contribution de l'UE dans ce projet est de 70 961 600 EUR (dont 60 000 000 EUR du PIN Mali 11^e FED et 10 961 6000 EUR du PIR). Le premier préfinancement d'un montant de 7 961 600 EUR a été octroyé à la BAD en 2019. En 2020, l'UE a résilié unilatéralement le contrat avec la BAD et un montant de 60 000 000 EUR a été dégagé du contrat avec toutefois la promesse de remettre le même financement dans le cadre du nouveau cycle budgétaire 2021 – 2027.

En termes d'avancement du projet, des appels d'offres ont été lancés par l'administration malienne en accord avec la BAD pour la réalisation des travaux et le rapport d'évaluation des offres (3 lots) est en attente d'avis de non objection au niveau de la BAD afin de pouvoir lancer les travaux. Les ressources disponibles sur le projet ne permettront pas d'attribuer les marchés des 3 lots à la suite du retrait momentané du financement de l'UE.

La présente action permettra de remettre en place le budget manquant de 60 000 000EUR dans le projet afin que les activités puissent se poursuivre.

⁷ www.sanctionsmap.eu. Please note that the sanctions map is an IT tool for identifying the sanctions regimes. The source of the sanctions stems from legal acts published in the Official Journal (OJ). In case of discrepancy between the published legal acts and the updates on the website it is the OJ version that prevails.

⁸ Le coût total éligible de financement par l'autorité contractante est de 70 961 600 EUR et inclut une rémunération de 961 600 EUR, tel que stipulé à l'article 3.2 des conditions particulières et à l'annexe III

4.4.2. Passage d'un mode de gestion indirecte à une gestion directe en raison de circonstances exceptionnelles

Dans l'hypothèse où, en raison de circonstances exceptionnelles, les produits de l'action, ne pourraient être mis en œuvre sous la forme du mode de gestion indirecte, le mode de gestion directe pourra être considéré. Le choix d'un partenaire sera alors opéré en fonction de son expérience dans la mise en œuvre d'actions similaires dans les zones ciblées, et de sa capacité de gestion du montant prévu et sur la durée envisagée pour cette action et en conformité avec les procédures de passation des marchés et d'attribution des subventions.

4.5. Critères d'éligibilité géographique pour les marchés et les subventions

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

L'ordonnateur compétent de la Commission peut étendre l'éligibilité géographique sur la base de l'urgence ou de l'indisponibilité des services sur les marchés des pays ou territoires concernés, ou dans d'autres cas dûment justifiés où l'application des règles d'éligibilité rendrait impossible ou excessivement difficile la réalisation de cette action (article 28, paragraphe 10, du règlement NDICI - Europe dans le monde).

4.6. Budget indicatif

Composantes budgétaires indicatives	Contribution de l'UE (montant en EUR)	Contribution indicative de tiers, dans la devise indiquée BAD + Mali
Modalités de mise en œuvre – cf. section 4.4		
Gestion indirecte avec une organisation internationale (Banque africaine de développement) – cf. section 4.4.1 – composée de :	60 000 000	62 850 000
Composante 1 : Aménagements de route	48 180 000	
Composante 2 : Aménagements et appuis connexes	3 640 000	
Imprévus et aléas	8 180 000	
Total	60 000 000⁹	62 850 000¹⁰

4.7. Structure organisationnelle et responsabilités

La présente action sera mise en œuvre en gestion indirecte avec la Banque africaine de développement à travers une convention de contribution.

⁹ 60 millions d'EUR sont couverts par le présent Document d'Action. Si on intègre les 10 961 600 EUR de l'instrument PANAF toujours en cours (CRIS 391290), le budget total de la contribution UE est de 70 961 600 EUR.

¹⁰ Dont 15,3 millions d'EUR de l'État malien couvrant les coûts de sécurisation de la zone, les frais d'expropriation, de suivi de la mise en œuvre du Plan de gestion environnementale et sociale (PGES), du fonctionnement et des indemnités du personnel fonctionnaire de l'Unité de gestion du projet.

Ce mode de mise en œuvre se justifie car la Banque africaine de développement (BAD) est un acteur majeur du secteur des transports au Mali, impliqué dans le financement de grands travaux routiers.

La Commission sera contractuellement représentée par la DUE du Mali pour la gestion globale du projet. Dans le cadre de ses prérogatives en matière d'exécution budgétaire et de sauvegarde des intérêts financiers de l'Union, la Commission peut participer aux structures de gouvernance susmentionnées mises en place pour gérer la mise en œuvre de l'action.

Le bénéficiaire du projet est la République du Mali.

Le projet sera exécuté sous la responsabilité du Mali et la coordination générale du Comité de Liaison de la Route Transsaharienne (CLRT). L'Organe d'Exécution du projet est le Ministère des Transports et des Infrastructures, à travers la Direction générale des routes avec l'appui de la Direction des Finances et du matériel du Ministère en charge des transports.

Le rôle de coordination générale du projet est également dévolu au Comité de Liaison de la Route Transsaharienne (CLRT) réunissant les experts des pays membres comme l'Algérie, le Mali, le Niger, le Tchad.

Gestion financière : Le système d'information financière consistant dans la production des états et situations financières trimestriels et annuels exigés par la Banque, sera rigoureusement mis en œuvre dans le cadre du suivi et de la responsabilité financière du projet.

Audit : Le projet sera soumis à l'audit financier et comptable annuel d'un cabinet indépendant sélectionné par voie de concurrence, par l'Organe d'exécution du projet, dans les 6 mois du lancement du projet. L'audit portera sur l'ensemble des ressources du projet (prêts, dons et fonds de contrepartie) et des dépenses, d'abord par organe d'exécution, puis de manière consolidée.

Paiements : Tous les paiements du projet sur les ressources de la Banque, seront effectués suivant la méthode du paiement direct. Elle réalisera les tâches d'exécution budgétaire suivantes: paiement des avances, des décomptes intérimaires et finaux pour la réalisation des travaux et des factures de service pour la surveillance et le contrôle.

L'entière responsabilité de la gestion des fonds de l'UE affectés à l'Action sera assumée par la BAD.

Les procédures d'attribution des marchés de biens, de travaux et de services, y compris les services de consultance, requis par l'Action et qui seront financés par la contribution de l'UE se feront conformément aux politiques et procédures applicables de la BAD.

La BAD sera chargée de vérifier les procédures utilisées pour la contractualisation et la mise en œuvre des fonds de l'UE, notamment en donnant son avis de « non-objection » à chaque étape du processus opérationnel clé durant la mise en œuvre (décaissements, adjudication de contrats, exécution des activités, etc.)

La BAD en sa qualité de chef de file assurera la coordination des autres bailleurs impliqués au financement de l'Action (UE).

4.8. Conditions préalables

Les conditions suivantes doivent être réunies avant le démarrage des travaux routiers :

- La finalisation de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) assortie d'un plan de gestion environnemental et social (PGES) et d'un plan d'action de réinstallation (PAR) ;
- Le gouvernement du Mali doit fournir, avant la signature des contrats, toutes les preuves satisfaisantes que toutes les personnes affectées par le projet ont été indemnisées et/ ou réinstallés conformément au PGES et au PAR approuvés. Les preuves à fournir sont : la liste des personnes affectées par le projet (identifiées par l'étude d'impact environnemental et social), la mise en place d'une commission d'indemnisation par le ministère en charge des domaines de l'État, la confirmation par l'État du Mali de la disponibilité des fonds d'indemnisation dans le budget de l'État, le procès-verbal (PV) d'indemnisation signé par toutes les personnes affectées, la transmission à la Direction générale du contentieux de l'État de ce PV d'indemnisation signé, la lettre d'instruction du ministre en charge des finances pour le paiement par le Trésor public malien, la preuve du versement sur les comptes bancaires des personnes concernées. Si ces conditions ne sont pas remplies, les décaissements au titre du projet pourront être suspendus.
- La poursuite de la lutte contre la surcharge routière sur base des dispositions prises au niveau de l'UEMOA : règlement n° 14 de décembre 2005. Les principaux postes de péage et de pesage routiers (exemple: axes routiers Bamako vers le Sénégal et vers la Côte d'Ivoire) sont équipés de dispositifs de pesée de véhicules poids lourds. Les camions chargés sont systématiquement pesés et les données sont enregistrées et

communiquées à Bamako au siège de l'autorité routière (gestionnaire du fonds d'entretien routier) qui compile les données et édite un rapport trimestriel sur les surcharges routières;

- La définition et le déploiement sur le terrain d'un mécanisme de sécurisation des travaux routiers et des aménagements connexes. Ceci doit se faire à travers un engagement écrit de l'Etat du Mali à garantir la sécurisation du chantier, comme ce fut le cas pour la route de Tombouctou.

5. MESURE DE PERFORMANCE

5.1. Suivi et rapports

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre de la présente action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités du partenaire chargé de la mise en œuvre. À cette fin, le partenaire chargé de la mise en œuvre met en place un système permanent de suivi interne, technique et financier de l'action et élabore régulièrement des rapports d'avancement (au moins annuels) et des rapports finaux. Chaque rapport doit fournir un compte rendu précis de la mise en œuvre de l'action, des difficultés rencontrées, des changements introduits, ainsi que du degré d'obtention de ses résultats (produits et résultats directs) mesurés par les indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique (pour la modalité du projet) et la liste de stratégie, de politique ou de plan d'action du partenaire (pour l'appui budgétaire).

La Commission peut effectuer d'autres visites de suivi du projet, par l'intermédiaire de son propre personnel et de consultants indépendants directement recrutés par la Commission pour réaliser des contrôles de suivi indépendants (ou recrutés par l'agent compétent engagé par la Commission pour mettre en œuvre ces contrôles).

Rôles et responsabilités en matière de collecte, d'analyse et de suivi des données:

La BAD sera en charge de l'évaluation, du suivi technique et financier de la mise en œuvre du projet conformément à ses procédures internes, politiques et règlements. Le suivi et l'évaluation du projet se baseront sur une analyse périodique des progrès réalisés dans l'accomplissement de résultats spécifiques du projet dans l'optique d'atteindre les objectifs du projet, tels que stipulé dans les conditions particulières et générales.

Un dispositif fonctionnel pour le suivi-évaluation du projet sera mis en place dès le démarrage de ses activités.

Le suivi-évaluation du projet comportera deux volets : (i) le suivi d'exécution des différentes activités du projet, et (ii) le suivi des indicateurs d'effets retenus pour le projet. Le suivi d'exécution comprendra le suivi interne et externe, les missions de supervision de la BAD, une revue à mi-parcours et une évaluation finale intégrant le rapport d'achèvement des organes d'exécution. L'exécution des travaux fera l'objet de rapports trimestriels établis par les bureaux de contrôle et de surveillance des travaux. Les organes de projet fourniront à la BAD sur une base trimestrielle, un rapport sur l'exécution du projet. Des rapports seront également élaborés et soumis à l'Organe d'Exécution du projet. La situation de référence sera établie avant le démarrage des travaux.

Le suivi des indicateurs d'effets devra permettre d'apprécier le niveau d'atteinte des objectifs de développement du projet. Pour ce faire, un bureau d'étude sera recruté par voie de concurrence pour le suivi-évaluation de l'impact socio-économique dans l'ensemble de la zone d'influence du projet (ZIP) ainsi que celui en matière de facilitation des transports. Ce bureau aura comme mandat (i) d'établir, avant le début des travaux, la situation de référence pour tous les indicateurs convenus entre les différents organes dans les deux pays; (ii) de procéder à l'évaluation de l'impact à la fin du projet ; et (iii) de réaliser un vidéo reportage permettant de comparer la situation avant et les principaux résultats du projet.

Des réunions d'information entre la BAD et la Commission européenne, qui pourront coïncider avec les comités de pilotage du projet, devront être organisées au moins deux fois par an, et chaque fois que cela s'avère nécessaire par les deux organisations, afin de passer en revue les progrès enregistrés dans la mise en œuvre du projet. La BAD et la Commission européenne participeront aux comités de pilotage en tant qu'observateurs.

Des missions de supervisions conjointes de la BAD avec la Délégation de l'Union européenne seront organisées au moins deux fois par an dans le pays, et davantage si nécessaire.

Un rapport intermédiaire sera fourni avec chaque demande de paiement et au minimum annuellement. Ce rapport intermédiaire décrira notamment des démarches institutionnelles entreprises (section 11 premier paragraphe) en vue d'assurer la durabilité des ouvrages. La délégation de l'UE se réserve le droit de demander des rapports intermédiaires partiels pour le cas où elle identifierait des problèmes ou retards de mise en œuvre importants.

Les documents suivants seront transmis pour information dès que disponibles :

- Rapports d'audit et d'évaluation.
- Copie des marchés de travaux, de services et de subvention incluant spécifications et TDR. Les avenants à ces marchés seront également transmis.
- Rapports finaux des études.

5.2. Évaluation

Compte tenu de l'importance de l'action, une évaluation à mi-parcours pourra être effectuée pour cette action, ou une de ses composantes par des consultants indépendants contractés à travers une mission conjointe contractée par le partenaire de mise en œuvre.

L'évaluation à mi-parcours sera réalisée pour résoudre d'éventuels problèmes de mise en œuvre du projet et proposer, si nécessaire, toute réadaptation ou réorientation du projet.

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

Un ou plusieurs marchés de services d'évaluation pourront être conclus au titre d'un contrat-cadre.

5.3. Audit et vérifications

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

6. COMMUNICATION STRATÉGIQUE ET DIPLOMATIE PUBLIQUE

Pour le cycle de programmation 2021-2027 une nouvelle approche de fond commun, planification et mise en œuvre de la communication stratégique et de diplomatie publique a été adoptée.

La communication et la visibilité de l'UE reste une obligation juridique pour toutes les actions extérieures financées par l'UE, afin de faire connaître le soutien de l'Union européenne à leur travail auprès des publics concernés, notamment en utilisant l'emblème de l'UE et une brève déclaration de financement, sur tous les supports de communication liés aux actions concernées.

Cette obligation s'applique de la même manière, que les actions concernées soient mises en œuvre par la Commission, des pays partenaires, des contractants, des bénéficiaires de subventions ou des entités chargées de l'exécution telles que les agences des Nations unies, les institutions financières internationales et les agences des États membres de l'UE.

Cependant, les documents d'action des programmes sectoriels spécifiques ne sont en principe plus tenus de prévoir des activités de communication et de visibilité sur les programmes concernés. Ces montants seront prévus dans des facilités de coopération établies par des documents d'action de mesures d'accompagnement, permettant aux Délégations de planifier et mettre en œuvre des activités de communication stratégique et de diplomatie publique pluriannuelles avec une masse critique suffisante pour être efficaces à l'échelle nationale.

APPENDICE 1 RAPPORT DANS OPSYS

Une Intervention¹¹ (également appelée projet/programme) est l'entité opérationnelle associée à un ensemble cohérent d'activités et de résultats structurés dans un cadre logique visant à apporter un changement ou un progrès en matière de développement. Les interventions sont les entités les plus efficaces (donc optimales) pour le suivi opérationnel par la Commission de ses opérations extérieures en matière de développement. En tant que telles, les Interventions constituent l'unité de base pour la gestion des mises en œuvre opérationnelles, l'évaluation des performances, le suivi, l'évaluation, la communication interne et externe, le reporting et l'agrégation.

Les interventions primaires sont des contrats ou des groupes de contrats produisant des résultats et répondant à la règle suivante: « un contrat donné ne peut contribuer qu'à une seule intervention primaire et pas à plus d'une ». Un contrat individuel qui ne produit pas de résultats directs et ne peut pas être logiquement groupé avec d'autres contrats produisant des résultats est considéré comme une « entité de soutien ». L'ajout de toutes les interventions primaires et entités de soutien équivaut au portefeuille de développement complet de l'Institution.

La présente Action est identifiée comme

Niveau Action		
<input type="checkbox"/>	Action individuelle	Present action: all contracts in the present action
Groupe d'actions		
<input type="checkbox"/>	Groupe d'Actions	Actions reference (CRIS#/OPSYS#):
Niveau Contract		
<input type="checkbox"/>	Contrat individuel	
<input type="checkbox"/>	Contrat individuel 2	
<input type="checkbox"/>	Contrat individuel 3	
	(...)	
<input type="checkbox"/>	Groupe de contrats 1	

¹¹ [ARES \(2021\)4204912](#) - For the purpose of consistency between terms in OPSYS, DG INTPA, DG NEAR and FPI have harmonised 5 key terms, including 'action' and 'Intervention' where an 'action' is the content (or part of the content) of a Commission Financing Decision and 'Intervention' is a coherent set of activities and results which constitutes an effective level for the operational follow-up by the EC of its operations on the ground. See more on the [concept of intervention](#).