

**CC BENEFICIAIRES 2013 EuropeAid/132633/C/SER/multi**  
**LOT 2: Transport et infrastructures**

**ÉVALUATION À MI-PARCOURS DU  
PROGRAMME SECTORIEL DES TRANSPORTS /  
DÉSENCLAVEMENT DU NORD DU DELTA DU  
FLEUVE NIGER**

**Contrat des services n° 2016/376539**

**Rapport définitif**

**Novembre 2016**

**Projet financé par l'UE**



**Pays bénéficiaire**



**Mis en œuvre par PLANET S.A.**



*La présente évaluation, financée et guidée par la Commission européenne, est présentée par PLANET S.A. Le rapport ne reflète pas nécessairement les points de vue et opinions de la Commission européenne*



## Coordonnées du projet

<b>Titre du projet:</b>	"Évaluation à mi-parcours du programme sectoriel des transports / désenclavement du nord du delta du fleuve Niger "	
<b>Numéro de référence du projet:</b>	CC Bénéficiaires 2013 EuropeAid/132633/C/SER/multi Lot N°2: Transport et Infrastructures Contrat Spécifique: 2016/376539	
<b>Pays:</b>	République du Mali	
<b>Nom:</b>	<b>Autorité Contractante:</b>	<b>Contractant:</b>
	Délégation de l'Union Européenne en République du Mali	PLANET S.A.
<b>Adresse:</b>	Délégation de l'Union Européenne Quartier du Fleuve, rue de l'Archevêché, Immeuble UATT BP 115 Bamako Mali	Apollo Tower 64, rue Louise Riencourt GR-11523 Athènes Grèce
<b>Numéro de téléphone:</b>	+ 223 44983423 + 223 44983410	+ 30 210 690 5000
<b>Numéro de Fax:</b>	+ 223 44919191	+ 30 210 698 1885
<b>E-mail:</b>	seydou.sogoba@eeas.europa.eu	vchatzi@planet.gr
<b>Personne à contacter :</b>	<b>M. Seydou Sogoba</b> Chargé de programmes – Section Infrastructures DUE en République du Mali	<b>Mme Viviana Chatzi</b> Directeur du Projet PLANET S.A.
<b>Date du Rapport:</b>	Le 11 novembre 2016	
<b>Période du projet:</b>	Septembre 2016 – Octobre 2016	
<b>Auteur du Rapport:</b>	<b>M. Slaheddine Gara</b>	Expert Ingénieur BTP / Chef de Mission



## Table des matières

Coordonnées du projet.....	<b>3</b>
Liste des abréviations .....	<b>7</b>
<b>A. Résumé exécutif.....</b>	<b>9</b>
A.1. Contexte et présentation du Programme.....	9
A.2. Constats relatifs à la pertinence .....	9
A.3. Constats relatifs à l'efficacité.....	10
A.4. Constats relatifs à l'efficience.....	11
A.5. Constats relatifs à la cohérence .....	11
A.6. Constats relatifs à l'impact .....	11
A.7. Constats relatifs à la viabilité.....	12
A.8. Enseignements - Conclusions et recommandations .....	12
A.8.1. Enseignements - conclusions.....	12
A.8.2. Recommandations .....	13
<b>B. Introduction.....</b>	<b>15</b>
B.1. Objectifs de l'évaluation .....	15
B.2. Justification de l'évaluation.....	15
B.3. Remerciements.....	15
B.4. Méthodologie .....	16
<b>C. Contexte du secteur transport au Mali .....</b>	<b>17</b>
C.1. Situation économique du Mali .....	17
C.2. Situation des infrastructures routières .....	17
C.2.1. Sous-secteur transports routiers .....	18
C.2.2. Stratégie de transport en milieu rural .....	18
C.2.3. Entretien routier.....	18
C.3. Politique nationale des transports et infrastructures de transport .....	19
C.3.1. Les défis du secteur des transports dans le cadre d'une économie globale .....	19
C.3.2. Orientations de la politique sectorielle.....	19
C.3.3. Le transport routier .....	20
<b>D. Présentation du Programme «appui au PST/ désenclavement du Nord du Delta du Niger».....</b>	<b>22</b>
D.1. Objectifs et résultats attendus .....	23
D.2. Organisation et fonctionnement.....	24
D.2.1. Structure organisationnelle de base .....	24
D.2.2. Structure opérationnelle du programme .....	24
<b>E. Evaluation de la composante « appui au PST » .....</b>	<b>26</b>
E.1. Pertinence.....	26
E.2. Efficacité .....	26
E.2.1. Déroulement rétrospectif de l'appui institutionnel .....	27
E.2.2. Evaluation de production des résultats attendus .....	30



E.2.3.	Evaluation de l'atteinte de l'objectif spécifique .....	36
E.2.4.	Evaluation de l'atteinte de l'objectif global .....	36
E.3.	Durabilité .....	36
<b>F.</b>	<b>Visites de terrain réalisées .....</b>	<b>38</b>
F.1.	Visites des projets .....	38
F.1.1.	Visite du lot 0 : Niono-Goma Coura (81 km) .....	38
F.1.2.	Visite du lot 3: Niafunké-Tombouctou et Goundam-Diré (198 km) .....	44
F.2.	Enquêtes .....	52
<b>G.</b>	<b>Evaluation des projets routiers .....</b>	<b>53</b>
G.1.	Pertinence .....	53
G.1.1.	Le programme répond à un besoin urgent de désenclavement .....	53
G.1.2.	Un projet contribuant aux objectifs de réduction de la pauvreté .....	54
G.1.3.	Pertinence des choix techniques .....	54
G.2.	Efficacité .....	54
G.3.	Efficience .....	55
G.4.	Impact 57 .....	
G.5.	Viabilité .....	58
G.6.	Cohérence .....	59
G.6.1.	Le programme s'inscrit dans les objectifs de la politique nationale(CSLP) et sectorielle (lettre de politique de transports) de l'époque .....	59
G.6.2.	Cohérence d'intervention .....	60
G.6.3.	Cohérence du dispositif mis en place .....	60
G.6.4.	Cohérence interne du Programme .....	61
G.7.	Valeur ajoutée communautaire .....	63
G.8.	Visibilité .....	64
G.9.	Viabilité .....	65
G.10.	Exécution financière .....	66
G.11.	Suivi des engagements du Gouvernement .....	68
<b>H.</b>	<b>Principales constatations, analyse de la performance des différentes composantes .....</b>	<b>73</b>
<b>I.</b>	<b>Analyse rétrospective des projets .....</b>	<b>75</b>
I.1.	Conclusions par projet réalisé .....	75
I.1.1.	Lot 0 : Niono-Goma Coura .....	75
I.1.2.	Lot 3 : Niafunké- Tombouctou et Goundam-Diré .....	75
I.1.3.	Travaux de modernisation des postes de pesage .....	75
I.2.	Conclusions consécutives aux visites de terrain .....	76
I.3.	Conclusions sur l'appui au PST .....	76
<b>J.</b>	<b>Enseignements-Recommandations .....</b>	<b>77</b>
J.1.	Au niveau de la composante « désenclavement » .....	77
J.2.	Au niveau de la composante « appui au PST » .....	78
	<b>Annexes à consulter .....</b>	<b>80</b>



## Tables des illustrations

---

Tableau 1: Tronçons routiers à bitumer.....	23
Tableau 2: Evolution de l'état du réseau bitumé entre 2010 et 2015 .....	31
Tableau 3: Situation financière du programme au 30/09/2016 .....	67
Tableau 4: Appréciation des critères d'évaluation .....	74



## Liste des abréviations

Abréviation	Définition
AGEROUTE	Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier
AGETIC	Agence des Technologies de l'Information et de la Communication
AGETIER	Agence d'Exécution des Travaux d'Infrastructures et Equipements Ruraux
ANASER	Agence Nationale de la Sécurité Routière
AR-FER	Autorité Routière – Fonds d'entretien routier
AT	Assistance Technique
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CADD	Cellule d'Appui à la Décentralisation et Déconcentration
CAFO	Coordination des Associations et ONG Féminines du Mali
CDMT	Cadre de Dépenses à Moyen Terme
CEV	Coûts d'Exploitation des Véhicules
CF	Convention de Financement
CMC	Conseil Malien des Chargeurs
CMTR	Conseil Malien des Transporteurs Routiers
CNREX	Centre National de Recherche et d'Expérimentation
CONFED	Cellule de l'Ordonnateur National du FED
COMANAV	Compagnie Malienne de Navigation
CPS	Cellule de Planification et de Statistique
CSCRP	Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
DNTTMF	Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
DNR	Direction Nationale des Routes
DP	Devis Programme
DRR	Direction Régionale des Routes
DSP-PIN	Document de Stratégie Pays – Programme Indicatif National
DUE	Délégation de l'Union Européenne
Fcfa	Franc de la Communauté Financière Africaine
FED	Fonds Européen de Développement
FER	Fonds d'Entretien Routier
IET	Inspection de l'Equipement et des Transports
IGM	Institut Géographique du Mali
INFP/BTP	Institut National de Formation Professionnelle en Bâtiment et Travaux Publics
ISSA	Initiative SOGEA SATOM pour l'Afrique
LIDAR	Light Detection And Ranging
MCC	Millenium Challenge Corporation
MdC	Mission de Contrôle



Abréviations	Définition
METD	Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement
ONG	Organisations non gouvernementales
PACT	Projet d'Amélioration des Corridors de Transports
PALIR	Projet d'Appui à la Lutte contre l'Insécurité Routière au Mali
PDDRN	Programme Décennal de Développement des Régions Nord du Mali
PGES	Plan de Gestion Environnemental et Social
PIB	Produit Intérieur Brut
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PNIR	Programme National d'Infrastructures Rurales
PNTIT	Politique nationale des transports et des infrastructures de transport
PSD	Plan Stratégique de Développement
PST	Projet Sectoriel des Transports
RCFM	Régie des Chemins de Fer du Mali
RTE	Rapport Trimestriel d'Exécution
SDR	Service de Données Routières (Direction Nationale des Routes)
SDS	Schéma Directeur de la Statistique
SGT	Sous-groupe Thématique
SIG	Système d'Informations Géographiques
SLMTP	Société de Location de Matériel de Travaux Publics
SNTR	Stratégie Nationale de Transport en milieu Rural
SSATP	Programme Politique des Transports en Afrique Subsaharienne
TRIE	Transport Routier Inter Etat
UE	Union Européenne
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
UNC-PST2	Unité nationale de coordination du PST2
VIH	Virus de l'Immuno - déficience Humaine





## A. Résumé exécutif

### A.1. Contexte et présentation du Programme

Le Programme « appui au PST/ désenclavement du Nord du Delta du Niger » consiste à réaliser un important programme de travaux de routes bitumées et la mise en œuvre de mesures d'accompagnement sous forme d'un important appui institutionnel, dans la continuité des efforts entrepris par le 9<sup>ème</sup> FED.

Doté d'une enveloppe budgétaire, y compris les avenants, de 217 millions d'euros, il prévoit :

- i) Construction/réhabilitation de 565 km de routes bitumées soit 12% du réseau routier bitumé national en 2008 ;
- ii) Appui institutionnel au METD et autres acteurs du secteur;
- iii) Mesures d'accompagnement sur les aspects transversaux (sécurité routière, VIH-Sida, protection de l'environnement, appui aux femmes)

Le programme vise à l'atteinte des résultats ci-dessous :

- **Résultat 1** : la réalisation d'une route bitumée de 565 km reliant Niono à Tombouctou (y compris la bretelle Diré-Goundam de 35 km), via 4 villes situées en bordure Nord du Delta du fleuve : Nampala, Léré, Niafunké et Tonka.;
- **Résultat 2** : un appui institutionnel et des actions complémentaires sont apportés pour une amélioration sensible de différents éléments influençant directement les performances du secteur des transports routiers et de l'aménagement du territoire.

### A.2. Constats relatifs à la pertinence

Le volet appui institutionnel est très pertinent compte tenu de l'apport considérable tant pour l'Administration du METD que pour les structures et acteurs du secteur des transports, en permettant de développer une attitude techniquement plus professionnelle dans la gestion du réseau routier et la prestation des services de transport.

Face au développement et à l'enjeu de la cartographie en termes de valorisation de l'information et d'aide à la prise de décision, la mise en place d'un SIG permet de répondre à un besoin pressant des ministères techniques, collectivités et BET.

L'appui permet de pallier aux dysfonctionnements du secteur des transports (surcharges des véhicules, insuffisance des ressources d'entretien, renouvellement du parc, absence de données statistiques fiables, manque de ressources humaines qualifiées, etc.).

La plateforme de dialogue permet de regrouper les acteurs du secteur autour des problématiques communes et d'apporter un consensus et une adhésion sur les solutions envisagées.

Concernant le volet des travaux routiers, l'intervention est jugée hautement pertinente compte tenu de l'urgence d'apporter un désenclavement aux régions du Nord du Delta du Niger, d'assurer la cohésion et la sécurité nationale et de contribuer à la lutte contre la



pauvreté. La zone d'influence concerne une population rurale de plus de 1 million d'habitants.

La rareté des ressources propres du pays confirme la pertinence de l'appui de l'UE.

Le programme est conforme aux orientations de la PNTIT qui préconise de poursuivre le désenclavement et de fournir l'accès des populations pour leurs activités économiques et sociales. En particulier, l'accès amélioré aux marchés et services devra permettre d'augmenter l'amélioration des revenus des populations rurales.

Cependant, le choix technique d'adopter un revêtement superficiel bicouche, dans un contexte de surcharge routière non maîtrisée et d'entretien insuffisant, reste discutable. De même, la largeur de la plateforme à la traversée des villages doit être compatible avec les besoins de stationnement et la sécurité routière, notamment les jours du marché.

### **A.3. Constats relatifs à l'efficacité**

#### Volet appui institutionnel

Sur les 6 résultats attendus au cadre logique, deux résultats ont été entièrement atteints (R5 et R6), trois résultats n'ont été que partiellement atteints (R1, R3 et R4) et un résultat a été faiblement atteint (R2).

La mise en place du SIG a été un succès (R5). De même pour les activités menées par les ONG (R6 : amélioration de la sécurité routière, prévention VIH-Sida, problèmes liés au genre, atténuation d'impacts environnementaux).

La programmation de l'entretien est bien maîtrisée, cependant les ressources du FER restent en deçà des besoins exprimés malgré les importants progrès accomplis (R1). Le problème de la surcharge routière reste posé et la poursuite des efforts de sensibilisation envers les transporteurs reste nécessaire (R2). La réduction des temps de rotation sur les corridors nécessite de mettre en œuvre le plan d'action établi par l'étude sur la chaîne logistique (R3). La professionnalisation des conducteurs doit être renforcée et la bourse de fret opérationnalisée (R4).

La mise en place de la plateforme de dialogue a été très utile pour l'identification des problèmes et la proposition de solutions de manière participative et consensuelle. Cependant, cette initiative n'a vu le jour que tardivement (mars 2013), soit 4 années après la signature de la CF.

A l'issue de la mission d'évaluation à mi-parcours, pour un taux d'engagement financier de 95%, l'atteinte de l'objectif spécifique N°2 demeure mitigée.

#### Volet Désenclavement

Compte tenu du grand retard enregistré par les travaux par suite des conditions sécuritaires, le lot 0 (Niono-Goma Coura) est à 65% d'avancement physique (53 km) et le lot 3 (Niafunké-Tombouctou et Goundam-Diré) est à 98% (194 km). Les sections bitumées sont exploitées pour l'instant à la satisfaction des opérateurs économiques. Sur les sections bitumées, il ne reste qu'à réaliser la signalisation, les glissières et les travaux confortatifs.

Le lot 2 (Léré-Niafunké) commence à démarrer progressivement pour un OS de redémarrage émis en date du 02/05/2016.

Par contre le lot 1 (Goma Coura-Léré), qui a été réattribué à SOGEA SATOM, ne pourra effectivement démarrer qu'une fois réglées les dispositions sécuritaires.



Les missions de supervision de travaux ont été efficaces pour le lot 0 et le lot 3. Cependant, l'absence d'environnementaliste mobilisé à plein temps a engendré des demandes de la part des riverains (assainissement au niveau des villages, amorces, zones de stationnement, sécurité routière).

#### **A.4. Constats relatifs à l'efficacité**

Concernant l'appui institutionnel, l'efficacité globale est moyenne compte tenu des résultats atteints et une consommation à 95% des crédits alloués. Sur un total de 6 résultats : deux résultats sont entièrement atteints et quatre résultats partiellement atteints.

Concernant les travaux routiers, l'efficacité est jugée passable compte tenu des coûts supplémentaires engendrés par les conditions sécuritaires (escorte militaire permanente, sûreté intérieure de la base vie, frais d'indemnisations des dégâts aux équipements) qui ont engendré un surcoût de 55% pour le lot 3. Sans tenir compte des travaux supplémentaires (avenant N°4), le coût moyen du lot 3 est passé de 185 000 euros/km à 286 000 euros/km.

Sur les aspects de délai, même si les délais contractuels sont respectés, l'efficacité du projet est affectée si l'on considère que la section du lot 3 était initialement prévue de s'achever en avril 2013.

#### **A.5. Constats relatifs à la cohérence**

Le programme se trouve en cohérence avec les objectifs du CSLP 2007-2013 qui avait identifié l'insuffisance, la vétusté et le mauvais état des infrastructures et équipements, particulièrement de transport, comme des freins au développement économique et social.

Les réformes du sous -secteur routier préconisées par le PST, adoptée en 1993 et révisée en 2004, puis en 2007 ont abouti au recentrage du rôle de la DNR, la privatisation de l'entretien routier et la mise en place des nouveaux organes (Autorité Routière, AGEROUTE, l'Observatoire des transports et le SDR). Un renforcement des capacités était nécessaire en continuité des efforts entrepris dans le cadre du 9<sup>ème</sup> FED.

Le programme traduit une mise en œuvre du DSP-PIN 10<sup>ème</sup> FED dans son domaine de concentration « Appui au développement économique des Régions du Nord et du Delta du Niger ».

Le comité de pilotage a globalement bien joué son rôle de suivi de l'exécution du programme.

Les devis programmes pour l'appui institutionnel ont bien fonctionné avec la synergie de la plateforme de dialogue mise en place en mars 2013.

Cependant, le dispositif de gestion des travaux routiers à la DNR, assuré par un seul chef de projets nous a semblé insuffisant pour une meilleure réactivité du maître d'œuvre et compte tenu de l'envergure des travaux.

#### **A.6. Constats relatifs à l'impact**

Pour l'appui institutionnel, les entretiens avec les différents bénéficiaires ont montré que :

- Le SDR est plus outillé et formé pour établir les relevés de dégradation et simuler les différents scénarios du programme annuel d'entretien
- Le parc de transport des hydrocarbures a commencé à se conformer aux normes internationales
- Le taux de surcharge a légèrement diminué en passant de 45,16% en 2014 à 35,52% en 2016



- Prise de conscience des transporteurs sur l'avantage de renouvellement du parc
- La formation des chauffeurs a induit un comportement plus professionnel (consommation de carburant, sécurité routière).

Concernant les travaux routiers, les impacts sont fortement ressentis en termes de gain de temps de parcours et du confort apporté à la satisfaction générale des usagers de la route : Niono-N'débougou (15 km) est parcouru en 15 min au lieu de 1h auparavant, Tonka-Tombouctou est parcouru en 1h30 au lieu de 6h auparavant. L'augmentation du trafic a permis de dynamiser le commerce et les échanges avec une réduction notable du prix de transport et des produits de base. Les pannes sont moins fréquentes. Le désenclavement des périmètres irrigués de la zone du Niger est de nature à encourager les extensions et à réduire les coûts d'investissements.

Par ailleurs, l'évacuation des malades se fait plus rapidement et dans de meilleures conditions de transport. L'accès des services sociaux de base (écoles, centres de santé) est facilité pour la population ainsi que pour les services d'inspection.

Cependant, le bitumage de la route a engendré des accidents de circulation résultant de l'excès de vitesse des motos et véhicules, notamment au niveau des villages.

Les actions de sensibilisation, de formation et d'appui dans les aspects de sécurité routière, environnement, VIH-Sida et appui aux femmes ont permis une prise de conscience et un changement de comportement au niveau des groupes cibles.

## **A.7. Constats relatifs à la viabilité**

Les bénéficiaires des formations ont besoin d'une mise en application effective des connaissances acquises pour assurer la pérennité recherchée. Il importe également de partager les connaissances acquises et de les enrichir à travers des formations continues, séminaires et échanges.

La sensibilisation doit être accompagnée par des actions pérennes comme la mise en place de panneaux véhiculant des messages de conscientisation.

Les équipements fournis doivent avoir de bonnes conditions d'exploitation, d'entretien et de réparation.

Les structures socioéconomiques mises en place doivent faire l'objet d'appropriation suffisante par les bénéficiaires en vue de les pérenniser.

Concernant la viabilité des sections de routes, il importe de maîtriser la charge par la construction de postes de pesage le long du corridor et l'application effective du règlement 14/UEMOA.

Il est aussi impératif d'atteindre un niveau suffisant de ressources d'entretien à mobiliser pour couvrir les besoins de l'ensemble du réseau bitumé national en entretien courant.

## **A.8. Enseignements - Conclusions et recommandations**

### **A.8.1. Enseignements - conclusions**

La pertinence de l'appui institutionnel au secteur transport reste toujours actuelle mais nécessite quelques dispositions complémentaires pour une meilleure efficacité.

Les travaux routiers en cours ont permis d'améliorer les conditions et coûts de transport sur les tronçons concernés. L'achèvement des travaux restant permettra sans doute un effet de



désenclavement longtemps attendu par les populations, et permettra d'assurer au Mali une réelle cohésion nationale.

Cependant, des inquiétudes subsistent sur le contrôle de la surcharge et la capacité financière à assurer l'entretien courant adéquat pour maintenir ces routes en bon état.

L'importance vitale du secteur de transport routier nous commande à aller de l'avant vers la voie des réformes, certes lentes, mais combien nécessaires pour sortir le Mali de la spirale de la pauvreté en exploitant au mieux le fort potentiel agricole dont il dispose.

Pour ce faire, les recommandations découlant des constats, analyse et discussions fructueuses ont pu être dégagées ci-dessous.

### **A.8.2. Recommandations**

L'analyse des forces et faiblesses de la mise en œuvre du programme a permis de formuler des recommandations pour chaque composante.

#### **Composante « Désenclavement » :**

- Renforcer les moyens de la maîtrise d'œuvre à la DNR
- Mobiliser un environnementaliste et un spécialiste en sécurité routière au niveau des MdC
- Prendre en compte les besoins des villages traversés (assainissement, parkings)
- Prolonger le bitumage de la route à l'entrée de Tombouctou (1km) et aménager une bretelle à Diré (1,6 km)
- Prévoir la mise en place de postes de pesage le long du corridor Niono-Tombouctou
- Assurer une observation et des mesures de dégradation de la route en vue de prévoir à temps son renforcement en béton bitumineux
- Prévoir une action de visibilité et de communication à l'occasion de l'inauguration de la route
- Prévoir un futur projet de bitumage entre Nara –Sokolo-Rizam (RN31) et entre Tonka et Diré

#### **Composante « Appui au PST » :**

- Doter le SDR d'un véhicule de terrain et de tablettes pour les directions régionales des routes et les subdivisions locales des routes et assurer leur formation.
- Pour la CPS/ETC : Appui à la création d'un site Web, appui à la conception et à la mise en place d'un véritable système de suivi-évaluation des projets/programmes, appui pour l'acquisition de deux (2) véhicules pick-up pour le suivi des projets sur terrain et assurer une formation en logiciel de traitement de statistiques SPSS.
- Pour l'Observatoire des Transports : appui financier pour la réalisation d'un annuaire statistiques avec des données plus fiables pour l'année 2016. Assurer la formation en collecte et traitement des données, appui pour l'acquisition d'équipements informatiques, acquisition de 2 véhicules de terrain.
- Pour le CNREX-BTP : Appui pour la réalisation d'une étude visant à la mutation du CNREX vers un laboratoire national de référence
- Pour la DNTTFM : appui pour la réalisation d'une étude sur la mobilité urbaine
- Pour l'INFP-TP : appui pour la mise en œuvre du plan stratégique de développement



- Pour l'IGM : appui pour la mise en place d'un dispositif géodésique sur toute l'étendue du territoire, l'appui pour la mise en place de plans de villes majeures avec données altimétriques LIDAR, appui pour la mise en fonctionnement de la presse Offset existant à l'IGM pour l'impression de cartes au sein de l'IGM.
- Pour l'Autorité Routière :
  - ✓ Augmentation de la redevance de carburant pour améliorer l'entretien routier
  - ✓ Elaborer une étude en vue d'explorer les ressources additionnelles du FER
  - ✓ Poursuivre la production des audits techniques de l'entretien routier et veiller à la mise en œuvre des recommandations
  - ✓ Prévoir une ligne budgétaire pour mener des actions de sensibilisation à la sécurité routière et au respect de la surcharge (panneaux avec message, spots média, dépliants, etc.)
- Au niveau du METD : Prendre les mesures adéquates pour réduire les délais d'approbation du programme annuel d'entretien
- Pour l'AGEROUTE : Assurer une adéquation entre la taille des marchés attribués et la capacité réelle des entreprises bénéficiaires.
- Pour l'ANASER :
  - ✓ Mettre en place une AT compte tenu que l'expert en sécurité routière mis en place par Egis International n'avait pas pu achever sa mission pour raisons familiales
  - ✓ Assurer un appui pour l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière
  - ✓ Inclure dans le cursus scolaire un module sur la sécurité et la prévention routière et assurer la formation des futurs enseignants en la matière
- Pour le CMTR :
  - ✓ Renforcement de la formation des conducteurs de poids lourds en termes de nombre et de thèmes
- Au niveau de la DNR, il est recommandé de se doter d'un personnel diversifié pouvant aussi couvrir les aspects transversaux des études et travaux (socio-économiste, environnementaliste, sécurité routière,...).

## B. Introduction

### B.1. Objectifs de l'évaluation

La présente mission a pour principaux objectifs de présenter au maître d'œuvre, au maître d'ouvrage et à l'Union européenne, au gouvernement partenaire et, le cas échéant, au grand public:

- une appréciation globale, en toute indépendance, des résultats du Programme «Appui au programme sectoriel des transports / désenclavement du Nord du Delta du Niger » en s'attachant, plus particulièrement, aux résultats du programme par rapport à ses objectifs;
- les principaux enseignements de l'intervention et des recommandations, afin d'améliorer les mesures en cours et les futures actions.

Les résultats de l'évaluation serviront au bailleur de fonds (UE) et au pays bénéficiaire (Mali) pour prendre d'éventuelles mesures correctrices, dans le but d'améliorer le programme en cours, et d'atteindre les objectifs escomptés, et serviront également de base pour la préparation des projets futurs.

L'évaluation portera sur le volet des travaux de réhabilitation/construction de 565 km d'infrastructures routières, reliant Niono à Tombouctou (y compris la bretelle Goundam-Diré de 35 km), et le volet de l'appui institutionnel, en vue du renforcement des capacités des services administratifs et structures partenaires du METD.

Les Termes de Référence de la mission prévoient la conduite du processus d'évaluation en trois (3) phases:

- une phase documentaire (démarrage),
- une phase de terrain et,
- une phase de synthèse.

Le présent document constitue le rapport définitif de la mission d'évaluation.

### B.2. Justification de l'évaluation

Cette évaluation se trouve justifiée par les trois enjeux ci-dessous :

- l'évaluation périodique systématique des programmes de coopération est une priorité définie par l'UE, dans le but de mieux contrôler la gestion des fonds alloués et de promouvoir une culture de l'évaluation et de transparence au sein de l'organisation.
- les recommandations qui découlent de ces évaluations devraient permettre de mieux élaborer les futures Stratégies de Coopération.
- L'évaluation sert à la transparence vis-à-vis des divers acteurs en mettant à leur disposition une information claire et précise décrivant le chemin parcouru.

### B.3. Remerciements

Les évaluateurs saisissent cette occasion pour remercier leurs interlocuteurs, en particulier les membres de la DUE de Bamako, le Coordonnateur de la CONFED et ses collaborateurs,



les responsables au sein des services du METD, le Coordonnateur du PAST, le chef de projets routiers du FED ainsi que les représentants des structures sous tutelle (INFP/BTP, CNREX-BTP, IGM, Autorité Routière, AGEROUTE), des ONG, d'entreprises et de bureaux d'études pour l'appui qu'ils ont reçu tout au long de leur mission.

Nous remercions également les autorités administratives (Gouvernorat de Tombouctou, cercle de Niono), les autorités militaires, les cadres de l'Office du Niger, les représentants de la société civile des localités visitées pour leur disponibilité pendant les réunions participatives.

## B.4. Méthodologie

Les termes de référence ont prévu de manière détaillée la démarche à suivre par les évaluateurs. Ils ont également prévu que l'ensemble des travaux d'évaluation seraient suivis et validés, phase après phase, par la DUE de Bamako.

Cette approche a guidée l'équipe au cours de son travail.

Le processus d'évaluation s'est déroulé selon les trois phases suivantes :

- Phase documentaire (10 jours)
  - ✓ séance d'information
  - ✓ collecte des données
  - ✓ rapport de cadrage
- Phase de croisière (21 jours)
  - ✓ enquête avec implication des acteurs
  - ✓ visites de terrain
  - ✓ analyse, traitement et recommandations
  - ✓ Rapport final provisoire
- Phase de synthèse (5 jours)
  - ✓ Analyse et appréciation
  - ✓ Rapport final définitif





## C. Contexte du secteur transport au Mali

### C.1. Situation économique du Mali

L'économie malienne a souffert de la crise mais les prévisions de croissance, la poursuite du soutien financier de la communauté internationale et les mesures envisagées par le Ministre des Finances permettent d'espérer que le pays retrouve son sentier de croissance des années 2000-2010. Durant cette décennie, le PIB a cru au taux annuel moyen de 5,7 %. Le PIB malien a enregistré en 2012 un recul de 0,4%, après une année 2011 dont la croissance avait déjà été assez faible (2,7%). Mais la croissance a rebondi en 2013 avec 1,8 % puis a été de 7,2% en 2014. En 2015, le taux de croissance a été de 7,6%.

L'économie malienne reste très dépendante du secteur minier et des résultats des campagnes agricoles. L'agriculture, en effet, a contribué, en moyenne, à 39% du PIB sur la période 2006-2010. La base des exportations maliennes est composée aux deux tiers d'or (51 T en 2013), et, mais dans une moindre mesure, de coton et d'engrais. Ces productions sont soumises aux variations des cours mondiaux et de la pluviométrie. Le secteur manufacturier reste très peu développé. Le pays doit, par ailleurs, affronter le défi d'une forte croissance démographique qui absorbe une part importante de la richesse. La population croît de 3 % par an, ce qui ne permet pas d'envisager un doublement du revenu par habitant (790 dollars actuellement) avant trente-cinq ans.

### C.2. Situation des infrastructures routières

Dans un pays sans littoral aussi vaste que le Mali, d'une superficie de 1.240.138 km<sup>2</sup> le secteur des transports joue un rôle essentiel pour le désenclavement intérieur et extérieur. L'économie malienne dépend largement des importations et partant du fonctionnement efficace du système des transports internationaux pour son approvisionnement en de nombreux produits stratégiques (notamment les hydrocarbures), en biens de consommation et d'équipements (matériaux de construction, intrants agricoles). Le fonctionnement efficace des transports internationaux est impératif pour permettre aux exportations maliennes notamment du coton fibre première source d'exportation du pays d'être compétitif sur le marché international. Les transports intérieurs ont une importance particulière, compte tenu de l'immensité du territoire et de la dispersion géographique des activités. Le transport intervient pour 20 à 30% dans le coût de la plupart des produits essentiels. La compétitivité de l'économie malienne est largement tributaire de l'efficacité du fonctionnement du système des transports.

Pour améliorer l'efficacité opérationnelle du secteur, le Mali a adopté en 1993 une Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports présentant sa stratégie ainsi qu'un plan d'action à mettre en œuvre dans le cadre du Projet Sectoriel des Transports (PST).

L'approche sectorielle mise en œuvre dans le cadre du PST, qui associe réformes du secteur et investissements coordonnés, a eu pour conséquence une cohérence accrue au sein du secteur ainsi qu'une plus grande efficacité dans l'utilisation des ressources limitées.

En effet, la mise en œuvre du Projet Sectoriel des Transports a abouti à une amélioration substantielle des capacités de gestion des administrations centrales du secteur.

Les administrations centrales ont été informatisées et dotées d'outils de planification et d'aide à la décision.



Au niveau de la Direction Nationale des Routes, il a été procédé à la constitution d'une banque de données routières, dénommée Service des Données Routières qui contribue à l'élaboration de programmes d'entretien routier annuels mieux rationalisés.

Au niveau de la Direction Nationale des Transports, l'informatisation a permis de réduire les délais de traitement des documents de transport tout en sécurisant davantage leur conservation. Par ailleurs, il a été mis en place l'Observatoire des Transports qui produit annuellement l'Annuaire Statistique des Transports depuis 1995. Ce document constitue un support privilégié d'information aussi bien pour les décideurs de l'Administration que pour les opérateurs privés. Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière il a été procédé à la relecture du Code de la Route et à la mise en place d'une Agence Nationale de Sécurité Routière (ANASER).

### **C.2.1. Sous-secteur transports routiers**

Les réformes mises en œuvre dans le cadre du PST se sont avérées insuffisantes pour atteindre l'objectif de stratégie consistant à accroître à moyen terme l'efficacité opérationnelle du secteur sur une base saine de concurrence entre modes de transport, et entre entreprises de transports.

Le sous-secteur souffre de sa faible rentabilité résultant de la surcapacité, de la surcharge des camions et la vétusté du parc automobile qui est incapable de répondre aux besoins d'approvisionnement du pays. Le transport n'est pas assuré en grande partie par des professionnels. Il est nécessaire de moderniser la gestion des entreprises de transport, de mieux organiser la profession pour faciliter l'éligibilité au crédit des institutions de financement, pour assurer le renouvellement du parc.

### **C.2.2. Stratégie de transport en milieu rural**

Compte tenu de l'importance des contraintes générées par les difficultés de transports dans le monde rural qui constitue environ 80% de la population du pays, et de la volonté du Gouvernement de lutter contre la pauvreté, une étude d'élaboration de la stratégie de transports en milieu rural est en cours de préparation dans le cadre du Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR). Cette étude sera essentiellement centrée sur la recherche de solutions pour :

- améliorer durablement l'état des infrastructures rurales ;
- identifier les conditions d'amélioration de la mobilité des populations en milieu rural ;

### **C.2.3. Entretien routier**

A partir de 1995, les efforts importants consentis par le Gouvernement et les partenaires financiers ont permis d'améliorer de manière substantielle l'état du réseau routier à travers des travaux d'entretien courant et périodique. Cette situation alliée aux difficultés de la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) a conduit au basculement d'environ 70% du fret sur la route.

Les réformes entreprises ont permis (i) de recentrer les attributions de la Direction Nationale des Routes autour des missions de maîtrise d'ouvrage (planification) et de maîtrise d'œuvre (gestion de l'exécution des programmes de travaux), (ii) de favoriser l'exécution des travaux d'entretien routier à l'entreprise, (iii) de mettre en place un système de financement autonome de l'entretien routier (Autorité Routière).

La promotion des entreprises locales de BTP a été cependant largement freinée par l'échec de la Société de Location de Matériel des Travaux Publics (SLMTP).



### **C.3. Politique nationale des transports et infrastructures de transport**

#### **C.3.1. Les défis du secteur des transports dans le cadre d'une économie globale**

Le Mali doit relever les nombreux défis d'une économie globale dont les moteurs sont multiples :

- Pressions pour des standards de vie élevés;
- Politique macroéconomique améliorée;
- Augmentation du commerce et investissements ;
- Propagation des nouvelles technologies;
- Hauts standards d'éducation ;
- Infrastructures et politique régulatrice adéquates ; ainsi qu'un secteur privé dynamique et qui cherche à appliquer les « meilleures pratiques ».

Afin de jouer un rôle actif et profitable dans cet environnement, le secteur des transports du Mali doit en effet être prêt à affronter les impacts de cette économie globale qui se traduit surtout par :

- ✓ Une compétition élargie ;
- ✓ Une pression croissante sur les coûts ;
- ✓ La tendance à traiter avec un partenaire pour tout service logistique, le principe étant de coordonner à l'échelle mondiale en utilisant des spécialistes implantés sur le marché local ;
- ✓ Le « boom » logistique qui ne se traduit pas toujours par une augmentation d'offres d'emploi ;
- ✓ Le Supply-Chain-Management, système du « juste à temps », économie en temps réel par la réduction des stocks.

Le Mali doit donc se préparer à :

- ✓ Offrir des services de transport à forte valeur ajoutée pour les coûts les plus faibles possibles ;
- ✓ Former les ressources humaines qui seront nécessaires pour les mettre en œuvre;
- ✓ Envisager la concentration des marchés, des fusions et coopérations ;
- ✓ Rechercher la standardisation et l'optimisation des processus ;

#### **C.3.2. Orientations de la politique sectorielle**

Les infrastructures routières :

L'objectif général de développement du réseau routier fixé par le Gouvernement du Mali est :

- ✓ de relier les chefs-lieux de région entre eux et avec Bamako par des routes revêtues ;



- ✓ de relier les chefs-lieux de cercle et de communes aux routes du réseau national les plus proches (qu'elles soient revêtues ou non) par des routes praticables toute l'année ;
- ✓ de faire en sorte qu'aucun village ne soit situé à plus de 2 km d'une route praticable en toutes saisons.

Le développement des infrastructures routières du pays fera l'objet d'une approche prudente et pondérée afin d'assurer la pérennité de ces actifs en tenant compte des contraintes techniques et financières de l'entretien routier. La décision de réaliser de nouveaux investissements d'infrastructures sera donc systématiquement basée sur une évaluation multicritères qui prendra en compte la viabilité économique et financière, les effets socio-économiques, l'impact environnemental, les accès stratégiques aux corridors de transit et aux autres infrastructures modales, l'intégration inter- et multimodale, ainsi que l'accès local aux infrastructures de santé, d'éducation, aux sites touristiques et aux marchés locaux et régionaux. L'impact de toute construction nouvelle sur le budget et l'organisation de l'entretien routier sera évalué.

Les emprises des routes seront interdites de toute construction sans autorisation préalable du Ministère chargé des routes. De même, des réservations seront faites pour de nouvelles infrastructures, en particulier en zones urbaines et périurbaines.

La programmation des travaux d'entretien routier sera basée sur des données récentes et fiables concernant au minimum les volumes de trafic et l'état des routes concernées. Comme pour les constructions nouvelles, la priorité entre les tronçons à entretenir sera fixée sur la base de critères objectifs et clairs, fixés en accord avec les représentants des usagers au Conseil d'Administration de l'Autorité Routière.

La définition des tâches d'entretien routier courant et périodique sera normalisée et fera l'objet de prescriptions techniques aussi détaillées que celles qui régissent les travaux de construction. Seules ces tâches seront éligibles au financement de l'Autorité Routière.

Les ressources de l'Autorité Routière pour le financement de l'entretien routier seront augmentées en fonction des besoins du réseau. Si des ressources nouvelles sont proposées, on veillera à ce que le coût de leur mobilisation et de leur gestion soit le plus bas possible.

L'Etat continuera à lutter de manière ferme contre la surcharge des véhicules, en se conformant à la réglementation nationale et communautaire et en renforçant les mesures de sensibilisation des opérateurs de transport routier, tout en augmentant les actions de répression en cas de non-respect des dispositions réglementaires.

### **C.3.3. Le transport routier**

Le transport routier étant le mode de transport prédominant au Mali et étant garant du désenclavement et de l'approvisionnement du pays, il requiert une attention spéciale et des interventions à différents niveaux. Il nécessite en premier lieu un effort important pour développer la professionnalisation des entreprises et la formation de leur personnel. L'objectif est dans ce domaine, de réduire fortement à moyen terme l'importance du secteur informel.

La législation en vigueur sera adaptée comme nécessaire pour mieux définir les critères d'accès à la profession de transporteur dans le souci d'augmenter la qualité des services fournis et la gestion de l'exploitation des entreprises, aussi bien pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs.



Le besoin d'adaptation de la gestion du secteur par le Ministère a été mis en évidence, ainsi que celui de simplification du cadre réglementaire, permettant ainsi aux fonctionnaires d'interpréter et d'appliquer de manière optimale les lois et règlements qui régissent l'activité du secteur.

La politique à mener devra viser prioritairement les objectifs suivants :

- ✓ Professionnaliser les opérateurs du secteur et intégrer progressivement ceux du secteur informel dans le secteur formel.
- ✓ Améliorer et adapter la réglementation, mais surtout assurer le contrôle effectif et homogène de son application.



## D. Présentation du Programme «appui au PST/ désenclavement du Nord du Delta du Niger»

Le programme «appui au PST/ désenclavement du Nord du Delta du Niger » s'inscrit dans le DSP-PIN du 10<sup>ème</sup> FED, qui prévoit un secteur de concentration «Appui au développement économique des régions du Nord et du Delta du Niger ». Compte tenu du fort enclavement des régions du Nord, notamment en saison pluvieuse, le programme consiste à réaliser une liaison routière fiable et pérenne, contribuant au développement de la zone Office du Niger, aux régions du Nord et du Delta du Niger. La mise en œuvre de mesures d'accompagnement (appui institutionnel, renforcement des capacités) permettent d'appuyer le PST du Mali qui est en cohérence avec la Communication de la CE du 6 juillet 2000 et intitulée «La promotion de transports durables dans la coopération au développement».

En outre, ce programme s'inscrit dans les orientations de la politique nationale de transport et infrastructures de transport (PNTIT) au Mali, qui définit les objectifs suivants :

- ✓ contribuer à la croissance de l'économie du pays et au développement social et culturel de la population ;
- ✓ créer un environnement juridique et institutionnel propice aux investissements et à une gestion performante du secteur des transports, qui optimise les avantages que peuvent en tirer les secteurs public et privé ;
- ✓ assurer la formation et le développement des ressources humaines participant à la conception, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des systèmes de transport (secteurs public et privé);
- ✓ promouvoir l'utilisation des nouvelles technologies.

La mise en œuvre de ce programme traduit une continuité des actions engagées dans le cadre du PIN 9<sup>ème</sup> FED, notamment en termes d'appui institutionnel qui avait consisté en :

- Une AT ponctuelle pour les réformes institutionnelles (PST2)
- Une AT permanente (4 ans) à la DNR
- Un programme de formation destinée aux acteurs de l'entretien routier (Administration, bureaux d'études et PME maliens, DNTP, l'Autorité Routière et l'AGEROUTE).

Sur le plan des investissements routiers, le 9<sup>ème</sup> FED avait financé le bitumage de 243 km de route entre Gao et Ayorou (Niger) et la réhabilitation et bitumage de 437 km de routes en terre.

Le programme bénéficie d'une enveloppe financière d'un montant de 165 millions d'euros, pour une période d'exécution initiale de 84 mois (7 ans), à partir de la date de mise en vigueur (18/03/2009) de la Convention de financement.

Un Avenant N°1 (déc. 2013) a apporté une extension de la période de mise en œuvre jusqu'au 30/06/2016 (dérogation à la règle D+3).

Un Avenant N°2 a prolongé la durée de mise en œuvre opérationnelle de 12 mois et a augmenté l'enveloppe financière de 165 à 197 millions d'euros.



Un Avenant N°3, en cours d'approbation, permettra de prolonger la durée de mise en œuvre de 36 mois et d'augmenter le plafond financier de 197 à 217 millions d'euros.

Par conséquent, la fin de période d'exécution de la convention de financement est fixée au 30/06/2022.

Le programme vise l'amélioration du fonctionnement des agences associées et de l'administration dans sa fonction régaliennne et la construction d'une liaison bitumée de la ville de Niono (région de Ségou) jusqu'à Tombouctou, en passant par diverses agglomérations dont les plus importantes sont Nampala, Léré, Niafunké, Tonka et Goundam.

Les tronçons visés par le programme sont :

Lot N°	Tronçon	Longueur
0	Niono-Goma Coura	81 km
1	Goma Coura-Léré	165 km
2	Léré-Niafunké	121 km
3	Niafunké-Tombouctou et Diré-Goundam	198 km
<b>Sous total composante travaux</b>		<b>565 km</b>

**Tableau 1: Tronçons routiers à bitumer**

Il convient de souligner que la mise en œuvre du programme a connu un retard consécutif à la crise sécuritaire qu'a connu le Mali en 2012, notamment dans les régions concernées. La prise en compte du lot 0 (Niono- Goma Coura) par le programme fait suite à l'abandon du financement de ce tronçon par le MCC américain en mai 2012.

## D.1. Objectifs et résultats attendus

L'objectif général du programme est de contribuer à la croissance économique et au renforcement de la cohésion et sécurité nationale par le développement d'un réseau routier durable sur l'ensemble du territoire et par l'amélioration des performances du secteur des transports pour les biens, les services et les personnes. Plus spécifiquement, le programme devrait contribuer :

- au désenclavement intérieur des régions sahéliennes identifiées comme extrêmement déshéritées et dépourvues de la plupart des infrastructures de base, permettant le développement socio-économique.
- à l'amélioration sensible des performances du secteur des transports grâce à une meilleure connaissance et gestion du territoire, y inclus le réseau routier, et un secteur des transports mieux régulé, afin de faciliter la mobilité des biens, services et personnes à moindre coût et en sécurité accrue.

Les objectifs spécifiques du programme devraient être atteints à travers les résultats attendus suivants :

- **Résultat 1** : la réalisation d'une route bitumée de 565 km reliant Niono à Tombouctou (y compris la bretelle Diré-Goundam de 35 km), via 4 villes situées en bordure nord du delta du fleuve : Nampala, Léré, Niafunké, et Tonka.



- **Résultat 2** : un appui institutionnel et des actions complémentaires sont apportés pour une amélioration sensible de différents éléments influençant directement les performances du secteur des transports routiers et de l'aménagement du territoire, il s'agit notamment :
  - a) de l'état du réseau routier par un meilleur entretien routier (ressources du FER, optimisation des interventions d'entretien, performances du secteur privé BTP) ;
  - b) d'un parc circulant plus conforme aux règles applicables (surcharges, état technique, immatriculation) ;
  - c) des temps de rotations plus courts sur les corridors (facilitation de circulation, notamment transfrontalière) ;
  - d) d'une professionnalisation accrue des opérateurs des transports et d'une concurrence plus saine (fiscalité, bourse de fret) ;
  - e) d'un SIG moderne disponible et utilisable par l'ensemble des ministères techniques, nécessitant cet outil de gestion dans leurs activités liées à l'aménagement du territoire ;
  - f) d'une amélioration sensible de la sécurité routière, de la prévention VIH-Sida dans le secteur des transports, des problèmes liés au genre, de l'atténuation d'impacts environnementaux.

## D.2. Organisation et fonctionnement

### D.2.1. Structure organisationnelle de base

Le pouvoir adjudicateur du projet est l'Ordonnateur National (Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération) qui assure la maîtrise d'ouvrage et prend les décisions d'ordre administratif et financier, en accord avec les dispositions de l'Accord de Cotonou révisé.

Le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement, maître d'œuvre, qui assure la mise en œuvre du programme.

Le maître d'œuvre délégué, qui est la Direction Nationale des Routes (DNR) pour les activités liées au résultat 1.

### D.2.2. Structure opérationnelle du programme

Le volet travaux routiers (entreprises, missions de contrôle, audits) sont sous la supervision directe d'un Chef des projets FED installé à la Direction Nationale des Routes.

Pour le volet appui institutionnel, sa mise en œuvre était organisée de la manière suivante :

- Une première mission d'AT de 10 mois, qui a débuté le 27 octobre 2009, en continuité des activités réalisées dans le cadre du 9<sup>ème</sup> FED (Egis Bceom International) du 29 septembre 2006 au 26 octobre 2009. Celle-ci était placée sous la supervision du METD. Le chef de mission était installé au niveau du Secrétariat Général et les sept experts associés répartis entre les diverses structures bénéficiaires (CNREX, CPS, SDR, AGEROUTE et DNTTFM).
- Une deuxième mission d'AT long terme réalisée par Egis International entre 1 août 2011 et le 15 mai 2013. Il convient de noter que cette mission a été interrompue entre avril et octobre 2012, suite aux événements de mars 2012. Cette mission était composée de





trois experts long terme : 1 chef de mission placé à la CPS, 1 expert auprès de la DNTTMF et 1 expert en sécurité routière (DNTTMF et ANASER).

- Un devis programme N°1 de janvier à décembre 2014, qui prévoit plusieurs activités groupées sous les composantes suivantes : facilitation des transports, lutte contre la surcharge, entretien routier, planification-statistique-suivi/évaluation, ferroviaire, formation. De plus, le DP finance la gestion et la coordination des activités d'une plateforme de dialogue du secteur des transports.
- Un devis-programme N°2 de janvier 2015 à juin 2016 pour la poursuite des activités du DP1.



## E. Evaluation de la composante « appui au PST »

### E.1. Pertinence

Le volet appui institutionnel est très pertinent, compte tenu de l'apport considérable tant pour l'Administration du METD (planification et programmation de l'entretien) que pour l'amélioration des performances du secteur des transports routiers qui influe directement sur la compétitivité de l'économie. L'appui institutionnel permet aux acteurs du secteur de développer une attitude techniquement plus professionnelle dans les activités de transport routier et de doter le Mali d'un SIG moderne utilisable par les ministères techniques.

Les coûts et les délais de transports sur les corridors régionaux sont de nature à pénaliser l'économie dans son ensemble.

En 2012, le pesage routier au Mali fait ressortir un niveau de surcharge important (entre 60 et 80% de camions en surcharge selon les postes). Les modalités de contrôle ne respectent pas les principes du règlement 14/UEMOA et des postes techniquement non fonctionnels. Le processus d'entretien présentait des dysfonctionnements. Le secteur transport souffrait d'absence de données statistiques fiables et d'un manque de ressources humaines qualifiées.

La mise en place d'une plateforme de dialogue a été une approche pertinente qui a permis d'établir un dialogue permanent entre les divers acteurs du secteur en vue d'identifier les problèmes et de proposer les solutions idoines.

### E.2. Efficacité

L'atteinte des divers résultats et objectifs prévus sont appréciés dans ce qui suit, en référence au cadre logique du programme.

Concernant l'amélioration de l'état du réseau, la programmation annuelle est bien maîtrisée. Malgré l'amélioration sensible des ressources propres du FER, les travaux réalisés ne couvrent que 48,5% des besoins exprimés par la DNR. Il devient impératif d'accroître les ressources du FER pour répondre aux besoins croissants d'entretien du réseau bitumé dont le linéaire augmente chaque année. La charge à l'essieu n'est pas encore conforme aux dispositions du règlement 14/UEMOA. Les travaux d'entretien sont réalisés par des PME caractérisées par de faibles capacités techniques, financières et humaines. L'allotissement des travaux en petits volumes ne permet pas d'attirer les grandes entreprises du secteur qui emploieraient la sous-traitance pour les PME méritantes.

Concernant la réduction des temps de rotation des véhicules, une étude sur la performance de la chaîne logistique des transports de marchandises sur les corridors Dakar-Bamako et Abidjan-Bamako a permis d'identifier les goulots d'étranglement qui pourraient réaliser des économies substantielles sur les coûts des importations et exportations. Il reste à mettre en œuvre un plan d'action pour l'amélioration des délais, des coûts, de l'organisation et de la structuration de la chaîne logistique.

La professionnalisation des opérateurs des transports est obtenue par l'effort combiné de la formation et de la sensibilisation. Un éveil de conscience est perceptible chez les transporteurs. Il reste à mettre en œuvre un mécanisme pérenne de financement pour le renouvellement du parc (communication écrite en cours de validation) et pour la bourse de fret dont l'étude est réalisée et validée par le METD.



La mise en place du SIG, des matériels et logiciels constitue un acquis de taille pour l'IGM, qui est désormais capable de produire des cartes thématiques à l'usage des différents utilisateurs.

Cependant, des besoins subsistent pour consolider les acquis et faire de l'IGM un modèle dans la sous-région (matériel d'impression, réseau géodésique, cartographie au 1/50 000, base de données urbaine au 1/1000, système LIDAR pour prise de vue aérienne).

Concernant les aspects transversaux, des activités d'envergure ont été menées par des ONG en matière :

- d'appui aux femmes (4 centres de commercialisation de produits locaux, diversification des produits), aux jeunes (entreprises) et des sensibilisations sur le VIH-Sida
- renforcement de l'initiative corridor de lutte contre les IST, VIH-Sida
- protection de l'environnement (valorisation des plantules, aménagement de forêts communautaires, techniques de reboisement, entretien des infrastructures)
- sécurité routière (information, sensibilisation, capacité planification et mise en œuvre des actions de sécurité routière)

Ces activités ont atteint les résultats escomptés et devraient être pérennisés dans le cadre des nombreux projets routiers réalisés au Mali en cours ou à venir. La capacité de la DNR devrait être renforcée pour le suivi de ces activités (environnementalistes, sociologues, experts genre...) afin de pouvoir concevoir et mettre en œuvre des mesures similaires dans les autres projets routiers (entretien ou construction).

### E.2.1. Déroulement rétrospectif de l'appui institutionnel

L'examen des documents relatifs à l'appui institutionnel fait ressortir que ce volet a connu plusieurs étapes :

- **Une première mission d'AT de 10 mois**, qui a débuté le 27 octobre 2009, en continuité des activités réalisées dans le cadre du 9<sup>ème</sup> FED (Egis Bceom International) du 29 septembre 2006 au 26 octobre 2009. Celle-ci était placée sous la supervision du METD. Le chef de mission était installé au niveau du Secrétariat Général et les sept experts associés étaient répartis entre les diverses structures bénéficiaires (CNREX, CPS, SDR, AGEROUTE et DNTTMF).

Les résultats atteints par cette AT en consolidation des appuis entrepris dans le cadre du 9<sup>ème</sup> FED depuis septembre 2006 à octobre 2009 sont les suivants:

- ✓ le SDR opérationnel (programmes modernes et efficaces d'entretien routier, alimentation des bases statistiques)
  - ✓ l'AGEROUTE à même d'assurer efficacement la maîtrise d'ouvrage déléguée des interventions d'entretien routier et notamment le suivi évaluation des marchés ;
  - ✓ le CNREX-BTP opérationnel et notamment pour les tâches de support à l'inspection du réseau.
- **Une deuxième mission d'AT long terme (15 mois)** réalisée par Egis International entre 1 août 2011 et le 15 mai 2013. Il convient de noter que cette mission a été interrompue entre avril et octobre 2012, suite aux événements de mars 2012. Cette mission était composée de trois experts long terme : 1 chef de mission placé à la CPS, 1 expert auprès de la DNTTMF et 1 expert en sécurité routière (DNTTMF et ANASER).

La mission d'AT a permis d'appuyer les structures du METD notamment dans la finalisation et validation de la Politique Nationale des Transports et des Infrastructures



de Transport (PNTIT). Cependant la durée d'intervention prévue pour 15 mois, a été perturbée par les événements survenus au Mali en mars 2012 (suspension des activités, démobilisation de l'AT, perturbations au niveau des structures bénéficiaires, difficulté de remobiliser des experts au Mali par la suite). Pour cette raison, l'AT s'est achevée par une exécution incomplète des activités prévues. De même, il semble que le contenu des TDR n'a pas été soutenu par une appropriation suffisante des bénéficiaires et l'absence de dialogue permanent entre les nombreux acteurs pour s'engager sur le chemin des réformes du secteur. En plus du manque de préparation, les recommandations de l'appui institutionnel n'avaient pas été mises en œuvre.

En termes de suivi administratif des activités de l'appui institutionnel, il était prévu :

- ✓ une réunion hebdomadaire organisée par la CPS
- ✓ une réunion mensuelle sous l'égide du Secrétaire Général
- ✓ une réunion trimestrielle de présentation du rapport trimestriel d'exécution

Il ressort de l'examen du rapport final de l'AT, que les seules réunions, qui ont été tenues ont concerné l'examen du rapport de démarrage en novembre 2011 et du Rapport Trimestriel d'Exécution n°1, les autres réunions ne se sont pas tenues. En ce qui concerne les réunions hebdomadaires avec la CPS, elles étaient remplacées par des entretiens permanents avec le chef de mission, en revanche, au redémarrage en novembre 2012, ces entretiens portant sur le fonctionnement de la CPS n'ont pas eu lieu.

Ces maigres résultats ont poussé le METD et la DUE à mettre en place à partir de mars 2013 une plateforme de dialogue ayant pour objectif de rassembler et mettre en synergie l'ensemble des acteurs du secteur en vue d'améliorer les performances dans le domaine des transports.

Un plan d'action a été établi en conformité avec les orientations définies dans le cadre de la PNTIT en vue de contribuer à l'objectif global de réduction du prix des transports pour les voyageurs et les consommateurs finaux des marchandises.

A travers cette plateforme, cinq sous-groupes thématiques (SGT) ont été constitués :

- ✓ SGT Facilitation des transports-Surcharge-Sécurité routière-Appui au secteur privé
- ✓ SGT Gestion du réseau routier-Entretien routier--Appui au secteur privé
- ✓ SGT Planification-Statistiques-Suivi/évaluation
- ✓ SGT transports Ferroviaire-Fluvial
- ✓ SGT Formation-Ressources Humaines

Les sous-groupes thématiques ont identifié les activités à mettre en œuvre sous forme de devis programmes (opérations décentralisés directes) gérés par un régisseur et un comptable et placés sous l'autorité du Secrétaire Général du METD.

- **Un devis programme N°1 de janvier à décembre 2014**, qui prévoit plusieurs activités groupées sous les composantes suivantes : facilitation des transports, lutte contre la surcharge, entretien routier, planification-statistique- suivi/évaluation, ferroviaire, formation.

A la fin de la période de croisière du DP1, il ressort que le pourcentage d'exécution financière avait atteint 71,93%. Certaines activités n'avaient pas pu démarrer telles que :

- ✓ Mise en œuvre du TRIE



- ✓ Evaluation système de tracking
- ✓ Rédaction d'un manuel de procédures pour le contrôle de la charge à l'essieu
- ✓ Elaboration d'un mécanisme de financement pour le renouvellement du parc de camions
- ✓ Mise en place d'un outil de gestion du fret avec le CMC
- ✓ Expertise court terme auprès du METD (ferroviaire)
- ✓ Organisation d'atelier de concertation Mali-Sénégal (ferroviaire)

Ces activités avaient été reconduites dans le DP2. Cependant d'autres activités se sont rajoutées à celles reconduites telles que :

- ✓ Analyse institutionnelle et organisationnelle du CMC /CMTR
  - ✓ Application des dispositions relatives au bon renseignement de la lettre de voiture
  - ✓ Mise en œuvre des recommandations pour la professionnalisation des transporteurs (Fiscalité, CEV, règlement professionnel, ...)
  - ✓ Fourniture d'appareil de comptage pour le SDR
  - ✓ Etude de performance du secteur des transports en matière d'exécution des projets et programmes d'investissement de 2000 à 2015 et élaboration d'un programme d'actions concrètes à mettre en œuvre
  - ✓ Etude relative à la mise en place d'une base de données sur les entreprises de transport de personnes et de biens (individuelle ou collective, pour compte propre ou compte d'autrui, de transport national ou international)
- **Un devis-programme N°2 de janvier 2015 à décembre 2016** pour la poursuite des activités du DP1.

Le DP2, à la fin de la période de croisière en décembre 2016, aura pu réaliser les activités suivantes réparties en 6 composantes comme suit :

- *FACILITATION DES TRANSPORTS* :
  - ✓ Analyse institutionnelle et organisationnelle du CMC/CMTR
  - ✓ Réduction des tracasseries sur le corridor Bamako-Abidjan
  - ✓ Mise en œuvre du TRIE
  - ✓ Application des dispositions relatives au bon renseignement de la lettre de voiture
  - ✓ Mise en œuvre des recommandations pour la professionnalisation des transporteurs (fiscalité, CEV, règlement professionnel,...)
- *LUTTE CONTRE LA SURCHARGE*
  - ✓ Rédaction d'un manuel de procédures pour le contrôle de la charge à l'essieu
  - ✓ Mise en place d'un outil de gestion du fret avec le CMC
  - ✓ Information/sensibilisation des acteurs et de la Société Civile sur la charge à l'essieu
  - ✓ Elaboration d'un mécanisme de financement pour le renouvellement du parc de camions



- **ENTRETIEN ROUTIER**
  - ✓ Fourniture d'appareil de comptage pour le SDR
- **PLANIFICATION-STATISTIQUE-SUIVI / EVALUATION**
  - ✓ Etablissement de l'annuaire statistique transport 2013
  - ✓ Etude de performance du secteur des transports en matière d'exécution des projets et programmes d'investissement de 2000 à 2015 et élaboration d'un programme d'actions concrètes à mettre en œuvre
  - ✓ Etude relative à la mise en place d'une base de données sur les entreprises de transport de personnes et de biens (individuelle ou collective, pour compte propre ou compte d'autrui, de transport national ou international)
- **FERROVIAIRE**
  - ✓ Expertise court terme auprès du METD
  - ✓ Organisation d'atelier de concertation Mali-Sénégal
- **FORMATION**
  - ✓ Formations des transporteurs, chauffeurs et chargeurs

Le Comité de Pilotage du DP1 s'était réuni à deux reprises au cours de la période croisière : le 26 février 2014 et le 15 octobre 2014.

Cependant pour le DP2, il semble que le Comité de pilotage n'a tenu aucune réunion pour le suivi des activités. Les rapports d'activités trimestriels ont été produits par le PAST.

### **E.2.2. Evaluation de production des résultats attendus**

Dans ce qui suit nous passons en revue l'atteinte (partielle ou totale) des 6 résultats tels que formulés au cadre logique.

*Résultat 1 : amélioration de l'état du réseau routier par un meilleur entretien routier (ressources du FER, optimisation des interventions d'entretien, performances du secteur privé BTP)*

En termes de gestion centralisée du réseau routier, le SDR se trouve actuellement bien outillé et capable d'élaborer un programme annuel global qui tient compte des besoins exprimés par les DRR à travers leur programme d'entretien annuel étalé sur deux semestres.

L'utilisation de la méthode GiRR est en cours pour établir le programme d'entretien pour les routes bitumées.

Les capacités de programmation sont effectives au niveau du SDR. Cependant, la mise en place d'un outil moderne de programmation se fait progressivement. C'est ainsi que le programme de 2016 résulte de la combinaison de deux approches :

- Une approche automatique par l'utilisation d'un logiciel de programmation de la BDR (L2R : Long Life Road)
- Une approche manuelle classique sur Excel

L'examen de l'évolution de l'état du réseau des routes nationales bitumées entre 2010 et 2015 montre qu'en dépit des importants efforts fournis par l'Etat malien, le pourcentage des routes en bon état a légèrement diminué au profit des routes en mauvais état.



<b>Routes nationales bitumées</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>
Bon état	40%	38%
Etat passable	36%	36%
Mauvais état	24%	26%

**Tableau 2: Evolution de l'état du réseau bitumé entre 2010 et 2015**

Les besoins en entretien courant et périodique du réseau routier bitumé exprimés par la DNR ont augmenté de 36,2 milliards Fcfa en 2010 à 60,8 milliards Fcfa en 2016 soit une croissance annuelle moyenne de 9%. Ces besoins grandissants résultent de l'effet combiné de l'accroissement du trafic, du problème des surcharges, de l'âge du réseau et du démarrage tardif des campagnes d'entretien. Les programmes de bitumage actuellement en cours sont de nature à mettre la pression sur les besoins d'entretien pour les années à venir.

Le montant de l'entretien courant et périodique sur les routes bitumées ne couvre en moyenne que 48,5% des besoins exprimés sur la période 2010-2016. La DNR estime qu'environ 60% des routes bitumées ont dépassé le stade de l'entretien courant.

Les ressources propres du FER ont également augmenté, par l'accroissement des recettes de péage et surtout par l'augmentation de la redevance sur le carburant en avril 2009 qui est passé de 3 à 25 CFA par litre. Les ressources propres du FER ont représenté 80% et 84% du total des ressources respectivement pour 2009 et 2016.

*Résultat 2 : un parc circulant plus conforme aux règles applicables (surcharges, état technique, immatriculation) ;*

Le problème de la surcharge des poids lourds demeure préoccupant à l'instar des autres pays de la sous-région. Plusieurs efforts de sensibilisation ont été menés à travers les chargeurs et transporteurs et des résultants commencent à être perceptibles. En effet, le taux de surcharge est passé de 45,16% en 2014, à 37,08% en 2015 et à 35,52% en 2016. Malgré les progrès relatifs réalisés contre la surcharge, celle-ci continue à accélérer la dégradation des routes bitumées et d'en réduire la durée de vie.

L'application du règlement N°14 de l'UEMOA ne peut se faire que d'une manière concertée et concomitante entre les pays de la sous-région. L'application intégrale a été reportée au 1<sup>er</sup> février 2017.

Concernant l'état technique des véhicules, les grands transporteurs sont conscients de l'avantage à acquérir des véhicules neufs suite aux efforts de sensibilisation. Près de 40% des véhicules de transport d'hydrocarbure (45 000 litres) se sont conformés à la réglementation internationale en la matière et celles qui ne sont pas conformes sont en train d'être mises aux normes par Métal Soudan (cas de 156 camions citernes à transformer de 55 000 litres à 45 000 litres).

*Résultat 3 : des temps de rotations plus courts sur les corridors (facilitation de circulation, notamment transfrontalière)*

Une étude spécifique sur les corridors Bamako-Dakar et Bamako –Abidjan a identifié les principaux goulots d'étranglement sur la chaîne logistique. Ceux-ci portent sur les temps de séjour aux ports et de passage aux frontières, l'immobilisation prolongée au terminal de Bamako. L'économie réalisable sur le coût de transport est de 3 à 9%.

Un plan d'action est proposé et s'articule autour d'activités relatives à la facilitation aux ports, à l'amélioration de la chaîne logistique, à l'harmonisation et au dialogue institutionnel.



*Résultat 4 : une professionnalisation accrue des opérateurs des transports et d'une concurrence plus saine (fiscalité, bourse de fret)*

Divers thèmes de formations ont été dispensés aux acteurs du secteur du transport (Techniques de chargement et déchargement de marchandise, calcul des Coûts d'exploitation des Véhicules (CEV), Règlement 14 et TRIE : principes de mise en œuvre, Transports des marchandises / conteneurisation fonction de transporteur, technique de scellement des véhicules, gestion électronique du moteur des véhicules de transport, conduite rationnelle des poids lourds, gestion des unités de maintenance, etc.). L'impact de ces formations a créé un éveil de conscience sur l'importance de la professionnalisation.

Des études ont été réalisées sur la fiscalité et la parafiscalité, sur les coûts d'exploitation des véhicules et sur la mise en place de la bourse de fret. Il reste à la mise en œuvre des recommandations émises pour leur opérationnalisation.

*Résultat 5 : un SIG moderne disponible et utilisable par l'ensemble des ministères techniques, nécessitant cet outil de gestion dans leurs activités liées à l'aménagement du territoire ;*

Une AT mise en place par IGN France international relative à la réfection des cartes topographiques au 1/200 000ème du Mali, élaboration de produits et services dérivés ainsi que la modernisation de l'Institut Géographique du Mali (IGM).

Cet appui qui a duré 4 années (octobre 2012 à septembre 2016) a mobilisé une équipe d'experts expatriés (long et court termes) pour une durée cumulée de plus de 1500 jours de travail au Mali. Il a permis de réaliser des activités centrées sur les composantes suivantes :

- Acquisition, Réception et installation des matériels et logiciels
- Acquisition, Recette et traitement des images satellites
- Production de la base de données nationale vecteur 200K
- Réfection des 136 cartes topographiques au 1/200 000
- Elaboration de produits et services dérivées
- Modernisation de l'Institut Géographique du Mali

On note une forte satisfaction de l'IGM quant à l'apport du 10<sup>ème</sup> FED.

Un transfert de compétence massif a pu être réalisé et a concerné : 9 cadres, 30 contractuels et 17 renforts terrain.

*Résultat 6 : amélioration sensible de la sécurité routière, de la prévention VIH-Sida dans le secteur des transports, des problèmes liés au genre, de l'atténuation d'impacts environnementaux*

### **Projet Wélé- Wélé (Venez ! Venez !)**

Le projet « Wélé-wélé » est développé et mis en œuvre par CARE International au Mali et deux ONG maliennes (CAID, ASSAFE) pour la période 2012-2014. Il repose sur le renforcement des capacités des groupements et réseaux des femmes, de filles et des garçons.

L'objectif spécifique du projet vise à améliorer les revenus d'au moins 1600 femmes et 400 jeunes de Niono, Sokolo, Diabaly et Ségou (Région de Ségou) et de Fakala et Bandiagara (Région de Mopti) en diversifiant leurs activités économiques et en ayant un meilleur accès à de nouveaux points de vente le long des réseaux routiers.

L'atteinte des résultats se présente comme suit :





- **R1** : Au moins 4 centres multifonctionnels pour la commercialisation et valorisation des produits locaux sont créés et actifs, sur la route Goma Coura- Tombouctou (100%)
- **R2** : Au moins 400 femmes membres des groupements ont augmenté d'une manière soutenable leur fond de commerce, grâce à la diversification des produits et l'accès aux nouveaux marchés (218%)
- **R3** : Au moins 160 jeunes (filles et garçons) ont initié ou sont en cours d'initier des entreprises viables par l'acquisition de nouvelles connaissances et l'accès facile aux marchés par l'entremise des routes (191,25%)
- **R4** : 1200 femmes et 800 filles et jeunes garçons participants au projet et les membres de leurs ménages ont acquis des connaissances et adopté des comportements sains face aux IST-Sida. (100% des groupements couverts)

Les activités ont été menées sur la période 2012-2014. Cependant l'arrêt des travaux routiers survenus en 2012 pour cause sécuritaire a affecté l'efficacité des actions menées. Les impacts des projets routiers relatifs à l'amélioration des revenus ne sont perceptibles qu'une fois le bitumage réalisé et se traduisent par l'apparition d'un trafic induit.

### **Renforcement de l'Initiative Corridor de lutte contre les IST, le VIH et le SIDA sur les axes routiers Bamako-Bandiagara et Ségou-Tombouctou**

Les activités ont été confiées à l'ONG AIDE ET ACTION INTERNATIONALE sur la période mars 2012- mars 2014. L'axe Sévaré-Kidal a été remplacé par l'axe Sévaré-Bandiagara compte tenu de l'insécurité au Nord du Mali. Le but de l'action est de réduire la propagation des IST et d'atténuer l'impact du VIH/Sida sur les populations vivant le long desdits axes routiers.

Groupes cibles touchés :

- ✓ 300 pairs éducateurs et relais communautaires
- ✓ 180 enseignants des classes de 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> année du fondamental
- ✓ 45 médecins/infirmiers et 120 leaders communautaires et religieux
- ✓ 180 membres des comités communaux et villageois
- ✓ 300 personnes vivant avec le VIH
- ✓ 71 446 élèves de 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> A
- ✓ 7 ONG

**R1** : les populations vulnérables plus particulièrement des femmes, des jeunes et des enfants le long des axes routiers ont un accès plus accru aux moyens et services de prévention de qualité des IST, du VIH et du Sida.

L'action a pu sensibiliser 528 602 sur 600 000 personnes prévues sur les deux ans de l'action dont 71 466 sur 21 000 élèves attendus. S'agissant des séances de sensibilisation, 32 552 séances sur 40 210 sont réalisées. 180 émissions radios de proximité et 30 activités événementielles sont réalisées. Ces activités de proximités ont permis à 4 882 sur 2000 personnes de connaître leur statut sérologique à travers le dépistage volontaire.

**R2** : 100% des personnes dépistées séropositives bénéficient de la prise en charge psycho sociale, des soins et de traitement adéquat

Les personnes dépistées positives sont toutes référées aux centres de prise en charge psycho sociale et/ou de traitement selon les besoins.



**R3** : Au moins 70% des personnes riveraines ont connaissance des droits humains et personnes vivant avec le VIH et abandonnent des attitudes et comportement de stigmatisation et de discrimination à leur égard, les personnes assument leur statut sérologique.

5000 dépliant ont été produits et distribués auprès des leaders, des bénéficiaires et des partenaires.

La lutte contre les IST/Sida sur les corridors routiers est reconnue par les acteurs comme étant une action pertinente qui doit être pérennisée. Cette pérennisation doit se faire par une appropriation de la lutte par les collectivités riveraines et une décentralisation des ressources financières. Il est aussi nécessaire de continuer ces activités pour accompagner le retour des populations et de la paix dans les régions du centre et du Nord.

### **Renforcement des capacités en protection de l'environnement et du patrimoine collectif sur l'axe Kati-Kita-Bafing-Kéniéba-Falémé**

Les activités ont été menées par l'ONG PACINDHA de mai 2012 à mars 2014.

Les groupes cibles de l'action sont 150 conseillers municipaux, 600 femmes rurales, 600 hommes, 400 personnes âgées, 1200 enfants, 30 groupements associatifs, 50 agents des eaux et forêts, 2250 exploitants des ressources forestières, 15 administrateurs, 13 000 élèves, 37 000 riverains de la route, 400 chasseurs et 250 leaders d'opinion.

Les bénéficiaires finaux sont les populations des 42 localités sur l'axe routier Kati-Kita-Bafing-Kéniéba-Falémé.

Les activités menées ont permis d'atteindre les résultats suivants :

- ✓ 400 personnes sont encadrées dans la valorisation des plantules du Borassus et sont plus attentives dans la protection de l'environnement sur l'axe Kati-Kita-Bafing-Kéniéba-Falémé,
- ✓ 600 hommes sont organisés dans l'apiculture sont plus attentifs dans la protection de l'environnement sur l'axe
- ✓ 5 forêts communautaires sont aménagées par 400 personnes formées et équipées à cet effet dans les communes de Bossofala, Sitakili et Kassaro
- ✓ 410 personnes sont formées dans les techniques de reboisement et d'entretien des plantes ont reboisé 130 ha et enrichi 200 ha,
- ✓ 20 associations sont responsabilisées et engagées dans la protection, l'entretien des infrastructures publiques (caniveaux, ponts, marchés),
- ✓ 8380 personnes formées dans l'application de la nouvelle loi N°10-028 du 12 juillet 2010 sur les ressources forestières adoptent des comportements positifs dans la protection de l'environnement,
- ✓ 96.000 personnes, dont 13.000 élèves, sensibilisées sur les problèmes environnementaux sur l'axe Kati-Kita-Bafing-Kéniéba-Falémé.

### **Projet d'appui à la lutte contre l'insécurité routière au Mali (PALIR)**

Ce projet a été mis en œuvre par l'ONG AMAPROS du 8 mars 2012 au 7 juin 2014.

Les activités du PALIR ont été mises en œuvre à travers deux composantes :

- Consolidation des acquis du PASER (Projet d'Appui à l'amélioration de la Sécurité Routière) mise en œuvre par AMAPROS de 2007 à 2009.
- Entreprise d'activités nouvelles de lutte contre l'insécurité routière



Le projet a réalisé les résultats suivants :

**R1** : Les organes mises en place au nombre de 8 sont fonctionnels ; l'information et la sensibilisation routière sont mieux véhiculées à l'endroit des usagers de la route

**R2** : les bénéficiaires du projet ont accès aux contenus de plus de 19 000 outils pédagogiques et les organisations de base ont la capacité de planifier et de mettre en œuvre des actions de gestion durable de sécurité routière dans leurs terroirs.

**R3** : Les élus d'au moins 10 communes ont inscrit et mis en œuvre dans leur PDSEC des actions de sécurité routière

### **Modernisation de 3 postes de pesage/péage.**

L'Autorité Routière, créée le 04 Août 2000, par la Loi N°00-051, comme Etablissement Public National à caractère Administratif, ayant pour mission d'administrer les fonds destinés à l'entretien du réseau routier, l'autorité Routière a bénéficié d'un appui financier qui a servi à la modernisation de trois postes de péage et pesage, à Diboli, Kita et à Sanankoroba.

Le coût HT/HD de la modernisation des 3 postes s'élève à 1,036 millions d'euros avec une contribution de l'autorité routière de 23,36%.

La modernisation a consisté à informatiser et automatiser le système de pesée, de comptage au niveau des postes concernés et y poser le système de vidéosurveillance.

Les données recueillies sont transmises au siège de l'Autorité Routière, afin de produire les rapports statistiques.

Les travaux ont consisté à la rénovation de certains corps du génie civil, le réaménagement des voiries et réseaux divers (bretelles, pistes de pesées et accès, réseau électrique et courant ondulé), reprise de l'aire de pesage de Kati, rénovation complète des équipements de pesage dynamique des postes, raccordement du poste de Sanankoroba au réseau EDM par une ligne MT de 3,2 km, mise en place du comptage automatique, système de vidéosurveillance, interconnexion des sites avec l'Autorité Routière à Bamako, étalonnage des équipements de pesage et de comptage automatique, formation des personnels des postes de pesage aux nouvelles technologies.

La visite de deux postes par la mission d'évaluation, à savoir, le poste de Kita sur le corridor Bamako-Dakar et le poste de Sanankoroba sur le corridor Bamako-Abidjan, a permis de constater les réalisations.

L'entretien avec les chefs de poste a confirmé que cet appui était nécessaire, car, (1) les conditions de travail ont été améliorées, (2) les données de pesage sont plus fiables, (3) la communication entre les postes et le siège de l'Autorité Routière est améliorée, l'Autorité Routière pouvant aujourd'hui suivre les mouvements de loin.

Cependant, l'appui n'a pas contribué à l'amélioration des conditions d'exploitation de la route et à sa protection. Pour ce faire, il faudra que le pesage soit effectif, par la pénalisation de la surcharge, mais aussi par la construction et l'opérationnalisation de postes de contrôle sur tous les axes, les plus importants et moderniser d'autres.

En outre, il faudra procéder à une vérification systématique de la charge à tous les postes et non pas se limiter seulement à la collecte des documents et données fournis au poste d'entrée, car, un chargement peut être fait en cours de route, entraînant une surcharge, pour conséquence.



### **E.2.3. Evaluation de l'atteinte de l'objectif spécifique**

Les activités d'appui institutionnel étant presque achevés à ce jour car la période de croisière du DP2 prend fin le 31 décembre 2016.

L'amélioration sensible des performances à travers la gestion du territoire est indéniable compte tenu des acquis de l'IGM sur l'aspect de la cartographie thématique.

Concernant l'amélioration de la régulation du secteur de transport, une prise de conscience est perceptible sur les avantages de la professionnalisation, d'une meilleure maîtrise des CEV et de la chaîne logistique sur les corridors Bamako-Dakar et Bamako-Abidjan.

Ces acquis nécessitent d'être consolidés par la mise en œuvre des recommandations (bourse de fret, lettre de voiture, analyse organisationnelle du CMC/CMTR, etc.).

Concernant l'amélioration de la sécurité des transports, les actions de sensibilisation ont certes un impact mais devraient être pérennisées. Compte tenu de la gravité des accidents au Mali (676 tués et 8515 blessés en 2014), il est nécessaire de se doter d'une stratégie nationale de sécurité routière en vue de réduire ce fléau.

### **E.2.4. Evaluation de l'atteinte de l'objectif global**

*Objectif global : Contribuer à la croissance économique afin de renforcer la lutte contre la pauvreté et contribuer à la cohésion et à la sécurité nationale.*

Le désenclavement de la vaste région nord du delta du Niger qui couvre plus de 1 million d'habitants devra permettre de libérer le potentiel agricole (44% du PIB) et de l'élevage (10% du PIB) en réduisant les coûts de transports et de rapprocher les zones de production vers les marchés de consommation (riz, maraichers, bétail...). L'amélioration des revenus permettra une réduction du taux de pauvreté et de l'insécurité alimentaire.

De même, le rapprochement des régions Nord de la capitale Bamako permettra de renforcer le sentiment d'appartenance nationale et d'améliorer la surveillance du territoire, contribuant ainsi à la cohésion et à la sécurité nationale.

## **E.3. Durabilité**

Les activités réalisées au profit des différents bénéficiaires du programme, en termes d'appui institutionnel ont produits des résultats dont la durabilité dépend de plusieurs facteurs.

Pour les formations, les connaissances acquises ne pourront se perpétuer que si :

Les bénéficiaires restent et les appliquent essentiellement dans les domaines pour lesquels ils ont été formés. Pour cela le mouvement du personnel, à tendance de quitter les structures, pour aller tenter ses chances ailleurs, devrait être maîtrisé, à travers une politique de valorisation et de motivation des ressources humaines ;

Les bénéficiaires partagent leurs connaissances acquises avec leurs collègues, de l'administration centrale et des entités régionales, à travers des séminaires, conférences, des bulletins d'information ;

Les connaissances acquises sont périodiquement rafraîchies et enrichies par des formations de perfectionnement et de remise à niveau ;

Les connaissances acquises sont partagées et enrichies, à travers des échanges avec les collègues de la sous-région et des autres pays, à travers des voyages d'études et des missions de travail et des bulletins d'information, pour apprendre de l'expérience des autres.



Pour les résultats des activités de sensibilisation et d'éducation communautaire, ils ne seront pérennes que si :

Les bénéficiaires appliquent les connaissances acquises, dans leurs localités et partagent les nouvelles pratiques avec leurs riverains et servent ainsi de multiplicateurs. Des rencontres et des activités collectives devraient être initiées périodiquement et encadrées par des autorités locales et des animateurs. Le meilleur cadre d'action serait un comité ou une association mise en place après le projet, à l'exemple du projet PALIR (Projet d'Appui à la Lutte contre l'Insécurité Routière au Mali), réalisé par l'ONG AMAPROS, qui a été clôturée par la mise en place des organes de pérennisation des acquis dans différentes localités d'interventions. La formation des groupements féminins réalisée par l'ONG PACINDHA, dans le cadre de l'action de protection de l'environnement, pour poursuivre les activités d'assainissement constitue un cadre de pérennisation des acquis du projet dans les localités concernées.

Il serait recommandable qu'une évaluation périodique soit menée pour constater que les acquis ont été réellement valorisés et sauvegardés.

Il est également indispensable que des panneaux véhiculant des messages, comme « la route tue », « mobilisons-nous contre l'insécurité de la route », « l'alcool au volant ou la fatigue au volant tue », « le sida tue », « mobilisons-nous contre le sida », etc. soient montés le long de la route, sur les murs des bâtiments fréquentés par le grand public, etc.

Des émissions périodiques à la radio, à la télévision, etc. sur des thèmes variés doivent avoir lieu au niveau national et local.

Pour les équipements informatiques et bureautiques, ainsi que les véhicules fournis, ils doivent d'abord être utilisés et leur longévité et utilité dépendront des conditions d'exploitation, à savoir, le régime de travail, les capacités d'assurer l'entretien et la réparation. Des consommables, des pièces de rechanges, etc. doivent être fournies à temps. Des audits doivent également être menés pour vérifier l'existence et l'usage de ces équipements.

Les établissements à caractère social et commercial construits dans le cadre de l'appui du programme ne rempliront pleinement leur rôle que s'ils sont exploités et entretenus par les bénéficiaires eux même.

Pour les études, les actions recommandées et jugées pertinentes doivent être mises en œuvre pour les valoriser et elles doivent être complétées, en cas de besoin, pour qu'elles soient réellement utiles.



## F. Visites de terrain réalisées

### F.1. Visites des projets

Les visites de terrain se sont déroulées du 25 au 30 septembre 2016. Le programme de travail préparé a bénéficié d'une pleine et entière organisation (escorte sécuritaire, contact préalable des autorités administratives, préparation des rencontres avec les bénéficiaires, etc.) et l'accompagnement des experts par un ingénieur de la Direction Nationale des Routes.

Les visites ont concerné le lot 0 et le lot 3. Les travaux sur le lot 1 n'ont pas encore démarré, tandis que pour le lot 2, le projet est en phase d'étude d'exécution et d'implantation de la polygonale de base.

#### F.1.1. Visite du lot 0 : Niono-Goma Coura (81 km)

La visite du tronçon du lot 0 a été effectuée les 25 et 26 septembre 2016.

Une réunion préalable a été tenue à la mission de contrôle avec le chef de mission du bureau GECE-Expert Conseil, qui a exposé l'état d'avancement des travaux estimé à 65% et le taux de décaissement évalué à 45% pour l'entreprise et à 50% pour la mission de contrôle. Les travaux se poursuivent et le revêtement en bicouche est réalisé jusqu'au PK62, dans la perspective de respecter les délais contractuels.

Cependant quelques difficultés sont signalées dans la mise en œuvre du projet :

- Eloignement des zones d'emprunts, avec l'exemple d'un emprunt situé à 29 km avant le début de la section et d'un autre à 10 km après la fin, signe de rareté des carrières dans une zone essentiellement rizicole ;
- Zones de stockage des matériaux très limitées, la route étant coincée entre le canal à gauche et les bas fonds à droite ;
- Encombrement de la chaussée, particulièrement les jours de marchés, bloquant le passage des véhicules et engins au niveau des villages, et ainsi, entravant le déroulement des travaux ;
- Personnel cadre de l'entreprise non entièrement mobilisé.

Au terme de la réunion avec le chef de la mission de contrôle, les entretiens se sont poursuivis avec la participation des représentants de l'entreprise, qui ont confirmé les difficultés rencontrées.

Les entretiens avec ces deux partenaires du projet ont permis de dégager des impacts ressentis, décrits ci-dessous.

Ce projet a permis de réduire le temps de trajet : Avant 2008 cette route était totalement impraticable et les populations utilisaient un autre itinéraire de 70 km de Niono pour rejoindre Diabaly situé au PK56 du lot 0, tandis qu'aujourd'hui, par la nouvelle route, le trajet est réduit à 56 km. La nouvelle route traversant 25 villages a permis de les rapprocher :

Le trajet de Niono à N'débougou (base vie au PK15) dure aujourd'hui 15 minutes contre 1 h .

Les villages de N'débougou et Diabaly distants de 41 km se sont rapprochés : le temps de parcours est de 30 mn au lieu de 1 h .



De même, le trafic a sensiblement augmenté : les camions qui transportent le riz et les oignons de Niono vers Bamako font une rotation tous les 3 jours au lieu d'une rotation toutes les 2 semaines. Les marchés hebdomadaires de Siengo (PK18) et de Courouma (PK50) sont plus animés. Au marché de Siengo, qui se tient le jeudi, le trafic enregistré compte 30 camions semi remorques pour s'approvisionner en riz, mais aussi en oignon et en bétail.

Le transport des passagers a aussi augmenté. Aujourd'hui 10 minibus et 5 autocars transportant des passagers venant de Bamako, Sikasso, etc. desservent le marché au lieu de quelques minibus enregistrés auparavant. Deux nouvelles compagnies de transport par autocar, à savoir, FOUMBA Transport et KONARE Transport fréquentent la route, Alors qu'auparavant il n'existait qu'une seule compagnie, GROSBOIS.

Le projet a contribué au développement socio-économique de la zone :

On observe une prolifération du petit commerce général le long de la route :vente de viande, de carburant, pièces de rechange pour les motos, articles divers ainsi qu'un kiosque de transfert d'argent. Les boutiques d'engrais, venant de Bamako, ont aussi augmenté, passant de 2 à 7. De nouvelles villas et des magasins se construisent, car, la nouvelle route facilite l'acquisition et le transport de matériaux.

Le chantier emploie entre 250 et 300 personnes qui boostent la consommation locale et le secteur du logement. Pour les besoins du criblage manuel du gravier, l'entreprise avait employé environ 450 manœuvres entre octobre 2015 et janvier 2016. On relève que 10 à 20 restaurants tenus par les femmes ont été installés.

Pour les ouvriers hébergés chez les familles, particulièrement à N'Débougou, le loyer mensuel d'une chambre est passé de 3000 Fcfa à 5000-10000 Fcfa actuellement. Les entretiens ont fait également ressortir que des activités de sensibilisation ont été menées dans tous les villages, à travers une ONG recrutée par l'entreprise sur divers thèmes (VIH-SIDA, sécurité routière, environnement, etc.).

En dépit de ces actions de sensibilisations, plusieurs accidents sont enregistrés, résultant de l'excès de vitesse (motos, camions, bus). Depuis octobre 2015 on déplore 3 morts et plusieurs blessés (y compris des enfants). L'amélioration des conditions de circulation, à travers la nouvelle route et la fermeture de la barrière de sécurité à 18h00 incitent les usagers à rouler à grande vitesse. Les ânes qui viennent le soir s'abreuver au canal longeant la route constituent également une cause d'accident. De même, on constate la pratique de surcharge des camions, avec un chargement de 50-60 tonnes au lieu de 20 tonnes. L'augmentation du nombre de camions et bus qui stationnent le jour du marché à N'débougou et Diabaly gênent la fluidité du trafic et constituent aussi une source d'accident.



*Traversées fréquentes des ânes pour s'abreuver*



*Moyens de transport intermédiaire entre les champs et le village*



## Réunion à l'Office du Niger dans le secteur de Kouroumari à Diabaly

Une réunion s'est tenue le 26/09/2016 à l'Office du Niger dans le secteur de Kouroumari avec les cadres, dont le chef de secteur, le chef de division planification et statistiques, ainsi que le chef de division appui au monde rural.

Les informations issues de cette réunion sont brièvement résumées dans les lignes qui suivent :

La zone de production de Kouroumari génère une production annuelle de riz de 145 000 tonnes, en hivernage et 13 000 tonnes en contre-saison, dont 25% sont consommés localement. Les activités de maraichage produisent 19 000 tonnes/an (oignon pour 16 500 tonnes, tomate, patate, gombo, etc.). Le secteur compte une population totale de 105 940 habitants (2016), avec une superficie irriguée de 24 000 ha.

Avant, l'état de la route constituait un calvaire pour écouler le riz et les produits maraichers. Ainsi les produits pourrissaient et étaient jetés, au bout d'une semaine ou vendus à moindre prix. La route permet aujourd'hui d'écouler les produits vers Courouma, Sokolo, etc. L'amélioration des conditions de transport a permis d'augmenter le prix du riz à la vente qui est de 300 ou 400 Fcfa/kg au lieu de 200 Fcfa/kg.



*Chargement d'oignon à Diabaly*



*Vente de riz à Diabaly*

La route facilite également l'acheminement de l'engrais, à temps réel à partir de Niono et la livraison peut se faire dans les villages même, alors qu'avant, les populations devaient aller au centre-ville pour chercher l'engrais, et ainsi devaient consentir des efforts supplémentaires et perdre un temps précieux pour la production et d'autres activités.

Outre l'amélioration des conditions de vie des villageois peuplant les 25 villages, répartis entre Niono et Goma Coura, les conseillères agricoles peuvent se déplacer plus facilement pour les sensibilisations auprès des exploitants dans les villages sur les thèmes (IST-SIDA, sécurité routière, maladies liées à l'eau).

De même, les déplacements pour des réunions et séminaires au siège de l'Office du Niger à Ségou qui nécessitaient 3 jours auparavant, peuvent dorénavant se réaliser en 1jour.

Grâce à la nouvelle route, un projet d'extension du périmètre irrigué de 11 000 ha financé par l'UEMOA a pu démarrer sur une première tranche de 413 ha, avec la possibilité d'acheminer plus facilement les matériaux de construction (barres d'acier, ciment, etc.).

En plus, un projet ambitieux d'aménagement de 100 000 ha, sur financement de la Chine est actuellement en préparation, alors qu'en 2015, la mission des Chinois n'a même pas pu





arriver à Nampala, à cause du mauvais état de la route. La route bitumée va sans doute encourager les investisseurs à la réalisation de ce projet.

Concernant les autres impacts, il est difficile de les appréhender, la route étant encore récente.

### **Réunion participative à la commune rurale de Kouroumari à Diabaly**

Cette réunion tenue le 26/09/2016 a permis de regrouper divers bénéficiaires qui ont exprimé l'impact ressenti du projet et les attentes. Etaient présents : les représentants de la commune, Office du Niger, des chefs de villages, de la société civile, des transporteurs, des agriculteurs, des éleveurs, des chefs religieux, des femmes et des jeunes.

Les participants ont exprimé leur satisfaction et gratitude pour le projet de bitumage qu'ils avaient longtemps attendu.



*Réunion participative à Diabaly*

Le temps de parcours entre Niono et Diabaly est réduit à 45 min au lieu d'une journée. Le prix de transport de passagers a été réduit de 1500 Fcfa à 1200 Fcfa. Le transport de marchandises entre Niono et Diabaly a été réduit de 25 Fcfa/Kg à 20 Fcfa/kg.

Pour le trajet Diabaly-Bamako le prix n'a pas changé et reste de 6000 FCFA, mais le temps a été réduit de 2 jours à 6 heures.

En terme de disponibilité de transport, le syndicat des transporteurs disposent de 53 minibus et 3 camions .

Avec la nouvelle route, les pannes sont moins fréquentes, ce qui contribue à la réduction des coûts d'exploitation.

Cependant, les accidents sont plus fréquents au niveau des villages, impliquant souvent les motocyclistes. Hors des villages, l'excès de vitesse et la traversée fréquente des animaux (anes, chèvres) sont une source réelle d'accidents.

Un autre phénomène inquiétant est que les autocars roulent à une vitesse excessive pour dépasser les minibus et arriver les premiers pour une raison de concurrence.

Du point de vue des associations des femmes, la route a généré une augmentation de trafic, qui, à son tour, a contribué au développement du petit commerce, avec plusieurs boutiques, 3 restaurants, tenus par les femmes, alors qu'avant il n'y en avait pas.

De même le projet a créé beaucoup d'emplois pour les femmes.

Malgré que la route bitumée soit déjà là, il reste encore beaucoup de travaux complémentaires à faire pour s'en servir à fond et maximiser ses avantages . A titre



d'exemples, plusieurs femmes vont aux champs, mais il n'y a pas de pistes de désenclavement, pour y accéder plus facilement. Le centre de formation féminin, animé à travers des activités de la teinture, couture, séchage d'oignons et fabrication de savon, situé près de la base vie n'est pas pourvu d'accès.

En matière de sécurisation des infrastructures socio-économiques, l'une des 3 écoles de Diabaly n'est pas clôturée.

Avant la clôture de la réunion, des demandes ont été exprimées et se résument comme suit :

- une plus forte sensibilisation pour accompagner la route, dans les domaines de la santé, sécurité routière, environnement, etc. .),
- mise en place de ralentisseurs de vitesse à l'entrée des villages et près des écoles.
- La construction de caniveaux bétonnés au pied du remblai de la route au passage du village de Diabaly
- Réalisation des amorces des rues adjacentes
- remblaiement de la rue d'accès au cimetière et au centre de formation des femmes
- élargissement de la plateforme pour aménager une bande de stationnement dans la zone du marché hebdomadaire



	
<p>PK0+100- Qualité médiocre du bicouche</p>	<p>PK48,8 – Travaux confortatifs en cours (perrés maçonnés)- Glissières à rajouter</p>
	
<p>PK 56,4 village Diabaly- chargement des sacs de riz sans contrôle de surcharge- Commerces proches du bord de chaussée</p>	<p>PK 56 – Entrée de Diabaly- PL en stationnement et profil en travers non adapté à la traversée des villages</p>
	
<p>Transport de voyageurs à Diabaly</p>	<p>Vue de la route- zones de rizières et fréquence des 2 roues</p>

## Visite chez le Préfet de Niono

Pour clôturer la mission à Niono, l'équipe du consultant a rendu visite au Préfet qui était représenté par son Sous-préfet, en guise de restitution de la mission.

Des échanges avec l'hôte, il en ressort ce qui suit :

Appelée « Route de Développement », et longtemps attendue par la population, la RN 33 contribue déjà énormément au désenclavement de la Région, servant ainsi de liaison entre la zone de production et les zones de consommation et offre également une voie de liaison la plus courte entre Niono et Tombouctou.

Cependant des améliorations restent encore à apporter au projet, et les plus importantes retenues sont les suivantes :

- Renforcement de la couche de roulement actuelle
- Réaliser des amorces entre la route principale et les voies d'accès aux villages
- Aménagement des espaces de stationnement le long de la route
- Remblayage à la cour de la mairie de N'débougou

### F.1.2. Visite du lot 3: Niafunké-Tombouctou et Goundam-Diré (198 km)

La visite des tronçons du lot 3 a été effectuée les 28,29 et 30 septembre 2016.

#### Réunion au Cercle de Niafunké

Présidée par le Sous-Préfet, une réunion a été tenue le 28/09/2016, en présence des maires de Niafunké, maire de Doucouria et du Président du cercle de Goundam.

Il a été souligné l'importance de cette route pour le Mali, car, elle contribue beaucoup à la sécurité et à la paix. Le cercle de Niafunké, peuplé de 8000 habitants en 2009, étant très enclavée et se trouvant dans l'insécurité, son moyen de déplacement le plus sûr en cette période est avant tout le bateau. A l'achèvement du projet Tombouctou sera beaucoup plus accessible, ce qui est un espoir pour le Mali.

Cependant, malgré l'insécurité, le tronçon de route achevé Niafunké-Goundam-Tombouctou enregistre une augmentation du trafic (camions, VP, motos) surtout les jours du marché de dimanche à Tonka et de jeudi à Niafunké. Tombouctou est maintenant à 2,5 heures de Niafunké, avec une vitesse moyenne de 80 km/h. Léré étant un centre d'approvisionnement des produits mauritaniens, Niafunké est une zone de production de riz, mil, poisson fumé et élevage et Tonka est devenue une plaque tournante pour le commerce. La route en laquelle la population place beaucoup d'espoir rendra également le transport du bétail possible.

Grâce aux facilités qu'offre la route (moindre coût de transport, des matériaux et équipements), à Niafunké, de nouvelles constructions étatiques et privées sont apparues. De petits commerces ont ouvert leurs portes ainsi qu'une première boulangerie.

La qualité de télécommunication de l'opérateur « orange » et la connexion internet, dont l'entreprise est le client principal, se sont beaucoup amélioré par l'installation d'une antenne 3G. Le câble de fibre optique (réseau bande) est en cours d'installation le long de la route construite, pour relier Tombouktou à la Guinée, en passant par Niafunké.

Pour renforcer les bienfaits du projet, le PGES prévoit de réaliser des forages et de les équiper, de remettre en état les carrières et de les aménager pour en faire des puits d'eau où le bétail pourra s'abreuver.



L'entreprise a, en outre, réalisé plusieurs actions bénévoles, à travers l'initiative ISSA (Initiative SOGEA SATOM pour l'Afrique) dans le lot 3 :

- Echographe fourni au centre de Niafunké
- Presse brique fournie à une association féminine à Goundam
- Fourniture de 5 motopompes à des femmes qui cultivent des produits maraichers
- Construction d'une clôture d'école à Goundam
- Construction des ralentisseurs devant les écoles, non encore équipées de ce dispositif de sécurité routière



*Section Niafunké-Goundam*



*Traversée du village Aldianabangou*

### Réunion participative à la commune de Tonka

En date du 28/09/2016, une réunion s'est tenue avec les représentants de la commune, les chefs de village et la représentante des associations féminines.

La commune de Tonka couvrant une superficie de 3500 km<sup>2</sup> compte une population de 54 634 habitants.

D'emblée, l'assistance a qualifié la route d'un très grand soulagement pour Tonka, car, la durée du trajet Tonka-Tombouctou est aujourd'hui de 1h30 au lieu de 5 à 6 heures. L'évacuation d'un malade est devenue plus facile, sans même recourir à une ambulance. L'écoulement des produits vers Goundam est rapide au prix de 5 Fcfa/kg au lieu de 10 Fcfa/kg. Ce prix va encore chuter quand l'insécurité va disparaître. L'offre en transport a augmenté, avec une fréquence de 10 à 30 min.

En général les produits sont devenus moins chers : un carton de lait venu de la Mauritanie, se vend aujourd'hui à 24000 Fcfa au lieu de 30000 Fcfa, le riz est acheté à 600 Fcfa/kg au lieu de 650. Le transport de personnes est aussi devenu moins cher, le ticket de Tonka à Tombouctou coûtant 4000 Fcfa au lieu de 10.000 Fcfa.

La route a favorisé le développement du petit commerce, avec l'apparition d'une boutique d'alimentation.

En ce qui concerne l'amélioration des conditions de vie de la femme, les déplacements sont devenus plus faciles : Les femmes peuvent aller à Niafunké ou à Goundam pour recevoir les



soins. Avant la route, il fallait payer 75 000 à 100 000 Fcfa pour amener une femme à Goundam pour accoucher. Maintenant, l'ambulance peut arriver en moins de 20 minutes et la femme est sauvée.

La route a également facilité l'accès aux autres villages et communes. Avec l'appui apporté aux femmes en petit matériel agricole pour le maraichage, la productivité a augmenté et les produits sont facilement écoulés et vendus à Goundam, Diré et Mopti. Les revenus du ménage ont augmenté et la qualité de la vie au sein de la famille s'est améliorée, avec une meilleure qualité d'alimentation (3 repas par jour, consommation de fruits, pommes de terre, oignons, carotte, chou, betterave), plus de moyens pour la scolarisation des enfants.

Pour les jeunes, l'entreprise a créé beaucoup d'emplois directs à travers des travaux journaliers et aussi pour les femmes, travaillant surtout dans les cantines.

Les jeunes ont reçu des actions de sensibilisation sur le VIH-SIDA.

En terme d'impacts négatifs de la nouvelle route, on constate plusieurs accidents chaque dimanche (jour de marché), car les jeunes ont abandonné les ânes et charrettes pour rouler à motos.

En fin de la réunion, la commune de Tonka a formulé une doléance pour le bitumage de la liaison au CSCOM (Centre de Santé Communautaire) et à la Mairie sur un linéaire d'environ 1200 m, compte tenu de la nature argileuse du terrain et qui devient boueux en saison pluvieuse.

### **Réunion au Cercle de Goundam**

Une réunion a été tenue le 28/09/2016 dans les bureaux du Cercle de Goundam, en présence du Préfet, du maire de Goundam, du maire de Doucouria et du Président du conseil de cercle de Goundam.

Les participants à cette réunion ont rapporté des bienfaits de la route, mais aussi des inconvénients.

Sur la liste des avantages, il convient de mentionner les faits qui suivent :

La route a beaucoup soulagé les populations. Goundam étant une zone de production, l'écoulement des produits vers les zones de consommation des produits par la route se fait aisément.

La route a aussi contribué à l'amélioration de la sécurité dans la zone. La pose des mines le long de la route en terre, ne se fait plus, ainsi, il y a moins de victimes parmi les militaires et la MINUSMA.

Le temps de parcours a beaucoup diminué. Le voyage qui durait auparavant 3h à 4 h, pour atteindre Tombouctou, dure aujourd'hui près d'une heure. Lorsque la liaison avec Niono sera achevée, le transport sera beaucoup plus facile. Le voyage entre Goundam et Bamako pourra se faire en une journée au lieu de 2-3 jours.

Depuis que cette route a été faite la mobilité des commerçants s'est beaucoup améliorée.

Le prix de transport de passagers a diminué en passant de 5000 Fcfa à 4000 Fcfa de Goundam à Tombouctou par transport en cabine et de 2000 Fcfa à 1000 Fcfa par pick up. Le trafic actuel sur la section Goundam-Tombouctou est de 25 à 30 véhicules/jour dont 10% de PL à cause de l'insécurité.

Même s'il n'y a pas actuellement de transport organisé, après la construction de la route une compagnie de transport par bus (CTM de Sikasso) est intéressée de faire la ligne Bamako-Goundam-Tombouctou.



Des cas d'accidents de motos sont constatés. Le carton de lait a diminué de 30000 Fcfa à 22500 Fcfa.

Pour la zone de Goundam qui produit du manioc, de la patate, du sorgho, le mil et le haricot bien apprécié, car biologique et le rendement des surfaces cultivables dépendant des pluies, l'acheminement des produits vers Mopti et Gao se fait actuellement par bateau. Mais avec la nouvelle route l'écoulement de ces produits pourra se faire aussi et avant tout par cette nouvelle liaison jusqu'à Bamako.

Le cercle de Goundam faisant frontière avec la Mauritanie et le flux de marchandises ayant toujours existé, les produits en provenance de ce pays, dont notamment le lait s'écoulent dans les marchés hebdomadaires de Goundam (lundi), Bintagounou (jeudi) et Zouera (mardi), grâce à la route. Plusieurs produits proviennent également de l'Algérie (farine, pâtes, huiles,...) et transitent par cette route.

Pour le mil produit à Léré, le sac de 100 kg se vend à Goundam entre 20 000 et 25 000 Fcfa. La mangue cueillie non mûre à Sikasso se vend à 250 Fcfa.

Pour aller à Bamako aujourd'hui, on peut voyager soit dimanche (marché de Tonka) ou mardi (marché de Diré). A cette fin, pendant la décrue, on transforme les camions de 10 tonnes en cars.

Le trajet Bamako-Tonka peut encore durer 2 jours, si tout va bien (sauf panne), au lieu de 3-4 jours, car il existe encore des tronçons très difficiles à passer pendant la saison des pluies.

### **Réunion participative au Cercle de Niafunké**

Une réunion participative au Cercle de Niafunké a été tenue le 28/09/2016 en présence du préfet, du président de la chambre de commerce, du président de la chambre des métiers et du représentant de la garde nationale.

Tous ces responsables de haut niveau ont bien vanté les avantages de la nouvelle route, mais ils n'ont pas oublié de mentionner son côté négatif.

La route a été bien accueillie: Elle facilite l'approvisionnement en matériaux de construction, l'approvisionnement des villages environnants en denrées alimentaires . Elle a également contribué à la réduction des coûts de transport,. A titre d'exemple, le voyage entre Goundam et Tombouctou qui coûtait 2500 Fcfa, avant, se fait aujourd'hui au prix de à 2000 Fcfa. Les échanges commerciaux entre Niafunké et Tonka sont devenus plus faciles, car, un camion venant de Tonka, assure le transport tous les jeudis, jour du marché de Niafunké.

A travers les travaux de la route et ses facilités, des emplois ont été créés, les revenus de la population ont augmenté, permettant ainsi l'amélioration de l'habitat, de l'alimentation (3 repas par jour). Aujourd'hui les cantines écoulent beaucoup plus de plats, l'offre de la viande a augmenté, une boulangerie a été ouverte cette-année, les propriétaires des maisons peuvent trouver facilement des locataires, particulièrement parmi les ouvriers de l'entreprise.

Cependant, l'usage de la route est très limité à cause de l'insécurité.

Des braquages entre Goundam et Tombouctou et entre Goundam et Léré sont fréquents, emportant même des vies humaines. Pour en citer quelques conséquences fâcheuses de ce phénomène, le 27 septembre 2016, il y a eu 2 blessés suite à un braquage à 30 km de Niafunké, et la veille, il y avait eu un enlèvement de 2 motos à 15 km de Niafunké. Des cas d'accidents ont été également signalés, avec des blessés graves, dont le dernier cas concerne un motocycliste, qui, suite à un excès de vitesse s'est cassé le bras.



A la fin de la réunion, le préfet de Niafunké a exprimé le besoin de réaliser une clôture au cimetière situé le long de la route, ainsi que l'aménagement d'un parking pour les poids lourds dans la ville.

### Réunion participative au Cercle de Diré

Une réunion participative s'est tenue le 29/09/2016 au Cercle de Diré en présence du Préfet, Sous-Préfet, Président du Conseil de cercle, représentant de la commune de Gondi, commissaire de Diré, chef de subdivision des routes, chef de subdivision des transports terrestres, représentant de la coopérative Saouné, représentant des transporteurs et la représentante des femmes.

Tous ces interlocuteurs de la mission d'évaluation, ont fait part des bienfaits de la nouvelle route, mais aussi de ses points négatifs.

Cette route, dont l'interruption des travaux, suite à la crise sécuritaire de la région, a retardé le développement, et dont la reprise en 2014 était salutaire, constitue la réalisation de l'un des trois rêves de Diré, à savoir successivement, avoir l'eau courante, l'électricité et la route bitumée, qui sont aujourd'hui devenus des réalités.

Elle facilite avant tout l'écoulement des produits de Diré pour ravitailler Goundam, Tombouctou, le Mali et le Sénégal avec le riz, le blé et l'oignon, principaux produits de la zone.

Si la route a permis un écoulement des produits vers les centres urbains, même si l'insécurité a ralenti sa fréquentation, elle facilite aussi l'approvisionnement de Diré en d'autres denrées alimentaires, comme les oranges, les arachides, etc. permettant d'améliorer l'alimentation.

Elle a contribué à rapprocher les villes : car, si avant la route, on prenait le fleuve pour aller Tombouctou pour un voyage de 2 jours (aller-retour), à un coût très élevé, parce que par la piste un véhicule devait rouler en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> vitesse avec tous les risques de pannes et d'insécurité aurait été impensable, aujourd'hui le voyage s'effectue en 1h30, à 5.000 Fcfa en véhicule 4x4.

Pour comparaison, le prix du bateau est de 8000 Fcfa pour Tombouctou (3 heures de temps) et 30400 Fcfa pour Mopti.

Pendant la saison de l'oignon (janvier-février) le transport est plus disponible avec environ 30 camions qui viennent s'approvisionner à Diré le jour du marché (mardi) et aussi dans les villages de la zone.

Le transport des passagers est aussi régulièrement assuré : L'autocar de la société SIA Transport fait la liaison Tombouctou-Bamako en passant par Léré pour un tarif de 13000 Fcfa, mais le trajet dure 48h au lieu de 24h, car obligé de passer la nuit à Léré, compte tenu de l'insécurité.

Pour les femmes et les ménages, la route a facilité le petit commerce, des femmes pouvant aller facilement à Tombouctou et revenir le même jour, pour s'approvisionner en d'autres produits alimentaires et améliorer l'alimentation . Une restauration tenue par les femmes s'est installée le long de la route, particulièrement lors des travaux, procurant ainsi des opportunités d'emploi.

En outre 5 nouvelles boutiques ont ouvert leurs portes le long de la route et de nouvelles constructions sont en cours et ainsi l'urbanisme se développe et le terrain est valorisé.

L'évacuation des malades et particulièrement des femmes, se fait plus rapidement vers Tombouctou et dans de meilleures conditions.





L'autre revers de la médaille est que des accidents sont aussi enregistrés, à cause de l'excès de vitesse. Pour parer à ce problème, il est nécessaire de mettre des panneaux de signalisation et des ralentisseurs de vitesse. Ces équipements sont en cours de réalisation par l'entreprise.

Avant la clôture de la réunion, des doléances ont été également formulées dont les priorités se limitent aux deux points suivants : (1) nécessiter de prolonger la route bitumée jusqu'à la zone administrative (pont de Barkobé) qui facilitera aussi l'accès aux services de santé (1,6 km). Un comité de suivi citoyen a été instauré pour l'entretien routier. (2) nécessité également de réaliser une route bitumée sur la piste reliant Diré à Tonka (45 km) qui permettra de désenclaver 18 villages. Cette piste était initialement une partie de l'itinéraire du projet, qui a été changé pour réduire la distance vers Tombouctou.

### **Réunion avec Monsieur le Gouverneur de Tombouctou**

Une réunion a été tenue le 29/09/2016 au Gouvernorat de Tombouctou sous la présidence de Monsieur le Gouverneur, qui a rassuré l'équipe du consultant.

L'importance de la route est confirmée pour une région entièrement enclavée. La route, qui a été bien faite dans un délai très appréciable, malgré les conditions difficiles d'insécurité, désenclave Tombouctou, et ainsi résout à 50% les problèmes de Tombouctou.

Elle contribue également à améliorer la sécurité de la région, car, depuis la fin de la construction de la route, les attaques en bandes organisées sur le tronçon Goundam-Tombouctou ont cessé. Le temps de parcours a également beaucoup diminué, passant de 5h à 1h.

Actuellement, l'aménagement des lacs en cours, avec des financements mobilisés pour la valorisation des plaines irriguées pourra contribuer à l'augmentation de la production et cette route va pouvoir faciliter l'écoulement des produits vers les zones de consommation.

A la fin de la réunion une doléance a été exprimée, Elle concerne le prolongement de la route bitumée jusqu'au Gouvernorat, soit un linéaire d'environ 1 km.

### **Réunion participative au Gouvernorat de Tombouctou**

Une réunion a été tenue le 30/09/2016 au siège du Gouvernorat de Tombouctou en présence du Maire, de la représentante des femmes, de la société civile, de la chambre de commerce et des transporteurs.

Les participants ont fait part de leur appréciation des bienfaits de la route.

La route a beaucoup contribué à la résolution d'un bon nombre de problèmes de Tombouctou, aujourd'hui il y en a moins : Avant la construction de la route les commerçants souffraient beaucoup et plusieurs d'entre eux avaient été agressés Et la conséquence en était que certains avaient même abandonné le commerce. Aujourd'hui on entend moins de problèmes sur la route, ce qui constitue un avantage pour les habitants du nord et du sud. La route contribue ainsi à la résolution du problème d'insécurité, par sa qualité, car elle permet de rouler rapidement.

Mais ,comme la route n'est pas totalement finie pour assurer la liaison Tombouctou-Ségou et Bamako, par exemple, les voyageurs utilise les bateaux pendant la crue, un trajet très coûteux et long, alors que la route est plus rapide et plus rentable. La route permet à Tombouctou d'écouler ses produits, le riz, l'oignon et le sel, vers le sud, mais aussi à s'approvisionner en d'autres produits dont la région ne dispose pas, comme la patate douce, le haricot et le lait (Mauritanie), le mil et sorgho.



Cela est rendu possible par l'amélioration de l'offre de transport, dont la fréquence a augmenté et le coût est devenu moins cher :

En terme d'offre 2 à 3 camions de 10 tonnes, assurent le transport de marchandises entre Tombouctou, Niafunké et Diré tous les mardi et 6 véhicules font le transport des passagers tous les jours.

Quant à la réduction du temps de parcours, le trajet qui durait 3 à 4 h de temps, est fait aujourd'hui en 1h30 au maximum. Le transport de personnes entre Niafunké et Tombouctou coûte 7500 Fcfa et celui entre Diré et Tombouctou 4000 Fcfa, de Tombouctou à Goundam il est de 3000 Fcfa au lieu de 5000-7500 Fcfa auparavant, à un temps de parcours réduit.

Si cette route a contribué à l'augmentation de l'offre des produits alimentaires venant d'autres zones, elle a également entraîné la réduction des prix. A titre d'exemple, l'oignon en provenance de Niafunké se vend à 200-300 Fcfa/kg (voire même jusqu'à 100 Fcfa pendant les récoltes) au lieu de 700-800 Fcfa/kg auparavant, le sac de patates de 50 kg coûte 2000 Fcfa contre 2500-2750 Fcfa auparavant. Les 4 pièces de patates sont vendues à 100 Fcfa.

Les produits frais sont disponibles en quantité et en qualité. Le prix de la pastèque est tombé de 750 Fcfa à 300-400 Fcfa.

Pour la femme et les ménages, la route a apporté beaucoup d'amélioration : Elle facilite les déplacements vers les villes, avec confort et à un moindre coût. Elles font le commerce entre les villes et font le déplacement pour s'approvisionner en condiments, haricots, poisson séché, patate douce, etc. à partir de Tonka et Goundam et ainsi elles peuvent améliorer la qualité de la vie du ménage.

Aujourd'hui, elles éprouvent encore des difficultés de voyage certes, car, elles prennent le bateau jusqu'à Mopti (40 000 Fcfa) puis la route jusqu'à Bamako (9000 Fcfa) pour s'approvisionner en habits et tissus, mais la route permettra un gain de temps et de coût très appréciable.

En termes de coût d'exploitation des véhicules, les usagers de la route et particulièrement les transporteurs ont rapporté qu'ils ont moins de pannes sur la route et que la consommation du carburant a diminué, passant de 40 litres à 25 litres.



	
<p>Entrée de Tonka – Remblai de 5 m- Prévoir balises de virage et glissières</p>	<p>Début de la section Goundam-Diré</p>
	
<p>Carrefour Goundam-Tombouctou et Goundam-Diré (poteau électrique en pleine chaussée à protéger par un ilot)</p>	<p>Entrée de Goundam – clôture de l'école Assoumane Diallo réalisée bénévolement par l'entreprise (initiative ISSA)</p>
	
<p>Goundam- Traces de pelade sur la chaussée</p>	<p>voie à Diré contenant les services administratifs dont le bitumage est souhaité (1,6 km)</p>

	
Autocar de SIA Transport qui assure la liaison Tombouctou-Bamako	Traversée de Tonka – Fréquence des enfants et emprise limitée

## F.2. Enquêtes

Des enquêtes semi -structurées ont été menées par questionnaire pendant les réunions autour des impacts générés par le projet. Les réponses sont obtenues à la question ouverte : « Selon vous, quels sont les changements perçus par le projet routier ? ».

Les indicateurs d'impacts identifiés concernent les aspects suivants :

- Temps de parcours
- Coût du transport
- Coût d'exploitation des véhicules
- Offre de transport
- Accès aux services administratifs et sociaux (écoles, hôpitaux, mairies, préfecture, commerces etc.)
- Sécurité routière (accidents, dégâts humains et matériels)
- Effets induits éventuels (trafic, création de nouvelles zones de culture, surplus de production, investissements etc.)

## G. Evaluation des projets routiers

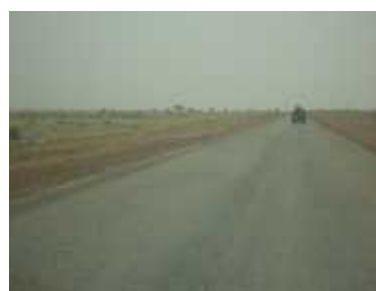
Dans ce qui suit, nous présentons une appréciation des critères d'évaluation des travaux routiers tels que définis dans la méthodologie. Un aperçu de l'avancement de l'exécution financière du programme est également présenté.

### G.1. Pertinence

La pertinence examine l'adéquation entre les objectifs du programme et les spécificités de la situation sur laquelle il se propose d'agir. Ces objectifs sont-ils « intelligents » au regard du contexte de l'action? Dans quelle mesure les objectifs de l'action de développement correspondent aux attentes des bénéficiaires, aux besoins du pays, aux priorités globales et aux politiques des partenaires et de l'Union européenne ?

#### G.1.1. Le programme répond à un besoin urgent de désenclavement

L'enclavement prononcé de la région du nord du delta du Niger constitue un handicap à l'intégration économique et sociale nécessaire à une réduction durable de la pauvreté et renforce le sentiment d'insécurité et d'isolement chez les populations du Nord du Mali. L'urgence d'assurer, à travers une liaison routière pérenne, une cohésion nationale à l'heure où le Mali se relève d'une profonde crise, montre la pertinence de ce programme routier qui couvre une zone de plus de 1 million d'habitants essentiellement rurale. La rareté des ressources propres du pays confirme la pertinence de l'appui de l'UE.



*Situation avant projet : piste naturelle / route en terre difficilement praticable en saison pluvieuse*      *Section Niafunké-Goundam*

Les bénéficiaires des zones de travaux visitées (lot 0 et lot 3) partagent la même appréciation relative à la pertinence du programme. Ceux-ci confirment leur soulagement et leur satisfaction de voir enfin la réalisation de la route qui avait été longtemps attendue après l'accès à l'eau courante et à l'électricité. L'amélioration de l'accessibilité vers les marchés et services sociaux, ainsi que la valorisation des plaines traversées sont déjà perceptibles grâce à l'offre de transport, à la diminution des coûts de transport et à la réduction des temps de parcours. Même si l'insécurité subsiste encore sur les sections de route déjà mises en service, les autorités reconnaissent que celle-ci a été nettement améliorée par la disparition des attaques en bandes organisées et la pose des mines. Même l'appellation de cette route en « Route du Développement » prouve à suffisance la pertinence du programme pour la population de la région concernée.

### G.1.2. Un projet contribuant aux objectifs de réduction de la pauvreté

Le programme « désenclavement du nord du delta du Niger » s'inscrit dans les orientations de la politique nationale de transport et infrastructures de transport (PNTIT) au Mali, qui définit les orientations suivantes, en matière d'infrastructures :

- S'assurer que les réseaux de transport ne constituent jamais une contrainte à l'accélération de la croissance économique et de la compétitivité de l'économie. Il s'agit donc de poursuivre le désenclavement intérieur et extérieur du pays qui vise à fournir à tous les agents économiques et aux populations les accès dont ils ont besoin pour leurs activités économiques et sociales.
- Assurer l'augmentation des revenus des populations rurales en améliorant leur accessibilité aux marchés et aux services socio-économiques. C'est un élément important du Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR) 2007 -2011, ainsi que de celui qui le prolonge pour la période 2012-2017 et, visant en particulier, au désenclavement des populations rurales.

En outre, il s'inscrit pleinement dans le DSP-PIN du 10<sup>ème</sup> FED, qui prévoit un secteur de concentration « *Appui au développement économique des régions du Nord et du Delta du Niger* ».

### G.1.3. Pertinence des choix techniques

Le profil en travers retenu a consisté à une chaussée de 7m en enduit bicouche et des accotements revêtus de 1,5 m entre Niono et Tonka et de 0,8 m (dont 0,5 m revêtus) de Tonka à Tombouctou (y compris la bretelle Goundam-Diré). Ce choix est compatible avec le niveau de trafic en termes de capacité en section courante. Cependant, pour la traversée des grands villages, ce profil en travers semble incompatible avec les besoins de stationnement des poids lourds et de la sécurité des piétons et autres usagers. En effet, la traversée de villages comme Diabaly devient difficile, notamment le jour de marché et présente une zone de congestion qui ne pourra que s'accroître avec l'accroissement du trafic et le développement de la zone.

Le choix du revêtement en bicouche, même s'il est préférable à une route en terre, découle d'un dimensionnement de la chaussée exploitée dans des conditions normales de charge à l'essieu. Une telle chaussée reste vulnérable en l'absence d'un entretien courant suffisant et sous l'exploitation des poids lourds très surchargés même pour un faible trafic.

Une mesure annuelle de l'évolution de l'uni et des éventuelles dégradations (nids de poules, orniérage, fissures, etc.) semble nécessaire pour déterminer l'opportunité d'un renforcement de la chaussée en béton bitumineux.

## G.2. Efficacité

L'efficacité concerne les réalisations effectives du projet, en comparaison des celles qui étaient initialement prévues, ou/et appréciés au regard des objectifs auxquels elles devaient contribuer.

Le programme qui prévoyait la réalisation d'un linéaire de 565 km, répartis en 4 lots, (lot 0 avec 81 km, lot 1 avec 165 km, lot 2 avec 121 km et lot 3 avec 198 km) a connu un retard consécutif à la crise sécuritaire qui a secoué la région du nord du Mali. Les travaux commencés en 2008, ont du être interrompus en 2012 et n'ont pu reprendre qu'en 2014.

Au moment de l'évaluation à mi parcours, la mission a pu constater que seuls deux lots, à savoir le lot 0 et le lot 3 avaient connu des avancées significatives.



Les travaux du lot 0 ont un avancement physique de 65%, avec un bitumage de 53 km avec une certitude que les délais contractuels seront respectés, tandis que ceux du lot 3 le sont à 98%, soit 194 km et seront bien clôturés à temps, après la mise en place des équipements de signalisation et la réalisation des travaux confortatifs, particulièrement relatifs à l'assainissement. Ces sections mis en service sont exploités à la satisfaction des opérateurs économiques. Cependant, la couche de roulement du tronçon visité de Niono-Diabaly nécessitera encore un renforcement, à travers une couche fine en BB, pour l'améliorer et la rendre plus solide, tenant compte de la vulnérabilité de l'enduit superficiel bicouche et l'éventuelle surexploitation, consécutive à la surcharge.

Au compte des réalisations physiques, il convient également de considérer que les travaux du lot 2 ont démarré par les études d'exécution. L'OS de redémarrage a été transmis en date du 2 mai 2016. L'entreprise s'apprête à commencer les travaux à partir de la base vie située à Niafunké.

Le lot 1 avait enregistré un avancement de 29% par l'entreprise ZAGOPE qui a arrêté les travaux en 2012. Le contrat a été résilié en 2015 par refus de l'entreprise de redémarrer les travaux. Celui-ci a été réattribué à SOGEA SATOM qui compte entamer les travaux une fois réglées les dispositions sécuritaires, et probablement à la suite de l'achèvement du lot 2.

Les missions de contrôle des travaux ainsi que les entreprises ont été efficaces dans l'ensemble. Toutefois, l'équipe du consultant a constaté que les missions de contrôle ne comportaient pas d'environnementaliste permanent, ni d'expert en sécurité routière à temps partiel. Ce qui explique la demande fréquente des populations habitant le long de la route concernant les améliorations de l'assainissement et de la sécurité routière. De même, les rapports mensuels ne comportaient pas d'informations détaillées sur les aspects environnementaux.

Il a été également constaté, à travers les multiples demandes de la population, que les études d'identification et de formulation du projet n'avaient pas été réalisées dans le respect du principe de participation et de responsabilisation des bénéficiaires.

Par exemple : les liaisons de la route bitumée avec des bretelles desservant les administrations principales comme le Gouvernorat, les Cercles et les centres de santé, les aménagements des espaces de stationnement des poids lourds, au niveau des villages et des marchés, etc. auraient pu être pris en compte.

### **G.3. Efficience**

L'efficience s'intéresse à l'optimisation des moyens mobilisés par le projet, et donc en général, aux rapports coûts/efficacité de ses réalisations (infrastructures ou services)

Elle mesure le lien entre les différentes activités, les ressources disponibles et les résultats escomptés pour chaque volet. Cette mesure doit être quantitative, qualitative, et doit également concerner la gestion du temps. La comparaison doit se faire par rapport à ce qui était prévu.

L'efficience du programme porte sur le respect des plannings des activités et des coûts pour l'obtention des résultats attendus.

Concernant le programme en cours, les résultats obtenus pour les travaux réalisés témoignent de l'efficacité des intervenants, sous tous les aspects de gestion, de technique et financier. Les ressources humaines et les équipements suffisent en qualité et en quantité, les travaux ont été exécutés à la satisfaction générale des bénéficiaires, dans des conditions extrêmement difficiles d'insécurité. Concernant les coûts du projet, et prenant le tronçon



Niafunké-Tombouctou et Diré- Goundam, à titre d'exemple, (linéaire de 198 km pour 53 594 229 euros) le coût unitaire est estimé à environ 287.000 euros. Ce coût qui semble être inférieur aux montants habituels, peut dépasser ce montant, s'il est considéré que les travaux ont consisté à réaliser un aménagement progressif, sur base des travaux effectués avant la crise, de 2008 à 2012. A ce coût peut également s'ajouter le coût de l'insécurité, qui a occasionné des dépenses de l'Etat pour la sécurisation du chantier et de son personnel. Ce coût a été évalué à 5,94 Milliards de Fcfa. Le coût kilométrique s'établirait à 185 000 euros/km n'eut été les aspects sécuritaires (armée, sécurité intérieure, indemnités) qui l'ont ramené à 287 000 euros/km soit une augmentation de 55%. Ce coût unitaire se trouve conforme au coût des travaux routiers au Mali qui se trouvent dans la fourchette 250 - 450 000 euros/km.

Hormis les périodes d'arrêt de travaux résultant des conditions sécuritaires, les délais contractuels sont jusqu'ici respectés et les coûts des missions de contrôle de 8.100.000 Euros, ont été maîtrisés, malgré un léger gap d'environ 423.000 Euros à combler, selon le tableau de suivi financier de la Délégation de l'Union européenne à Bamako.

Cependant, l'efficacité globale des travaux est jugée passable, compte tenu de l'augmentation considérable du coût du projet résultant des conditions sécuritaires. Pour une route initialement prévue de s'achever en avril 2013, le retard de livraison de l'ouvrage a également affecté l'efficacité.





## G.4. Impact

La mesure de l'impact est celle des effets directs, indirects et induits des résultats du projet.

L'impact porte sur les relations entre l'objectif spécifique et les objectifs globaux, pour chaque volet.

L'impact ressenti par les bénéficiaires des travaux (usagers, riverains, administration) à travers des enquêtes de terrain est décrit dans les lignes qui suivent.

Pour l'appui institutionnel, ses impacts concernent en premier lieu les structures et agents concernés par les activités menées, particulièrement dans le sous-secteur des routes.

Concernant les travaux routiers, les impacts sont fortement ressentis en termes de gain de temps de parcours : le trajet Niono-N'débougou (15 km) est parcouru en 15 min au lieu de 1h auparavant, Tonka-Tombouctou est parcouru en 1h30 au lieu de 6h auparavant, Niafunké-Tombouctou (163 km) est parcouru en 2h30 au lieu de 4h-5h auparavant, Goundam-Tombouctou- est parcouru en 1h15 min au lieu de 5h auparavant. Cependant, la vitesse excessive des véhicules légers (120-140 km/h) est une source de danger qui explique la gravité des accidents, même si leur nombre a fortement diminué.

L'évacuation des malades par ambulance entre Diré et Tombouctou se fait en 1h30 au lieu de 3h auparavant dans des conditions de confort améliorées.

Le trafic a visiblement augmenté selon les riverains de la route. A la gare de Goundam on note un trafic de 20 à 30 véhicules dont 10% représentent les poids lourds, alors que cette offre était quasiment inexistante auparavant. Avant il y avait une compagnie de transport par car, à Niono, aujourd'hui 2 autres compagnies se préparent à venir pour assurer la liaison entre Niono et Bamako. Des commerçants viennent aujourd'hui à Niono de Bamako, Sikasso, avec 10 minibus et 5 cars, alors qu'auparavant il n'y avait pas de car.

Les coûts d'entretien des véhicules ont également fortement baissé sur ces routes selon les transporteurs de marchandises. Auparavant, sur toute la route, qui n'était qu'une piste sablonneuse, les pannes étaient fréquentes (crevaisson de pneu, endommagement d'amortisseurs, de système pneumatique ou de freinage, etc.), aujourd'hui, la route offre le confort et les pannes sont moins fréquentes. La consommation du carburant a également diminué, passant de 40 litres à 25 litres sur la route Niafunké-Tombouctou.

Le prix de transport de passagers entre Niono et Diabaly est passé de 1500 Fcfa à 1200 Fcfa.

Entre Diabaly et Bamako, le prix du transport a été réduit de 6000 à 5000 Fcfa, compte tenu de la très nette amélioration de l'état de la route. Le transport de personne qui auparavant coûtait 10.000 Fcfa est offert aujourd'hui à 4.000 Fcfa entre Tonka et Tombouctou.

Le commerce a été dynamisé par la création d'un nouveau réseau de structures, qui n'existaient pas auparavant, à travers l'apparition de: 7 boutiques d'engrais à Niono, 3 grandes restaurations à Diabaly, tenues par les femmes, une boutique d'alimentation et une boutique de commerce général, à Tonka, une nouvelle boulangerie, à Niafunké et 5 nouvelles boutiques à Tombouctou.

La production agricole dans la zone de Niono a augmenté, grâce à la route, servant de stimulant, car l'écoulement et les échanges à l'intérieur et à l'extérieur de la zone sont rendus plus faciles, grâce à l'amélioration de l'offre de transport et de la qualité de circulation des biens et des personnes. Confiant que la population peut produire et écouler ses produits sur le marché, grâce à la disponibilité de l'engrais, les autorités locales, en collaboration



avec l'Office du Niger font beaucoup d'efforts pour augmenter la surface irriguée et les superficies arables.

Dans de telles conditions, la production du riz a augmenté, à Niono, grenier du Mali, car, l'approvisionnement en engrais se fait plus facilement avec la route et ainsi son offre a augmenté. Par conséquent, le trafic a également augmenté, particulièrement les jours de marché de Siengo et Kouroumari. Ce jour, on enregistre un trafic estimé à 30 véhicules semi-remorques de 20-30 tonnes, qui viennent s'approvisionner.

Dans la perspective de développement agricole de la zone, l'Office du Niger prévoit encore une augmentation de la surface cultivée, pour passer de 24.000 ha à 35.000 ha. Celle-ci devrait être élargie de 100.000 ha avec un financement de la Chine.

De même pour Tombouctou, l'aménagement des lacs est en cours, et l'augmentation de la production est attendue. Dans cette zone aussi, le transport va jouer un rôle déterminant pour l'approvisionnement l'écoulement et la commercialisation des produits.

Mais sans attendre les résultats visés par tous ces efforts d'investissement pour l'avenir, l'abondance des produits est déjà remarquable. A titre d'exemples, la pastèque et l'oignon inondent aujourd'hui le marché de Tombouctou.

De cette abondance découle une baisse de prix considérable :

La pastèque qui se vendait à 750 Fcfa, se vend aujourd'hui à 300-400 Fcfa.

Grâce à la route, les échanges entre Tombouctou et les marchés extérieurs se font plus facilement. Si Tombouctou écoule le riz et le sel sur ces marchés, il reçoit en retour la patate douce, le haricot, les condiments, etc.

Sur d'autres marchés de la région les produits sont devenus moins chers également : L'oignon, produit de la zone de Diré-Goundam est devenu moins cher. Son prix est passé de 700-800 Fcfa jusqu'à 100 Fcfa. Ce produit frisé dans les villes hors de la région du nord, leur parvient par route. Environ 30 camions semi-remorques viennent de Bamako pendant la période de récolte pour s'approvisionner en oignon.

L'oignon de Diré-Goundam ravitaille même les villes du Sénégal, en plus du Mali.

En outre, le lait provenant de Tombouctou qui se vendait à 30.000 Fcfa le carton est vendu aujourd'hui à 23.000-24.000 Fcfa le carton à Goundam. Le riz qui coûtait 650 Fcfa/kg, se vend aujourd'hui à 600 Fcfa/kg à Tonka.

Le blé produit à Léré se vend moins cher dans les centres de consommation.

## **G.5. Viabilité**

La viabilité (durabilité ou reproductibilité) s'attache aux effets à long terme du projet et à la plus ou moins grande pérennité de ses résultats et de ses effets. Le critère de viabilité permet de déterminer dans quelles mesures les résultats positifs et le flux des avantages sont susceptibles de se poursuivre après la fin des financements externes ou des interventions non financières (dialogue politique, coordination).

Les besoins en entretien courant et périodique du réseau bitumé augmentent de façon rapide (9%), en passant de 36,2 milliards Fcfa en 2010 à 60,8 milliards Fcfa en 2016. Les ressources du FER ont également augmenté mais ne couvrent que 48,5% des besoins annuels d'entretien. Le taux de surcharge des poids lourds a été réduit ces dernières années mais demeure encore important (35,52% en 2016). Des difficultés subsistent dans l'application intégrale du règlement 14 de l'UEMOA.



En dépit des efforts réalisés, et compte tenu de la croissance continue du trafic lourd sur le réseau bitumé, le gap de financement de l'entretien courant est appelé à augmenter si le FER ne dispose pas de ressources supplémentaires.

Ceci pose un défi important pour la durabilité de l'ensemble du réseau.

Concernant l'axe du projet, un poste de pesage est installé à Markala mais il n'est pas fonctionnel à ce jour.

## **G.6. Cohérence**

Cette analyse concernera la cohérence externe et interne du programme routier 10<sup>ème</sup> FED

### **G.6.1. Le programme s'inscrit dans les objectifs de la politique nationale (CSLP) et sectorielle (lettre de politique de transports) de l'époque**

Le CSLP 2007-2013 avait pour objet une stratégie de croissance accélérée pour lutter plus efficacement contre la pauvreté prononcée et endémique en zones rurales. Dans ce contexte, les secteurs productifs sont identifiés comme moteur de la croissance, mais par contre, l'insuffisance, la vétusté et le mauvais état des infrastructures et équipements, particulièrement de transport, sont identifiés comme des freins au développement économique et social.

Au niveau sectoriel, la lettre de politique du secteur des transports, adoptée en 1993, révisée en 2004, puis en 2007, dans le cadre du PST2 énonce des recommandations pertinentes pour rendre le secteur des transports tous modes confondus plus performant.

Concernant le sous-secteur des transports routiers, une place de choix lui a été réservée, car, il occupe un rôle prépondérant, vu qu'il couvre 90% du fret en import et export du Mali, le reste étant convoyé par l'unique voie ferrée reliant Bamako à Dakar.

Les résultats des réformes issues de la lettre de politique sont les suivants :

(1) recentrage de la mission de la Direction Nationale des Routes (DNR) sur son rôle de gestionnaire du réseau routier et de maître d'œuvre, (2) la mise en place de l'Autorité Routière, gestionnaire du fonds d'entretien routier (AR/FER), (3) la mise en place d'une agence d'entretien routier (AGEROUTE), agissant en maître d'ouvrage délégué pour les marchés d'entretien routier, confié à 100% au secteur privé, (4) la mise en place de l'Observatoire des transports et du Service des données routières.

Cette restructuration a généré un besoin essentiel pour obtenir un système performant, à savoir, l'optimisation de l'ensemble à travers des investissements conséquents en renforcement des capacités des services et des ressources de fonctionnement.

Quant à la politique sectorielle, elle recommande une mise en œuvre renforcée des mesures de pérennisation du réseau routier, notamment : (1) la poursuite de la mise en place du schéma directeur de pesage/péage pour lutter contre les surcharges des camions, (2) l'augmentation des ressources du fonds d'entretien routier par une augmentation des redevances d'usage routier et une réduction de la dépendance envers la trésorerie nationale. L'accent est mis également sur la professionnalisation du secteur (2) la saine concurrence entre les firmes, (3) la facilitation des transports (notamment douanière), (4) la fiscalité, (5) la vétusté du parc roulant, (6) la sécurité routière, (7) la problématique environnementale, (8) les aspects sociaux et de prévention VIH-Sida.

En termes d'investissements infrastructurels, le Gouvernement du Mali met l'accent sur les mesures suivantes pour l'amélioration du réseau : (1) la réalisation des tronçons manquants



des corridors internationaux, (2) la liaison de tous les chefs-lieux de cercles par une route bitumée ou en terre moderne, (3) la liaison de tous les chefs-lieux de communes par une piste améliorée praticable en toute saison.

Les efforts concentrés par le Gouvernement du Mali sur les transports, et plus particulièrement, sur le secteur des transports routiers, montre à suffisance, que ce dernier joue un rôle prépondérant dans le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la pauvreté.

Il ressort que le Programme de désenclavement du 10<sup>ème</sup> FED se trouve en cohérence avec les stratégies et politiques ci-dessus, à travers ses objectifs global et spécifique :

Objectif global : contribuer à la croissance économique et au renforcement de la cohésion et sécurité nationale par le développement d'un réseau routier durable sur l'ensemble du territoire et par l'amélioration des performances du secteur des transports pour les biens, les services et les personnes.

Objectif spécifique : (1) le désenclavement intérieur des régions sahéliennes identifiées, classées comme extrêmement déshéritées et dépourvues de la plupart des infrastructures de base permettant le développement socio-économique. Le Programme vise particulièrement : (1) à mettre en place les conditions pour le développement des potentialités de production agricole au Nord du Delta intérieur du fleuve Niger, (2) au renforcement de la compétitivité et de l'intégration économique des régions du Nord (Tombouctou) fortement isolées, (3) et à renforcer la cohésion nationale par une contribution à l'amélioration significative des services publics de base et de la sécurité pour toutes les zones desservies par le projet ; le programme faisant partie du programme Décennal de Développement des régions du Nord du Mali.

L'objectif spécifique adjacent : l'amélioration sensible du secteur des transports grâce à une meilleure connaissance et gestion du territoire y compris le réseau routier et un secteur des transports mieux régulé, afin de faciliter la mobilité des biens, services et personnes à moindre coût et en sécurité accrue.

La cohérence du Programme avec les stratégies et politiques nationales et sectorielle est aussi évidente, dans la mesure où il fait partie du DSP-PIN 10<sup>ème</sup> FED, qui résulte d'une démarche participative, impliquant les autorités nationales, la société civile et les partenaires techniques et financiers. C'est cette démarche qui a permis d'identifier les deux domaines de concentration et leurs axes d'intervention respectifs. C'est au sein du deuxième domaine intitulé « Appui au développement économique des Régions du Nord et du Delta du Niger » que se place le programme sous l'axe de « la réalisation d'une liaison routière moderne, contribuant à l'Appui au développement de la zone de l'Office du Niger et à l'appui au développement économique des régions du Nord et du Delta du Niger ».

### **G.6.2. Cohérence d'intervention**

Au Mali, la coordination de l'aide au développement est principalement assurée par le Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération. Les bailleurs de fonds les plus actifs dans le secteur et intéressés par la politique sectorielle et impliqués dans la réelle concertation sont : (1) la Commission Européenne, (2) la Banque Mondiale, (3) la Banque Africaine de Développement, (4) la Banque Ouest-Africaine de Développement.

### **G.6.3. Cohérence du dispositif mis en place**

Le comité de pilotage s'est réuni à plusieurs reprises pour examiner l'état de mise en œuvre des composantes du programme et formuler des recommandations.



La composante «Appui au PST» a plutôt bien fonctionné depuis janvier 2014 à travers des devis programmes de croisière gérés par un régisseur et un comptable. Le régisseur recruté par la DUE était aussi chargé d'animer la plateforme de dialogue du secteur transport qui était répartie en 5 sous-groupes thématiques.

La composante « Désenclavement du Nord du Delta du Niger » est placée à la DNR et supervisée par un « chef de projets routiers du FED ». Cependant, le chef de projet est souvent sollicité pour d'autres tâches au sein de la DNR. A son absence, aucun intérimaire ne peut être envisagé vu que les informations ne sont pas partagées. Compte tenu de l'importance des tâches quotidiennes de suivi (4 contrats de travaux et leur contrôle, approbation des rapports, vérification des paiements, sites éloignés, contentieux ZAGOPE, etc.) il nous semble qu'une « unité FED » munie d'un staff dédié et des moyens adéquats serait mieux indiquée.

#### **G.6.4. Cohérence interne du Programme**

Les théories d'action du Programme Routier 10<sup>ème</sup> FED analysées à partir de son cadre logique, sont présentées ci-dessous :



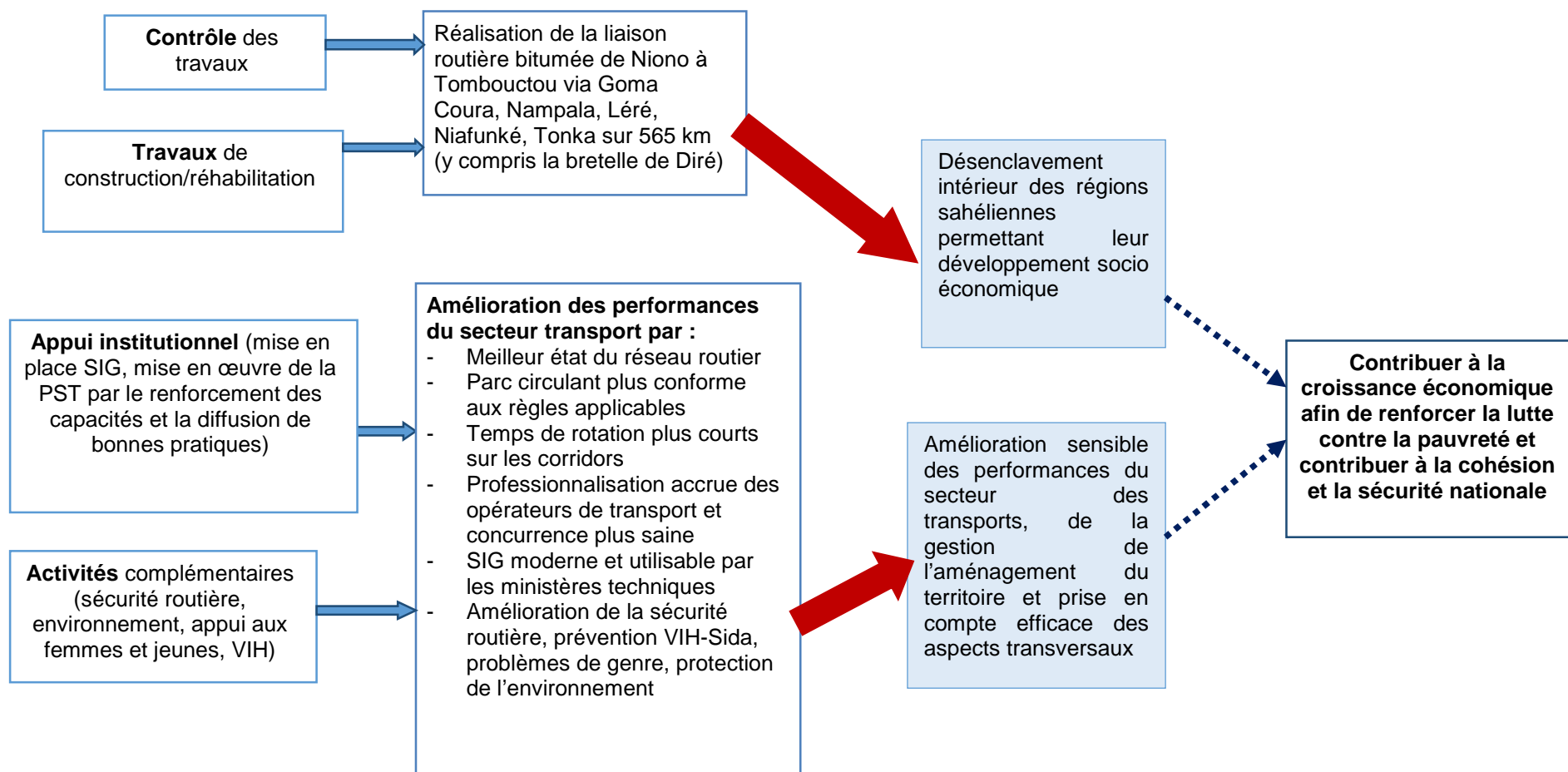


Figure 1: Schéma de la théorie des actions



La logique interne du Programme souffre de quelques incohérences :

- Assurer un désenclavement efficace nécessite de prendre en compte les besoins des villages non directement situés le long du corridor et les relier au moins par une route en terre moderne. En effet, l'enclavement le plus aigu concerne les localités situés sur le réseau en terre notamment en saison pluvieuse (A titre d'exemples, Lot 0 : Dogofry et Sokolo ; Lot 3 : 18 villages le long du fleuve situés entre Tonka et Diré dont Tindirma avec 5800 habitants et Akaban, Kaney à 5 km de Goundam, etc.).
- La prise en compte des aspects transversaux nécessite au préalable de renforcer les structures pérennes de l'Etat malien (DNR, DNTTFM, ANASER, DNACPN) en termes de recrutement et de formation de cadres multidisciplinaires (sociologues, environnementalistes, spécialistes de la sécurité routière, etc.) pour une capacité de suivi des dossiers d'études et des travaux. L'amélioration efficace de la sécurité routière dépend également d'autres paramètres tels que la formulation et la mise en œuvre d'une véritable politique de sécurité routière (entretien de la signalisation, contrôle de la vitesse, professionnalisation des transporteurs, sensibilisation, application de la loi, etc.).

## G.7. Valeur ajoutée communautaire

La valeur ajoutée communautaire examine le lien avec les interventions des États membres.

Elle précise en particulier la mesure dans laquelle le projet:

- ✓ complète l'intervention des États membres de l'UE dans le pays;
- ✓ est coordonné avec l'intervention des États membres de l'UE dans le pays;
- ✓ génère une réelle synergie avec l'intervention des États membres de l'UE (ou la duplique);
- ✓ implique des efforts concertés entre les États membres de l'UE et la Commission européenne pour optimiser les synergies et éviter les doublons.

La France et le Danemark, à travers leurs agences de développement respectives (AFD et DANIDA) constituent les principaux partenaires au développement membres de l'UE.

Les secteurs prioritaires d'interventions de l'AFD sont :

- l'hydraulique urbaine
- l'énergie
- l'éducation, en particulier au nord du pays, et la formation technique et professionnelle
- l'agriculture et le pastoralisme
- les appuis directs aux acteurs économiques privés.

En conformité avec les objectifs et priorités du Plan d'Action du Gouvernement pour 2013-2018 (PAG 2013-2018) et le Cadre Stratégique de Croissance et de Réduction de la Pauvreté (CSCR 2012-2017), l'appui du Danemark est octroyé pour les domaines thématiques suivants :

- Promotion d'emploi dans le secteur privé
- Eau et assainissement
- Appui budgétaire général



- Agriculture
- Bonne gouvernance (Démocratie, Paix et Réconciliation)

L'AFD et le DANIDA n'interviennent pas directement dans le secteur routier. Ainsi, le problème de la coordination entre pays membres de l'UE ne se pose donc pas.

## G.8. Visibilité

Les actions destinées à assurer la bonne visibilité des programmes en direction du grand public se basent sur le recours systématique au kit de visibilité pour mettre en évidence la participation de l'UE. En particulier, l'emblème de l'UE est visible sur la plupart des documents du projet à l'exception notable du rapport final du PACINDHA sur le renforcement des capacités en protection de l'environnement sur l'axe Kati-Kita-Bafing-Kéniéba-Falémé.

Les équipements et véhicules acquis dans le cadre de l'appui institutionnel portent l'emblème de l'UE.

Le début des tronçons routiers en cours de réalisation (lot 0 et lot 3) est marqué par un panneau de chantier.

La section de route du lot 3 est presque entièrement achevée mais ne prévoit pas l'installation d'un panneau de visibilité dans le cadre du DQE.

Il serait souhaitable qu'une action de visibilité et de communication en rapport avec l'envergure exceptionnelle du projet puisse être mise en œuvre à l'occasion de l'inauguration de la section de la route prévue en 2018. Cette action devrait être préparée à l'avance (panneaux de visibilité en nombre suffisant, banderoles, dépliants, film documentaire, couverture médiatique, débats radio télévisés, sacs à dos et cahiers pour écoliers).

Un consultant en communication pourrait être commis pour la conception de l'action de visibilité.

Bien que le budget de la CF n'ait pas prévu de provision dédiée aux actions de visibilité, ces dispositions pourraient être imputées sur les imprévus.



*Panneau du lot 0*



*Panneau du lot 3*



*Ordinateurs à l'IGM*





*Véhicule à l'IGM*



*Poste de pesage/péage de Sanankoroba*



*Rapport final du PACINDHA*

## G.9. Viabilité

La durabilité des travaux de construction/réhabilitation en cours de réalisation sur le corridor Niono-Goma Coura- Nampala- Niafunké- Tombouctou dépendra de trois principaux facteurs suivants : (i) la qualité des travaux réalisés, (ii) l'exploitation des ouvrages, (iii) et le niveau et la qualité d'entretien

La bonne qualité des travaux réalisés sera obtenue avec une mission de contrôle rigoureuse qui assure la surveillance permanente de la mise en œuvre.

L'exploitation de la route devra tenir compte de la limitation de la surcharge à l'essieu. En l'état actuel, celle-ci n'est toujours pas maîtrisée. Malgré les sensibilisations réalisées au niveau des transporteurs, des difficultés subsistent dans l'application du règlement N°14/2005/CM/UEMOA relatif au contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transports de marchandises, afin de préserver les infrastructures routières et contribuer à la durabilité des investissements réalisés. L'application intégrale du règlement a été reportée au 1<sup>er</sup> Février 2017.

L'objectif retenu par l'UEMOA est de réduire le taux de camions en surcharge de 10% par an, pendant les trois prochaines années, avec pour cible de ramener le taux de camions en surcharge en dessous de 50% au 31 décembre 2017.

La qualité d'entretien dépend de la capacité de programmation sur le réseau routier qui semble acquise avec la BDR installée et exploitée au sein du SDR.

Le financement des travaux d'entretien courant provient de l'Autorité Routière qui collecte les ressources provenant pour l'essentiel des redevances sur le carburant, le péage et sur la charge à l'essieu. Le taux des ressources propres de l'Autorité Routière s'est constamment amélioré en passant de 16,51% en 2005, 71,11% en 2010 à 94,59% en 2015.

La prévision des dépenses exécutées en entretien courant et périodique pour 2016 s'élève à 28 milliards Fcfa pour des besoins exprimés par la DNR de 60,8 milliards Fcfa, soit une couverture de 46%. L'accroissement rapide des besoins d'entretien (9%) du réseau nécessite d'explorer d'autres ressources additionnelles pour améliorer le pourcentage de routes bitumées en bon état qui s'établit à 38% en 2015 contre 40% en 2010.

Ceci pose un défi important pour la durabilité des projets en cours de travaux comme pour l'ensemble du réseau routier.



## G.10. Exécution financière

Pour exécuter le programme dans de bonnes conditions, il fallait disposer d'un financement sûr. Il a été convenu entre les deux signataires de la convention de financement que ce financement sera assuré à 100% par le Fonds Européen de Développement (FED).

La mission d'évaluation n'a identifié aucun indice qui aurait pu rendre indisponibles les ressources financières provenant de l'Union Européenne, à travers le FED. En effet, le financement FED a été régulièrement libéré pour assurer la mise en œuvre du Programme. Plus encore, ce financement a été majoré de 165 Millions à 197 Millions d'euros, à travers des avenants. Le tableau ci-après présente la situation financière du fonds au 30 septembre 2016.

Un avenant N°3 de 20 millions d'euros est en cours de préparation et devrait porter l'enveloppe globale du programme à 217 millions d'euros.

Le tableau synoptique de l'exécution financière du programme est présenté ci-après.



N°	Désignation	Engagement à travers la convention +avenants (Euros)	Situation au 30 septembre 2016			
			Montant actuel engagé (Euros)	Engagement complémentaire prévisionnel (Euros)	Total	Solde après engagements complémentaires
		(1)	(2)	(3)	(4) = (2)+(3)	(5)=(1)-(4)
	Travaux routiers	160 000 000	130 632 055,98	44 876 076,01	175 508 131,99	-15 508 131,99
	Contrôle de travaux	8 100 000	7 488 819,15	1 034 249,71	8 523 068,86	-423 068,86
	Appui MET + IGM	10 400 000	9 906 873,74	0,00	9 906 873,74	493 126,26
	Actions complémentaires	2 536 602	2 400 366,38	0,00	2 400 366,38	136 235,62
	Evaluation	200 000	0,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00
	Services et audits	600 000	366 865,61	200 000,00	566 865,61	33 134,39
	Imprévus	15 163 398	0,00	0,00	0,00	15 163 398,00
	<b>Total</b>	<b>197 000 000</b>	<b>150 794 980,86</b>	<b>46 210 25,72</b>	<b>197 005 306,58</b>	<b>-5 306,58</b>

**Tableau 3: Situation financière du programme au 30/09/2016**



## G.11. Suivi des engagements du Gouvernement

Avec la signature de la convention de financement, les partenaires, à savoir, l'Union Européenne, le Gouvernement du Mali, ont pris chacun des engagements à respecter.

Si l'Union européenne s'est engagée à assurer le financement pour la mise en œuvre du Programme et le respecte, (voir le tableau 3 ci-haut : situation financière au 30/09/2016), il est aussi indispensable d'examiner le niveau de réalisation des engagements pris par le Gouvernement avec des indicateurs de suivi. La Lettre de politique sectorielle (LPS) adoptée par le Gouvernement et signée conjointement par le Ministre de l'Équipement et des Transports et le Ministre de l'Économie et des Finances le 20 avril 2007 constitue le cadre de suivi des évolutions sectorielles.

Les indicateurs de suivi retenus et reproduits dans l'annexe 5.1 de l'avenant n° 2 à la Convention de financement, (avenant signé le 23/12/2013) sont les suivants:

### 1) Avancement de la construction routière : (indicateur agrégeable 712)

$T_0 = 0 \text{ Km} \gg \text{valeur cible} = 483 \text{ Km}$  (correspondant à l'ensemble des 3 lots du projet : lots 1, 2 et 3)

*Source : Rapports d'avancement des missions de contrôle, audits périodiques et visites de terrain de la DCE, corrélation avec la facturation émise.*

### 2) Pourcentage de routes revêtues par rapport au réseau (indicateur agrégeable 703)

$T_0 = 4.693 / 21.154 = 22,2 \%$   $\gg \text{valeur cible} = \text{mini } 24,5 \%$  (car autres projets)

*Source : SDR (prise en compte des routes nationales et régionales uniquement)*

### 3) Nombre de points de contrôle/d'arrêts par Km (indicateur agrégeable 709)

$T_0 \Rightarrow \text{valeur demandée à l'Observatoire des transports et sujette à vérification ;}$

Valeur cible à T+3 ans = 50 % de la valeur à  $T_0$

*Source : observatoire des transports + enquête indépendante (sur 3 axes représentatifs : Zégoua- Bamako, Kidira-Bamako, Bamako-Mopti)*

### 4) Coût du transport de fret sur 3 même axes (indicateur agrégeable 705)

$T_0 \Rightarrow \text{idem commentaire indicateur } 709;$

Valeur cible  $\Rightarrow$  inférieure valeur à  $T_0$  (mais influence d'éléments exogènes, ex: prix des carburants).

### 5) Plan progressif de mise en œuvre du contrôle de charge à l'essieu

$T_0 \text{ au } 30/06/2008 = 0 \text{ contrôle avec sanction};$

Valeur cible = application du règlement 14/2005 de l'UEMOA au 01/10/2009

Voir étapes intermédiaires sur le tableau ci-après fourni par le MET et l'Ordonnateur National le 04/06/2008. Le démarrage a été officialisé comme prévu au poste de Sanankoroba le 01/07/2008.

### 6) Abondement effectif du FER au 31 décembre de l'année N

Valeur 2007 = 12,7 Mrds de Fcfa;

Valeur cible 2008 = 14,5 Mrds (LPS) puis suivant étude des besoins (LPS)

(à noter que le budget prévisionnel de l'AR pour 2008 fait état de 11,5 Mrds)



## 7) Ratio ressources propres sur abondement total du FER pour l'année N

Valeur 2007 = 25.02 %;

Valeur cible 2008 (LPS) = 40 %,

Valeur cible 2011 (LPS) = 70 %.

## 8) Mesure de lisibilité de l'Autorité routière et de l'AGEROUTE

### Autorité Routière

- Publication trimestrielle dans la presse nationale et à la radio des recettes de l'Autorité routière versées au Fonds d'entretien routier;
- Mise à disposition de rapports d'audit financier annuel sur les recettes et dépenses;
- Mise à disposition de rapports d'audit technique de l'entretien routier chaque 2 ans.

Ces audits seront réalisés par des cabinets ou consultants indépendants et accrédités pour la profession.

AGEROUTE (et éventuellement autres Agences d'exécution concernées par l'entretien routier)

- Mise à disposition de rapports d'audit technique et financier annuel.

Ces audits seront réalisés par des cabinets ou consultants indépendants et accrédités pour la profession.

L'évaluation de l'état d'avancement faite par l'Autorité Routière, Direction Générale, datant de février 2016 a conclu sur les résultats suivants :

### 1) **Plan progressif de mise en œuvre du contrôle de charge à l'essieu T0 au 30/06/2008 = 0 contrôle avec sanction ;**

**Valeur cible=application du règlement 14/2005.**

*L'activité n'a pas pu être effective en 2009, suite au blocage par les transporteurs du poste de pesage de Sanankoroba, et la menace de grève. Les dispositions sont en cours, en vue de l'application à partir du **1er juin 2016** du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA suite à la déclaration de la 3<sup>ème</sup> réunion des ministres tenue à Ouagadougou le 19 juin 2015.*

En effet, l'application a eu lieu à la date prévue, mais elle n'a duré que 6 jours, suite à la résistance des transporteurs. La mise en application du règlement n°14/2005/CM/UEMOA est de nouveau reportée au 01/02/2017, selon la déclaration des ministres, réunis à Cotonou, après la réunion des experts tenue du 20 au 22 septembre 2016.

### 2) **Abondement effectif du FER au 31 décembre de l'année N**

**Valeur 2007= 12,7 Mrds de Fcfa;**

**Valeur cible 2008= 14,5 Mrds de Fcfa (LPS) puis suivant étude des besoins (LPS) (à noter que le budget prévisionnel de l'AR pour 2008 fait état de 11,5 Mrds)**

*La valeur cible de 2008 a été largement dépassée en 2015 pour atteindre **56,77 Mrds** (dont 2,407 Mrds Fcfa au titre du report de crédits de l'exercice 2014) (Cf. Arrêté Interministériel n°2015-4598/MEF-SG du 22 décembre 2015).*

En effet, sur base des données fournies par l'Autorité Routière à la mission d'évaluation, le 06/10/2016 (tableau 1 : Evolution du Budget de l'Autorité Routière), cette valeur de **56,77 Mrds Fcfa** est confirmée.



### 3) Ressources propres sur Abondement total du FER pour l'année N

Valeur 2007= 25.02 %;

Valeur cible 2008 (LPS) = 40 %;

Valeur cible 2011 (LPS) = 70 %;

La valeur de 2011 = 92,31 % est largement au-dessus de la valeur cible 2011 (LPS) = 70 %.

La valeur de 2014 = 94,63 %.

La valeur de 2015 communiquée par l'Autorité Routière en Octobre 2016 est de **94,59%**.

### 4) Mesure de lisibilité de l'Autorité Routière et de l'AGEROUTE

#### Autorité Routière

- **Publication trimestrielle dans la presse nationale et à la radio des recettes de l'Autorité Routière versées au Fonds d'entretien Routier:**

*Les recettes de l'Autorité Routière sont communiquées lors des interventions à la télévision et à la radio.*

- **Mise à disposition de rapports d'audit financier annuel sur les recettes et dépenses:**

*Les rapports des Audits financiers sur les recettes et dépenses qui sont réalisés par des cabinets ou consultants indépendants accrédités par la profession sont disponibles.*

- **Mise à disposition de rapports d'audit technique de l'entretien routier chaque 2 ans:**

*Les rapports des Audits techniques de l'entretien routier réalisés par des cabinets ou consultants indépendants accrédités par la profession sont disponibles.*

Cependant, lors de l'entretien avec le Directeur Technique de l'Autorité Routière, qui a eu lieu le 06/10/2016, la mission d'évaluation a appris que les derniers audits disponibles sont ceux de 2012. Les audits techniques des travaux d'entretien routier des exercices 2013, 2014 et 2015 sont en cours depuis le 25 avril 2016 et les rapports provisoires sont disponibles. Le contrat de celui de l'exercice 2016 est quant à lui en cours de signature.

La mission d'évaluation recommande la poursuite des audits et leur publication régulières, conformément aux textes régissant de l'Autorité Routière, notamment l'article 17 du décret N°01-283/P-RM du 03 Juillet 2001, fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Autorité Routière, ainsi que les modalités d'exécution des travaux éligibles au financement de l'Autorité Routière.

AGEROUTE (et éventuellement autres Agences d'exécution concernées par l'entretien routier)

- **Mise à disposition de rapports d'audit technique et financier annuel.**

Ces audits seront réalisés par des cabinets ou consultants indépendants et accrédités pour la profession.

*Les rapports des Audits techniques de l'entretien routier réalisés par des cabinets ou consultants indépendants accrédités par la profession sont disponibles*

En outre, lors de sa réunion du 22 janvier 2016, portant sur (1) l'Etat de mise en œuvre des composantes du programme « Appui au secteur des transports-Désenclavement du nord du delta du Niger » et (2) les engagements du Gouvernement et le programme d'actions pour 2016-2017, le Comité de pilotage du programme a évalué l'état d'avancement de la



mise en œuvre des engagements comme suit :

### 1) Avancement de la construction routière (indicateur abrégé 712)

**T0=0km ; valeur cible=483 Km (correspondant à l'ensemble des trois lots du projet de construction de la route Goma Coura-Tombouctou)**

*Valeur atteinte= 120 km contre 483 Km prévus. La valeur cible n'a pas été atteinte à cause de l'insécurité dans la zone du projet depuis 2012.*

A ce propos, la mission de terrain de l'équipe du consultant pour l'évaluation du programme, réalisée en septembre 2016, a permis d'actualiser cette valeur. L'objectif est la construction de 565 km, pour 4 lots. Aujourd'hui, les travaux sont réalisés à 65%, soit avec un linéaire de 53 km pour le lot 0 et à 98% pour le lot 3, soit avec un linéaire de 194 km, tandis que pour les lots 1 et 2 les travaux sont encore en phase de démarrage. Ainsi, **le linéaire total réalisé totalise 247 km, soit une valeur de 44%. Il faudra encore attendre environ 2 ans pour atteindre l'objectif de 100%.**

### 2) Pourcentage des routes revêtues par rapport au réseau (indicateur abrégé 712)

**T0 = 4 693/21 154 = 22,2% ; valeur cible min 24,5% (car autres projets)**

*Valeur atteinte= 23,94% correspondant à 5 066 km de routes revêtues /21 154. La valeur cible minimum aurait pu être dépassée, si le projet de construction de la route Goma Coura-Tombouctou n'avait pas été affecté par l'insécurité ;*

Aujourd'hui cette valeur est légèrement supérieure, si on ajoute les 247 km. Elle devient ainsi de 5313 km, soit environ 25% et la valeur cible minimum est atteinte.

### 3) Nombre de points de contrôle/d'arrêts par Km (indicateur abrégé 709)

**T0 = valeur donnée à l'observatoire des transports et sujette à vérification ;**

**Valeur cible à T+3 ans=50% de la valeur à T0**

*Source : Observatoire des transports+enquête indépendante (sur 3 axes représentatifs : Zegoua-Bamako, Kidira-Bamako, Bamako-Mopti)*

La valeur = T0 compte tenu de la situation sécuritaire du pays. Toutefois, les dispositions de la **Directive n°08/2005/CM/UEMOA, du 16 décembre 2005**, relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-états de l'UEMOA et de la **Décision n°15/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005** portant modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-états de l'UEMOA, ont été transposées dans la législation nationale à travers la signature de l'Arrêté Interministériel n°03-3314/MET-MSIPC-MF-MEA-MF-MEA-MEP-MA-MEIC-MATCL-SG du 26 novembre 2008 fixant les modalités pratiques de mise en œuvre du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'UEMOA.

### 4) Coût du transport de fret sur 3 mêmes axes (indicateur abrégé 705)

**T0 = idem commentaire indicateur 709**

**Valeur cible inférieure valeur à T0 (mais influence exogènes, ex : prix des carburants).**

Valeur cible à T+5 = T0 + 7%. Cette augmentation s'explique par la hausse de plus de 20% du prix du carburant.

La mission d'évaluation a pu relever le coût de transport de fret, lors de la phase de terrain sur les axes, à titre d'exemple sur l'axe Bamako-Niono-Gouma Coura, le tronçon Niono-Diabaly est bitumé et utilisé par le transport routier. Ainsi, le coût de transport de marchandise entre Bamako et Diabaly est de 20 Fcfa/kg au lieu de 25 Fcfa. Il faudra



attendre la construction des 2 autres lots (lot1 et lot2), pour pouvoir avoir les données des axes Bamako-Léré-Niafunké-Tombouctou.

**En conclusion**, la mise en œuvre des engagements a connu des retards considérables, en général et plus particulièrement, en ce qui concerne l'application du Règlement N°14/2005. Toutefois, ce problème n'est pas seulement national, mais plutôt régional. Il est, par conséquent impératif que chaque pays qui a adhéré au règlement, de déployer tous les efforts pour contribuer à l'application intégrale du règlement au 01/02/2017, pour protéger les routes contre la surcharge et pérenniser les investissements routiers tant nationaux que régionaux.

Les efforts de l'Autorité Routière dans la mobilisation des ressources propres sont louables, mais il faudra faire encore beaucoup plus pour pouvoir couvrir tous les besoins en entretien routier.

Concernant les points de contrôle routier, une attention particulière doit être accordée au contrôle effectif de la charge à l'essieu. Ceci implique inévitablement la nécessité de construction des postes de péage et pesage sur l'axe Niono-Tombouctou. A ce propos, l'Autorité Routière a rassuré la mission d'évaluation que cet axe sera pris en compte, dans les programmes en perspective.





## H. Principales constatations, analyse de la performance des différentes composantes

	PERTINENCE	EFFICACITE	EFFICIENCE	IMPACT	VIABILITE	COHERENCE
<b>Travaux Routiers</b>	<b>4</b> Fort effet de désenclavement, cohésion nationale et sécurité choix du BB préférable pas d'accès aux villages éloignés	<b>5</b> Très bonne	<b>2</b> Coûts supplémentaires dus à l'insécurité et indemnités Retard de plus de 3 ans (suspensions successives dues à l'insécurité)	<b>4</b> Gain de temps Réduction coûts de transports Réduction des prix des produits Développement du commerce Amélioration des conditions de vie des ménages et des femmes Fréquence des accidents	<b>3</b> Revêtement en bicouche inadapté Surcharge non maîtrisée Insuffisance des ressources du FER	<b>4</b> La coordination à travers un seul chef de projets ne garantit pas la cohérence interne
<b>Supervision et contrôle</b>	<b>5</b>	<b>4</b> Renforcer la MdC par environnementaliste et sécurité routière	<b>4</b> Retard lié à l'avancement des travaux	<b>5</b> Rigueur du contrôle rigoureux et bonne qualité des travaux	<b>4</b> Engagement des ingénieurs homologues	<b>5</b>
<b>Modernisation des postes de pesage</b>	<b>5</b> Pesées et comptage fiables automatiques Informations statistiques Amélioration des conditions de travail	<b>5</b> Travaux réalisés	<b>4</b> Bonne Coût +36%	<b>5</b> Fiabilité des données de pesage et crédibilité de l'AR vis-à-vis des usagers	<b>4</b> Exploitation normale	<b>5</b>



	PERTINENCE	EFFICACITE	EFFICIENCE	IMPACT	VIABILITE	COHERENCE
<b>Appui Institutionnel</b>	<b>5</b> Appuie le METD et les structures rattachés, professionnalisation les transporteurs	<b>4</b> Certains résultats atteints (SIG, BDR) mais d'autres atteints partiellement	<b>3</b> AT peu efficiente	<b>4</b> SIG et BDR opérationnels Surcharge non maîtrisée Transporteurs insuffisamment sensibilisés Absence de mise en œuvre des recommandations et formation	<b>3</b> Absence de motivation, nécessité de consolider les acquis	<b>4</b> Appui par une AT peu adaptée Activités par DP et adoption de la plateforme de dialogue mesures plus adaptés

**Echelle de notation de 1 à 5**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

1 : faible - 2 : passable- 3 : moyen - 4 : bon - 5 : très bon

**Tableau 4: Appréciation des critères d'évaluation**



## I. Analyse rétrospective des projets

### I.1. Conclusions par projet réalisé

#### I.1.1. Lot 0 : Niono-Goma Coura

Le temps de parcours sur la section bitumée de cette route a été divisé par quatre. Le trajet de Niono à N'débougou dure 15 min au lieu de 1h auparavant. Le prix du transport est passé de 6000 Fcfa à 5000 Fcfa de Diabaly à Bamako. Le trafic de passagers et de marchandises a visiblement augmenté avec des pannes moins fréquentes.

Les agents de l'Office du Niger peuvent se déplacer plus facilement vers les périmètres irrigués et vers le siège situé à Ségou. On note une recrudescence des accidents consécutifs aux excès de vitesse et la présence de charrettes et la traversée des animaux vers le canal. La traversée des villages se fait difficilement les jours de marchés à cause du stationnement anarchique des camions et bus qui n'ont pas de zones de parking.

L'efficacité est jugée moyenne même si le revêtement bicouche est à reprendre au début de la section.

L'efficacité est moyenne : le coût final des travaux risque encore d'augmenter légèrement par la nécessité d'élargir la plateforme au niveau des villages importants, la mise en place de glissières aux zones de hauts remblais et quelques travaux confortatifs. Le délai d'achèvement des travaux risque d'être dépassé vu que le personnel et matériel de l'entreprise ne sont pas entièrement mobilisés.

#### I.1.2. Lot 3 : Niafunké- Tombouctou et Goundam-Diré

Les travaux réalisés sont de très bonne qualité visuelle (revêtement, ouvrages, balises...).

Le temps de parcours a été divisé par 2 : le trajet entre Goundam et Tombouctou a été réduit à 2h30 contre 5h auparavant. L'insécurité a diminué depuis le bitumage (arrêt des attaques en bandes organisées, pose de mines). Malgré l'insécurité, le trafic a augmenté. La consommation de carburant d'un camion est réduite de 40 litres à 25 litres pour le trajet Niafunké-Tombouctou. Une compagnie de bus fait le trajet de Tombouctou à Bamako en 48 heures. Le commerce exercé par les femmes a été dynamisé par la facilité de déplacement. Les prix des produits de base ont beaucoup diminué (carton de lait, riz, blé, oignon, etc.).

L'efficacité est jugée bonne.

L'efficacité est faible compte tenu des conditions sécuritaires de la région. En effet, le montant initial du marché a fortement augmenté en passant de 31,4 à 53,6 millions d'euros (accroissement de 71% soit 22,2 millions d'euros). Environ 17 millions d'euros ont été consacrés à l'indemnisation de l'entreprise suite aux événements de 2012 et la mise en place d'un dispositif sécuritaire. L'achèvement des travaux prévu initialement pour avril 2013 a connu un retard considérable du aux interruptions répétitives consécutives à l'insécurité.

#### I.1.3. Travaux de modernisation des postes de pesage

Les travaux de modernisation des 3 postes (Diboli, Kati et Sanankoroba) ont permis une amélioration des conditions de travail des agents, d'assurer la vidéosurveillance à partir de Bamako, d'obtenir des pesées automatiques et informatisées et le comptage automatique. Les informations statistiques sont plus facilement exploitables par l'Autorité Routière.



Les travaux ont concerné trois des plus importants corridors reliant le pays à ses voisins à savoir la RN1, la RN24 et la RN6.

## **I.2. Conclusions consécutives aux visites de terrain**

Les visites de terrain ont permis de constater un début de soulagement des usagers et des responsables et l'amélioration sensible des conditions de transport dans la zone se répercute sur toutes les catégories sociales (cultivateurs, éleveurs, commerçants, femmes, fonctionnaires, consommateurs, etc.). Toutefois, quelques préoccupations relatives à la sécurité des usagers de la route ont été exprimées notamment à la traversée des villages, ainsi que les besoins de bitumer certaines rues adjacentes ont été exprimés.

## **I.3. Conclusions sur l'appui au PST**

L'appui est indéniablement une intervention pertinente compte tenu des besoins du secteur des transports en renforcement des capacités. La mise en place du SIG constitue un acquis de taille.

L'outil de programmation de l'entretien routier est bien maîtrisé mais il est nécessaire d'augmenter les ressources du FER pour atteindre une amélioration de l'état général du réseau bitumé.

Une prise de conscience est perceptible sur les besoins de professionnalisation des acteurs de transports, du respect de la charge à l'essieu et la réduction des barrières non tarifaires le long des corridors, et leurs conséquences sur l'économie nationale. Les efforts entamés dans le cadre de la plateforme de dialogue doivent se poursuivre notamment en matière de formation et sensibilisation. La mise en pratique des recommandations des études réalisées et des formations dispensées (chaîne logistique, bourse de fret, calcul des CEV, conteneurisation, gestion des unités de maintenance, etc.) permettra une avancée importante dans le secteur.

La modernisation des postes de pesage/péage a permis d'améliorer les conditions d'exploitation et de contrôle de l'Autorité Routière. Les conditions de travail des agents ont été améliorées.

Les activités complémentaires (sécurité routière, VIH, protection de l'environnement, appui aux femmes) ont été d'un grand apport tant pour les populations le long des routes que pour la capacité des ONG impliquées. Ces aspects transversaux doivent accompagner les projets routiers en cours et futurs pour faire de la route un vecteur efficace de développement.



## J. Enseignements-Recommandations

Le 10<sup>ème</sup> FED reflète la volonté du Gouvernement d'accélérer le désenclavement intérieur qui s'est révélé comme une nécessité pour renforcer la cohésion nationale, la desserte des services publics de base et l'intensité des flux économiques favorisant la croissance et la sécurité alimentaire pour les produits agricoles. Le PST souligne la nécessité de préserver le patrimoine routier et l'accroissement des ressources du FER. Elle prévoit également une professionnalisation du secteur, une saine concurrence, la facilitation des transports, le renouvellement du parc et la prise en compte des aspects transversaux (sécurité routière, environnements, aspects sociaux, VIH Sida).

La formulation d'un programme routier de cette envergure doit impérativement se faire en amont avec une implication suffisante et concertée des parties prenantes. Le PST ne peut que formuler des orientations générales pour les besoins du secteur. Un affinage reste nécessaire dans la formulation des programmes. Pour ce faire, il est souhaitable d'adopter une démarche participative incluant l'ensemble des acteurs.

Après analyse rétrospective des activités du programme ayant permis d'appréhender les forces et faiblesses, la mission d'évaluation à mi-parcours formule les recommandations suivantes pour valoriser et consolider les acquis. Ces recommandations, prenant en compte les besoins des divers acteurs, se déclinent en actions à entreprendre à court, moyen et long terme.

### J.1. Au niveau de la composante « désenclavement »

#### A court terme :

- Renforcement en personnel de la maîtrise d'œuvre par un adjoint au chef de projet et une assistante administrative.
- Mobiliser un environnementaliste à temps plein dans la mission de contrôle pour gérer les impacts des riverains et contrôler la mise en œuvre des PGES (signalisation temporaire, remise en état des carrières, etc.)
- Mobiliser un expert en sécurité routière court terme pour des interventions ponctuelles pour définir le nombre et l'emplacement des panneaux, balises, glissières, ralentisseurs, etc.
- Revoir les besoins au niveau des villages traversés, en ouvrages d'assainissement (caniveaux, descentes d'eau, bordures, perrés..) et en bandes de stationnement.

#### A moyen terme :

- Prolonger le bitumage de la route Niafunké –Tombouctou jusqu'au siège du Gouvernorat de Tombouctou (environ 1 km)
- Prolonger la route Goundam –Diré par une bretelle jusqu'au pont de Barkobé en passant par la zone administrative et le CSCOM (1,6 km)
- Prévoir la construction de postes de pesage le long du corridor Niono-Tombouctou
- Assurer une observation de l'évolution de l'état de la route (nids de poules, orniérage, fissures, etc.) en vue d'apporter à temps un renforcement de la chaussée en béton bitumineux



- Prévoir une action de visibilité et de communication compatible avec l'envergure du projet à lancer à l'occasion de l'inauguration du projet (panneaux de visibilité, banderoles, dépliants, couverture médiatique, film documentaire, débats radiotélévisés, sacs à dos, cahiers pour écoliers).
- Prévoir la réhabilitation de la section de la RN33 entre Ségou et Niono compte tenu de son état actuel en vue de ne pas pénaliser l'ensemble du corridor Bamako-Ségou-Niono-Tombouctou une fois l'ensemble des travaux achevés.

#### A long terme :

- Bitumer la piste en terre reliant Nara à Sokolo et Rizam située sur le lot 0 (180 km). Cette piste qui correspond à la RN31 avait été aménagée par le PNIR. Celle ci permettrait à la fois de désenclaver les villages dans les zones de production de l'Office du Niger et de dynamiser les échanges avec la Mauritanie d'une part, et la zone de Niono et le Nord du Mali d'autre part.



- Bitumer la piste Tonka-Diré qui permet de désenclaver 18 villages situés le long du fleuve et qui correspond à une doléance fortement exprimée par les populations.
- Généraliser l'éclairage public par panneaux solaires le long des villages traversés pour une meilleure sécurité

## **J.2. Au niveau de la composante « appui au PST »**

#### A court terme :

- Doter le SDR d'un véhicule de terrain et de tablettes pour les directions régionales des routes et les subdivisions locales des routes et assurer leur formation
- Pour la CPS/ETC : Appui à la création d'un site Web, appui à la conception et à la mise en place d'un véritable système de suivi-évaluation des projets/programmes, appui pour l'acquisition de deux (2) véhicules pick-up pour le suivi des projets sur terrain et assurer une formation en logiciel de traitement de statistiques SPSS
- Pour l'Observatoire des Transports : appui financier pour la réalisation d'un annuaire statistiques avec des données plus fiables pour l'année 2016. Assurer la formation en collecte et traitement des données, appui pour l'acquisition d'équipements informatiques, acquisition de 2 véhicules de terrain



- Pour le CNREX-BTP : Appui pour la réalisation d'une étude visant à la mutation du CNREX vers un laboratoire national de référence
- Pour la DNTTFM : appui pour la réalisation d'une étude sur la mobilité urbaine
- Pour l'INFP-TP : appui pour la mise en place du Plan Stratégique de Développement de l'Institut (PSD)
- Pour l'IGM :
  - ✓ appui pour la mise en place d'un réseau géodésique homogène et cohérent sur toute l'étendue du territoire,
  - ✓ appui pour la mise en place de plans de villes majeures du pays avec des données altimétriques LIDAR,
  - ✓ appui pour la mise en fonctionnement de la presse Offset numérique existant à l'IGM pour l'impression des cartes au sein de l'IGM.
- Pour l'Autorité Routière :
  - ✓ Augmentation de la redevance de carburant pour améliorer l'entretien routier
  - ✓ Elaborer une étude en vue d'explorer les ressources additionnelles du FER
  - ✓ Poursuivre la production des audits techniques de l'entretien routier et veiller à la mise en œuvre des recommandations
  - ✓ Prévoir une ligne budgétaire pour mener des actions de sensibilisation à la sécurité routière et au respect de la surcharge (panneaux avec message, spots média, dépliants, etc...)
- Au niveau du METD : Prendre les mesures adéquates pour réduire les délais d'approbation du programme annuel d'entretien
- Pour l'AGERROUTE : Assurer une adéquation entre la taille des marchés attribués et la capacité réelle des entreprises bénéficiaires.
- Pour l'ANASER :
  - ✓ Mettre en place une AT compte tenu que l'expert en sécurité routière mis en place par Egis International n'avait pas pu achever sa mission pour raisons familiales
  - ✓ Assurer un appui pour l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière
  - ✓ Inclure dans le cursus scolaire un module sur la sécurité et la prévention routière et assurer la formation des futurs enseignants en la matière
- Pour le CMTR :
  - ✓ Renforcement de la formation des conducteurs de poids lourds en termes de nombre et de thèmes

A moyen terme :

- Au niveau de la DNR, il est recommandé de se doter d'un personnel diversifié pouvant aussi couvrir les aspects transversaux des études et travaux (socio-économiste, environnementaliste, sécurité routière etc.).



## Annexes à consulter

Annexe 1 : Liste des personnes rencontrées

Annexe 2 : Liste des documents consultés

Annexe 3 : TDR de la mission

Annexe 4 : CV de M. Slaheddine Gara (Résumé)

Annexe 5 : CV de M. Damase Muganga (Résumé)

Annexe 6 : Description de la méthode d'évaluation

Annexe 7 : Cadre logique du programme

Annexe 8 : Carte du projet

Annexe 9 : Modèle de résumé de rapport d'évaluation du CAD (OCDE)





