



FR

Cette action est financée par l'Union européenne

**ANNEXE 5**

de la décision de la Commission relative au programme d'action annuel 2016 en faveur de la République du Niger à financer sur le 11<sup>e</sup> Fonds européen de développement

**Document relatif à l'action pour le programme de désenclavement des régions à risque d'insécurité et conflits (PRODERRIC)**

<b>1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS</b>	<b>Programme de désenclavement des régions à risque d'insécurité et conflits (PRODERRIC)</b> Numéro CRIS: NE/FED/38-472 financé par le 11 <sup>e</sup> Fonds européen de développement
<b>2. Zone bénéficiaire de l'action/localisation</b>	Afrique de l'Ouest (Sahel), Niger L'action sera menée à l'endroit suivant: les deux régions Nord du Niger (Tahoua et Agadez) et la région de Zinder.
<b>3. Document de programmation</b>	Programme Indicatif National (PIN) 11 <sup>e</sup> Fonds européen de développement (FED) Niger (2014-2020)
<b>4. Secteur de concentration/domaine thématique</b>	Secteur Transport : <ul style="list-style-type: none"><li>• Construction des infrastructures routières</li><li>• Assistance technique</li></ul>
<b>5. Montants concernés</b>	Coût total estimé: 98 000 000 EUR Montant total de la contribution du FED: 90 000 000 EUR La présente action fait l'objet d'un cofinancement parallèle de la part de: la République du Niger pour un montant de 8 000 000 EUR
<b>6. Modalité(s) d'aide et modalité(s) de mise en œuvre</b>	Modalité projet Gestion indirecte avec la République du Niger
<b>7. Code(s) CAD</b>	— 21010 Politique des transports et gestion administrative — 21020 Transport routier

<b>8. Marqueurs (issus du formulaire CRIS CAD)</b>	<b>Objectif stratégique général</b>	<b>Non ciblé</b>	<b>Objectif important</b>	<b>Objectif principal</b>
	Développement de la participation/bonne gouvernance	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>
	Aide à l'environnement	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>
	Égalité entre hommes et femmes (y compris le rôle des femmes dans le développement)	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Développement du commerce		X	<input type="checkbox"/>
	Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Marqueurs de Rio</b>	<b>Non ciblé</b>	<b>Objectif important</b>	<b>Objectif principal</b>
	Diversité biologique	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Lutte contre la désertification	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Atténuation du changement climatique	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Adaptation au changement climatique	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>
<b>9. Domaine d'intervention du Plan d'action de La Valette</b>	Domaine 1.1: Investir dans le développement et l'éradication de la pauvreté Domaine 1.3: Faire face à l'instabilité et aux crises			

## RESUME

Les difficultés qu'éprouve l'Etat à financer par ses propres ressources la construction des routes neuves ou la réhabilitation du réseau routier primaire existant, a comme conséquences l'isolement de certaines régions du pays, ce qui a un impact négatif très considérable sur les conditions économiques, sociales et sécuritaires des populations dans ces régions.

Pour ces opérations de remise en état du réseau routier nécessitant des investissements lourds où le Gouvernement est contraint de recourir à l'appui du financement extérieur à travers les bailleurs de fonds. Dans le passé, la contribution de l'UE à la construction des routes rurales et à l'entretien périodique des axes routiers bitumés s'est avérée cruciale pour le développement économique et social du pays. La mise en œuvre des actions, sous l'approche projet, a été largement satisfaisante. Toutefois, certaines faiblesses au niveau des capacités institutionnelles liées à la gestion du secteur des transports persistent et nécessitent une amélioration.

Dans le cadre du programme de désenclavement des régions à risque d'insécurité et conflits (PRODERRIC), il est prévu la réhabilitation de 141 km de routes bitumées et la construction d'environ 470 km de routes en terre ordinaire dans les régions de Tahoua, Agadez et de Zinder. Ces infrastructures visent le désenclavement des zones de production agro-pastorales, l'amélioration de l'accès aux services sociaux de base, la stimulation et facilitation des échanges économiques et commerciaux entre le Nord et le Sud du pays, et la facilitation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises dans les zones concernées, y compris, éventuellement, pour l'aide humanitaire et pour les forces de sécurité intérieure.

Egalement, une contribution à la mise en place de la politique sectorielle par l'amélioration de la gouvernance et la consolidation de l'architecture institutionnelle, en particulier dans les

domaines de la préservation du réseau (entretien routier et lutte contre la surcharge à l'essieu), de la régulation des services des transports et de l'amélioration de la sécurité routière, sous la forme d'un appui institutionnel aux Ministères de l'Équipement et des Transports ainsi que les services rattachés, est prévu dans le cadre de ce programme.

## **1 CONTEXTE**

### **1.1 Contexte sectoriel/national/régional/Domaine thématique**

Le Niger est un vaste pays enclavé situé à plus de 1000 km de la façade littorale la plus proche et dont près de 2/3 du territoire est désertique. Il couvre une superficie de 1 267 000 km<sup>2</sup> avec une population estimée à 17 millions (RGPH<sup>1</sup>/INS<sup>2</sup> 2012) concentrée essentiellement sur la bande sud du pays, région à vocation agricole et pastorale, dont près de cinquante pour cent (48.2 %) de la population vit en dessous du seuil de pauvreté selon le rapport 2011 de l'INS.

Le réseau routier national du Niger a une longueur de 19 815 km dont 4 355 km des routes bitumées, 7 740 km des routes en terre et 7 719 des pistes non aménagées. Plus de 1/3 de ce réseau est en très mauvais état pour les routes bitumées aussi bien que pour les routes en terre (source : Direction Générale de l'Entretien Routier/Ministère de l'Équipement).

Le secteur des transports, grand vecteur d'intégration économique et sociale, outil d'appui à la sécurité territoriale et à la résilience alimentaire et climatique, est considéré par le Gouvernement et l'UE comme secteur prioritaire au Niger avec la route comme principal mode de transport utilisé pour les échanges intérieurs et extérieurs du pays.

La situation socio-politique régionale instable de ces dernières années fait que le pays se trouve dans un contexte sécuritaire impacté au Nord par la crise malienne, à l'Est par la crise libyenne et au Sud-Est par les menaces provoquées par la secte Boko Haram. Ces facteurs aggravent la situation d'instabilité, dans laquelle se conjuguent les agressions d'organisations terroristes (AQMI, MUJAO, Boko Haram), des trafics illégaux en tout genre, ainsi que des potentiels conflits intercommunautaires dans certaines zones.

L'effervescence des conflits armés et la persistante des foyers d'insécurité ont engendré des conséquences économiques et sociales lourdes pour les régions du Nord et du Sud-Est du Niger, en raison notamment de la paralysie des activités vitales à la zone (élevage, maraîchage, tourisme, etc.). L'insécurité a entraîné aussi des mouvements de population dans plusieurs localités et provoqué une dégradation des moyens de subsistance : perte de cheptel, jardins maraîchers dans les oasis, sites touristiques, infrastructures routières et sociales (écoles, dispensaires) qu'il conviendrait de reconstituer pour accompagner le retour des populations et la reprise économique graduelle dans la zone.

Par ailleurs, le très mauvais état des principaux axes existants d'interconnexion de la zone Nord à la bande Sud du pays d'une part, et d'autre part l'important déficit en infrastructures de désenclavement des zones rurales dans les régions du Nord, rendent difficiles les conditions de transport vers ces régions et à l'intérieur des mêmes. Les valeurs faibles des indexes « qualité des infrastructures de commerce et de transport » et « routes bitumées » montrent la

<sup>1</sup> RGPH: Recensement général de la population et de l'habitat

<sup>2</sup> INS: Institut National Statistique

vulnérabilité du pays aussi face au changement climatique<sup>3</sup> Cette situation limite sérieusement l'attraction des investissements, le développement des activités économiques et commerciales, l'accès des populations aux services socio-administratifs de base, ainsi qu'affecte la sécurité des populations rurales de ces régions, essentiellement composées des nomades issues de groupes ethniques minoritaires (Touaregs, Arabes et Peulhs).

### ***1.1.1 Évaluation de la politique publique et cadre stratégique de l'UE***

Le secteur des transports inscrit dans le 4<sup>ème</sup> axe du PDES (Plan de Développement Economique et Social 2012-2016), est considéré par le Gouvernement comme secteur prioritaire à très haute valeur dans sa contribution au développement du pays<sup>4</sup>.

Dans les stratégies "Sécurité et Développement au Sahel" assumées simultanément par l'Union européenne (UE) et le Niger afin d'assurer un meilleur développement socio-économique de la bande sahélo-saharienne du pays et contribuer ainsi au retour d'une stabilité sécuritaire durable dans la région, le secteur de transport figure comme une priorité.

En effet, la Stratégie pour la sécurité et le développement au Sahel ("Stratégie Sahel") annoncée en 2011 par l'UE, considère le "soutien pour le désenclavement des régions avec problèmes d'insécurité, à travers d'infrastructures routières" comme une des actions prioritaires. De même, la Stratégie de développement et de sécurité dans les zones sahélo-sahariennes adoptée par le Gouvernement nigérien en octobre 2011 considère comme prioritaire dans son deuxième axe "l'amélioration et l'accès des populations aux opportunités économiques, domaine infrastructures routières et transports".

Les orientations du programme PRODRERRIC sont cohérentes et complémentaires avec le "Programme APE pour le développement" (PAPED). En effet, le développement des infrastructures et le désenclavement fait partie des cinq programmes opérationnels du PAPED du 11<sup>ème</sup> FED, les autres étant l'agriculture, le commerce et intégration régionale, les investissements productifs et la société civile. Au niveau de la matrice d'actions du PAPED, des actions sont identifiées pour l'amélioration des infrastructures liées au commerce, notamment la construction des réseaux routiers et le désenclavement des régions affectées par les risques d'insécurité et de conflit. Le développement du secteur privé en général et du commerce (intérieur et extérieur) requiert la disponibilité des infrastructures et équipements commerciaux adéquats, jadis nécessaires pour le développement des circuits de production, d'approvisionnement et de commercialisations des biens/services provenant de diverses destinations.

Par ailleurs, une nouvelle Stratégie nationale de transport 2016-2025 (SNT) a été récemment élaborée sous co-financement (UE et BM). Le processus de validation par le Gouvernement est actuellement en cours. Cette stratégie servira pour les dix prochaines années de cadre privilégié d'intervention de tous les acteurs du secteur transport avec comme objectifs généraux:

---

<sup>3</sup> La perception de la qualité de l'infrastructure et du commerce (WDI de la Banque Mondial) et la quantité et qualité de routes bitumées (Fédération routière internationale) sont des informations utilisées par le Index ND-Gain, un système utilisée à fin de mesurer la capacité nationale de répondre au changement climatique et aux risques naturels. Pendant les dernières années, surtout le WDI a subi une forte diminution.

<sup>4</sup> Le secteur transports représente le 22.5 % de l'investissement total du PDES.

- Optimiser le développement et la gestion des infrastructures de transport dans le cadre général du développement socio-économique du pays et de l'aménagement de son territoire;
- Dynamiser le secteur des transports par l'amélioration des capacités de gestion de l'administration et des opérateurs privés, par des réformes institutionnelles et réglementaires, la formation de leur personnel et l'emploi des nouvelles technologies;
- Faciliter le transport et le transit sur les principaux corridors par l'aménagement des infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que par l'amélioration de la chaîne logistique et la simplification des procédures;
- Poursuivre le renforcement des activités sociétales associées au secteur des transports: sécurité routière, lutte contre le changement climatique, protection de l'environnement et de la santé publique, promotion de la femme, participation de la population et lutte contre la pauvreté.

Aussi, des stratégies dans les sous-secteurs viennent compléter la SNT. Il s'agit entre autres de la Stratégie de construction et entretien des routes rurales, de la Stratégie nationale de sécurité routière dans le cadre de laquelle une nouvelle loi a été votée en 2015 pour l'adoption d'un nouveau Code de la route, ainsi que d'une loi sur la protection du patrimoine routier qui est en cours de validation.

Pour accomplir ces stratégies, le Niger s'est engagé dans un vaste programme de construction et réhabilitation des infrastructures routières nationales et à dimension régionale. Le programme préconise entre autres d'aménager des routes en terre et/ de réhabiliter des routes bitumées fortement dégradées qui relient les localités de région du Nord entre elles ou avec le reste du pays.

Les principales interventions sur le programme 10<sup>e</sup> FED sont orientées vers la réhabilitation des axes routiers bitumés à fort impact régional (corridors UEMOA, CEDEAO ou UA traversant le pays) et l'appui au renforcement des capacités institutionnels dans le secteur.

Afin de garantir la durabilité des investissements consentis ou à réaliser, des réformes sur le fonds routier sont en cours pour l'accroissement, la sécurisation et l'usage efficace des ressources destinées à garantir l'entretien adéquat du réseau national et pérenniser l'important investissement dans le secteur des infrastructures de transport. En effet, dans le cadre du processus de transformation de la caisse autonome du fonds d'entretien routier (CAFER) en un fonds routier de 2<sup>ème</sup> génération, une nouvelle loi a été adoptée en 2014 pour réguler le recouvrement et assurer le versement direct (sans transiter par le trésor public) de la redevance d'usage routier sur le carburant à hauteur de 20 Francs CFA/litre à la CAFER. En outre, sous financement UE, une nouvelle banque des données routières opérationnelle est mise effectivement en service en 2014 afin d'améliorer la planification et la programmation de l'entretien routier. Aussi, sous l'appui de l'UE, une cellule de projet auprès du Ministère des transports est mise en place pour piloter le dispositif du renouvellement en cours du parc de véhicules lourds. Pour la lutte contre la surcharge à l'essieu, le nouveau Code d'investissement adopté en 2014 prévoit des mesures très favorables à l'importation des véhicules lourds à l'état neuf afin de permettre un renouvellement du parc auto des transports des marchandises qui est dans un état très vétuste. Il est aussi prévu d'améliorer et étendre le dispositif permanent de lutte contre les surcharges à l'essieu afin d'éviter la dégradation prématurée du réseau routier une fois aménagé.

L'intervention de l'UE au Niger dans le secteur transport s'aligne avec les priorités nationales et suit une logique d'intervention continue et évolutive à travers le 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup> et maintenant le 11<sup>e</sup> FED, en collaboration avec d'autres bailleurs de fonds.

### ***1.1.2 Analyse des parties prenantes***

Les principales parties prenantes sont :

- Les populations urbaines et rurales des régions de de Tahoua, Agadez et Zinder dont les activités, les mouvements et les accès aux services pourront être substantiellement améliorés.
- Les collectivités locales (communales et régionales) et administrations territoriales dans les régions concernées par la mise en œuvre du projet, dont les services seront plus accessibles.
- Les entreprises nationales et internationales qui interviendront dans l'exécution, le suivi et le contrôle des travaux (entreprises de constructions et bureaux d'études pour la surveillance des travaux) et qui créeront des emplois directs et indirects.
- Les opérateurs économiques et commerciaux (commerce international, national ou local) et du secteur des transports routiers, qui vont bénéficier de la baisse des coûts d'exploitation des véhicules et de ce fait, potentiellement, de la réduction des coûts et temps de transport.
- Le Ministère des transports, et le Ministère de l'Equipement, maitre d'œuvre, dont les services exécutifs sont la Direction Générale Grands Travaux (DGGT), la Direction Générale des Routes Rurales (DGRR), la Direction Générale de l'Entretien Routier (DGER), la Direction de la Sécurité Routière (DSR) à travers l'Unité de gestion de projets FED.
- Le Ministère des Finances (Ordonnateur national du FED) qui exerce les fonctions de maîtrise d'ouvrage et prise de décisions d'ordre administratif et financier en accord avec l'accord de Cotonou révisé.
- Les PTF, en particulier l'Union Européenne qui finance le présent projet.

En effet, les populations de la région Nord correspondant à la principale zone du projet se composent essentiellement de nomades (Touareg, Arabes, Peulhs) qui font partie des ethnies minoritaires au Niger. Suite au problème sécuritaire vécu dans la région ces dernières années, la pyramide d'âge de la région a été bouleversée et la population est dominée par les groupes les plus vulnérables, à savoir les anciens, les femmes et les enfants.

Le programme de désenclavement de ces régions apportera un regain d'intérêt significatif aux populations résidentes, aux agents des collectivités locales et de l'administration territoriale, aux acteurs économiques de la région (éleveurs, agriculteurs, transporteurs, commerçants), aux investisseurs miniers et aux forces de sécurité territoriale opérant dans la région.

La zone d'intervention géographique du projet étant essentiellement semi-désertique, les principales activités des populations résidentes sont l'élevage, le transport local, le commerce et le tourisme. Une fois mis en œuvre, le projet peut redynamiser ces activités et stimuler les échanges économiques à l'intérieur de la région et avec le reste du pays (bande Sud). La zone dispose aussi de potentialités minières importantes qui ne sont pas suffisamment exploitées (uranium, charbon, etc.) et qui pourraient attirer des investisseurs locaux ou étrangers, suite aux meilleures conditions de transport après la mise en œuvre du présent projet.

En outre, le désenclavement facilitera aussi la réinstallation et le renforcement des services de l'administration notamment la douane, et la mobilité des agents de sécurité, la gendarmerie ou la garde nationale, pour la surveillance territoriale. En résumé, il est prévu d'atteindre une renaissance des activités socio-économiques et une présence accrue de l'Etat.

L'ensemble des routes du programme, en particulier les routes rurales, ont été définies de manière conjointe à travers des consultations régulières des populations, des élus et responsables administratifs des collectivités locales par le maîtres d'œuvre et le bureau d'études.

### ***1.1.3 Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes***

La corrélation entre développement et sécurité n'étant pas à démontrer, il faudrait dorénavant en tenir compte de plus en plus dans la mise en œuvre des projets d'aide au développement dans des pays soumis à des risques sécuritaires comme le Niger.

Les problèmes d'insécurité et des conflits au Niger se manifestent spécifiquement dans les zones enclavées du pays, très éloignées de l'administration centrale, faiblement habitées et frappées par l'extrême pauvreté de certaines couches de la population. Cette situation d'enclavement, aggravée par des conditions climatiques difficiles (notamment des épisodes de fortes pluies faisant suite à des périodes de sécheresse prolongée) et des opportunités limitées pour le développement des activités génératrices de revenus, rendent ces zones très vulnérables à des frustrations et tensions sociales, et à des risques criminels ou terroristes. De même, le déficit des infrastructures routières praticables en toute saison aggravent sérieusement la vulnérabilité de ces régions en cas de risques naturelles, de crise alimentaire et/ou de conflit, en engendrant entre autres de sérieux problèmes de ravitaillement de l'aide humanitaire à temps et en quantité suffisante.

L'amélioration de l'accessibilité, la circulation à l'intérieur de ces régions et les connexions entre le Nord et le Sud du pays constituent ainsi des besoins cruciaux. L'existence de routes en terre, praticables en toute saison, est vitale sur le plan social et économique (y compris du point de vue de l'adaptation au changement climatique), ainsi que sur le plan sécuritaire. D'autre part, leur réhabilitation et entretien peuvent entraîner des activités de construction, réalisées par des petites entreprises locales, constituant ainsi une source potentielle d'emploi.

Pour accompagner l'investissement dans le secteur routier, le renforcement des capacités publiques dans ce secteur est essentiel, en vue de reformer ou d'impulser les politiques et actions dans des domaines critiques comme la gestion du sous-secteur d'entretien routier, la protection du patrimoine par la lutte contre la surcharge à l'essieu et la mise en œuvre effective de la stratégie nationale de la sécurité routière en cours d'adoption.

## **2 RISQUES ET HYPOTHESES**

<b>Risques</b>	<b>Risque (E/M/F)</b>	<b>Mesures d'atténuation</b>
Problème de persistance ou recrudescence de l'insécurité dans les régions du projet, qui peut conduire à : - diminuer l'attrait aux appels d'offres par des entreprises capables de réaliser les travaux	Moyen à élevé selon le tronçon de route à réaliser	- Utilisation des procédures flexibles dans le cadre de situation de crise - Encourager la participation des entreprises locales et régionales qui travaillent déjà dans la région en dépit de l'insécurité

<ul style="list-style-type: none"> <li>- engendrer une surestimation des offres présentées en majorant excessivement le prix</li> <li>- rendre impossible la réalisation de certains tronçons prévus dans le projet</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prendre de mesures dérogatoires pour ouvrir les appels d'offres des marchés aux entreprises du Maghreb</li> <li>- Fixer les Imprévus à hauteur maximale (10% du budget de l'action) afin de pallier aux éventuels surcoûts que peuvent occasionner les mesures de sécurité additionnelles à prendre en cas des circonstances imprévisibles</li> </ul>
L'inflation des prix des matériaux (carburant, bitume, ciment, acier) qui pourrait engendrer de surcoût substantiel des offres	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provision à garder pour faire face à une révision de prix pendant l'exécution des travaux. Imprévus à hauteur maximale de 10%</li> </ul>
L'accélération de l'état de dégradation des routes bitumées dû à un retard important dans le processus de mise en œuvre, pouvant aussi occasionner un surcoût par rapport à l'estimation initiale	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise à jour des études techniques réalisées en 2014</li> <li>- Accélération du processus de passation de marchés et demande d'application de clause suspensive)</li> </ul>
Non-respect des engagements pris par le bénéficiaire dans le cadre de la réforme institutionnelle	Elevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'une assistance technique intérimaire pour appui et suivi de la réforme</li> </ul>
Intensification des événements climatiques adverses (p.e. inondations, tempêtes de sable) et hausse des températures		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des mesures de « <i>climat-proofing</i> » sont planifiées et mise en place</li> </ul>
<b>Hypothèses</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien d'une stabilité politique dans le pays</li> <li>• Maintien d'un cadre sécuritaire durable dans la zone Nord et Est, en empêchant l'action du terrorisme et banditisme armé, en évitant la contagion de la crise malienne, libyenne et celle de la secte Boko Haram au Nigéria</li> </ul>		

### 3 ENSEIGNEMENTS TIRES, COMPLEMENTARITE ET QUESTIONS TRANSVERSALES

#### 3.1 Enseignements tirés

La mise en œuvre des actions dans le secteur routier au Niger, faite sous l'approche projet jusqu'à présent, a été considérée largement satisfaisante pour les opérations réalisées dans le cadre du PIN 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> FED. Toutefois, à l'occasion de la mise en œuvre de certains projets



routiers précédents, des faiblesses ont été constatées dans la gestion, l'exécution et le suivi des marchés, aussi bien au niveau du secteur privé contractant qu'au niveau de l'administration publique.

D'autre part, le problème sécuritaire persistant dans le pays rend les appels d'offres peu attractifs pour les sociétés internationales (entreprises et bureaux d'études). Cette situation réduit la concurrence et engendre des prix élevés avec un risque d'appels d'offres infructueux ou de retard important dans l'exécution des travaux une fois le marché attribué. Pour mitiger ce risque, l'une des solutions préconisées, c'est d'élargir le champ d'éligibilité de potentiels soumissionnaires aux pays du Maghreb où leurs sociétés ont une expérience de travail dans l'espace sahélo-saharienne, exposé à des menaces sécuritaires similaires à celles du Niger.

Par ailleurs, la mobilisation des ressources destinées à l'entretien routier se révèle faible par rapport aux besoins du réseau, malgré l'existence d'un organisme spécialisé de financement, la Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER). A ce problème s'ajoute l'insuffisance du système de planification et la faible capacité de gestion technique et financière de la mise en œuvre contractuelle des travaux d'entretien. Pour y remédier, un appui institutionnel, mis en place en juin 2012 dans le cadre du programme routier 10<sup>e</sup> FED, a permis de renforcer les capacités de gestion de l'administration en charge de l'entretien routier et appuyer le fonds routier du pays (CAFER) dans des réformes axées sur l'amélioration et la redynamisation du mécanisme de mobilisation des ressources pour l'entretien routier. En effet, des avancées spécifiques ont été obtenues grâce à l'appui institutionnel. Entre autres, une révision du cadre juridique sur le recouvrement des ressources pour le fonds routier a été adoptée en fin 2014 afin de permettre une régularité de versement de la redevance; une brigade de contrôle contre les mauvaises pratiques de surcharge à l'essieu a été créée et dotée des moyens adéquats de fonctionnement (équipements techniques, matériels roulants, etc.); une nouvelle banque des données routières a été mise en service en 2013 afin d'améliorer la planification et la programmation de l'entretien routier; un appui pour améliorer les outils de passation de marchés et de suivi de l'exécution au niveau du Ministère de l'Équipement est en cours; et une stratégie d'optimisation de l'entretien routier et un projet pour promouvoir le développement et l'efficacité des PME et BET du secteur de l'entretien routier sont en cours de formulation.

La lutte contre le phénomène de surcharge (principale cause de dégradation prématurée des routes au Niger et dans la sous-région) reste toujours problématique, malgré la relative avancée faite par le Niger dans le cadre de l'application du règlement N°14 de l'UEMOA (Circulaire de Mai 2015 appliquant ce règlement à partir du 1<sup>er</sup> Juillet 2015). Des difficultés apparues au niveau régional sont à surmonter pour arriver à une application effective de cette réglementation. Dans le cadre de l'appui institutionnel de l'UE, une cellule de projet auprès du Ministère des transports a été mise en place pour piloter le dispositif du renouvellement en cours du parc de véhicules lourds suite à l'adoption du nouveau Code d'investissement prévoyant des mesures très favorables à l'importation des véhicules lourds. Il est aussi prévu d'améliorer et étendre le dispositif permanent de lutte contre les surcharges à l'essieu. En effet, au Niger les stations de pesage que finance le FED constituent un acquis qu'il faut préserver et exploiter au maximum au profit de la lutte contre la surcharge. Une étude diagnostique du système et un plan d'actions ont été développés à cet effet.

Enfin, une Stratégie nationale de sécurité routière a été élaborée avec le soutien de l'appui institutionnel du 10<sup>e</sup> FED. Egalement, une banque des données d'accidents de la route (BAAC) a été mise en service dans deux régions pilote (Dosso et Tillabéry) avec l'objectif de déploiement dans le reste du pays dans le court-terme.

### **3.2 Complémentarité, synergie et coordination des donateurs**

Sur le plan national, dans le cadre du PIN 10<sup>e</sup> FED, un programme routier d'environ 98 000 000 EUR est dans sa phase finale d'exécution. Il est complété par un autre programme de 44 500 000 EUR en phase de démarrage pour la construction des routes en terre et la réhabilitation des routes bitumées dans la bande Nord du Pays couvrant les régions de Tillabéry, Tahoua et Agadez qui correspondent en partie à la zone d'intervention du présent programme.

Pour renforcer les capacités institutionnelles du secteur, dans le cadre du PIN 10<sup>e</sup> FED, il a été aussi financé un appui institutionnel aux différents organes du secteur, notamment le Ministère de l'Équipement, le Ministère de Transport, le fonds d'entretien routier (CAFER), le Laboratoire national des travaux publics et du bâtiment, la Société de location des matériels des travaux publics et les PME du secteur.

Finalement, dans le cadre du PIR 10<sup>e</sup> FED, un projet de 19 500 000 EUR (dont 1 500 000 EUR du PIN 10<sup>e</sup> FED et 18 000 000 EUR du PIR 10<sup>e</sup> FED Afrique Occidentale) pour la réhabilitation de la route Zinder – Fr. Nigéria, faisant partie de la Transsaharienne, est en cours d'implémentation, avec des travaux qui viennent de démarrer en Février 2015.

D'autres projets routiers importants financés à travers les fonds propres de l'Etat ou avec d'autres bailleurs sont en cours d'exécution ou en préparation, soit sur les axes routiers bitumés nationaux et régionaux –budget national, la Banque ouest africaine de développement (BOAD), la Banque islamique de développement (BID), la Banque africaine de développement (BAD), la Banque arabe de développement économique en Afrique (BADEA), Fonds organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) pour le Développement International (OFID), le Fonds saoudien de développement (FSD), la Coopération chinoise et des fonds engagées par la société Areva pour la réhabilitation de l'axe utilisé pour le transport minier-, soit sur les routes en terre pour le désenclavement des zones rurales à travers le budget national.

On peut citer entre autres, le projet de construction de la route Filingué-Tahoua, Intersection RN25-Tchintabaraden, Arlit-Frontière Algérie, Diffa-Nguigmi-Frontière du Tchad et la réhabilitation de la route Tahoua-Agadez-Arlit (RTA) ou route de l'uranium, entre autres.

En outre, la Banque mondiale a aussi mis en place un Projet d'appui au programme sectoriel des transports (PAPST) qui prévoit notamment une composante "maintenance périodique et entretien de routes en terre" et une composante "appui institutionnel" pour un montant total de 30 000 000 USD pour la première phase terminée en 2014 et de 20 000 000 USD pour la seconde phase en cours d'exécution.

Sur le plan de synergie, les échanges entre le Gouvernement et les bailleurs du secteur commencent à être plus dynamiques et constructifs. Ces échanges ont en effet permis d'orienter les décisions de financement vers des projets développant la synergie et la complémentarité entre eux. C'est ainsi que plusieurs partenaires marquent ensemble leur intérêt, sur la base d'un partage de tâches, pour certains corridors intégrateurs à forts impacts économiques et sociaux. C'est le cas de l'axe Niamey-Filingué-Tahoua situé dans la bande Nord, dont l'amont est financé par le FED (Niamey-Balléyara, déjà exécuté par le programme PIN 10<sup>e</sup> FED et Balléyara-Filingué (83km) dont les travaux ont démarré en décembre 2015), la partie médiane (Filingué - Sanam pour une longueur de 125 km) est en cours d'exécution sous financement de la BOAD et de la Banque d'investissement de développement de la CEDEAO (BIDC), et la partie finale vers Tahoua qui est en cours d'évaluation par les fonds

arabes notamment la BID. C'est également le cas de l'axe de la Transsaharienne sur lequel l'UE participe d'un côté avec la réhabilitation du tronçon Zinder - Frontière Nigeria (PIR et PIN 10<sup>e</sup> FED) et de l'autre côté, avec la réhabilitation du tronçon Agadez-Tiguidit en instance de démarrage, puis Zinder-Bakin Birji-Tanout (faisant partie du projet proposé par la présente fiche). En aval de ce dernier tronçon, figure le tronçon Tanout-Silika (91km) qui sera financé par China- Eximbank. Puis, il y a le tronçon Agadez – Arlit (238 km) qui fait l'objet d'un projet de PPP avec l'entreprise GEPCO (membre du groupement chargé des travaux de construction de la route Arlit – Assamaka) avec la participation de la société AREVA qui a mis en contribution une subvention à l'Etat de 90 000 000 EUR pour la réhabilitation de la Route Tahoua - Agadez - Arlit. Enfin, un groupe de bailleurs de fonds (BADEA, BAD, BID et Fonds Koweïtien pour le Développement Economique - FKDE) finance le tronçon Arlit-Assamaka (frontière Algérie), qui est le dernier maillon manquant du corridor transsaharien à l'état de piste qu'il faut aménager pour assurer la connectivité intégrale du Niger avec l'Algérie.

D'autre part, la Turquie envisage de financer et construire 450 km des routes pour le désenclavement d'une partie de la région montagneuse de l'Aïr reliant en boucle les localités d'Agadez, d'Iferouâne et d'Arlet.

En ce qui concerne la coordination et le dialogue entre les bailleurs de fonds, elle se limite essentiellement à des rencontres ponctuelles entre la Banque mondiale et l'UE lors de missions régulières d'évaluation du projet d'appui à la politique sectorielle des transports (PA/PST) de la Banque mondiale. Pour le moment, cette coordination reste insuffisante en raison, entre autres, de l'absence des représentations permanentes des bailleurs intervenant dans le secteur des transports au Niger. Néanmoins, étant donné l'importance de cette coordination entre les bailleurs de fonds, la Délégation de l'UE et la Banque mondiale ont convenu d'élargir ce cadre de concertation en prenant contact avec tous les bailleurs des fonds principaux intervenant dans le secteur des transports (BM, Agence française de développement, BOAD, BAD, BID, et BADEA) afin d'envisager des réunions de coordination périodiques, ainsi qu'un mécanisme de partage d'informations sur les projets en cours ou en préparation sous financement de différents bailleurs des fonds au Niger.

### **3.3 Questions transversales**

Il est prévu une série de mesures environnementales pour atténuer voir annuler les impacts négatifs engendrés par la route et son environnement. Un plan de gestion environnemental permettra la mise en œuvre durable des mesures de mitigation pendant l'exécution des travaux (p.e. pour le prélèvement de matériaux de construction et de l'eau). Notamment il est prévu la remise en état des zones d'emprunts, la plantation de plus de 4000 pieds d'arbres et la régénération des cultures visant à stabiliser l'érosion de la route, ou des actions de récupération des terres dégradées en guise de compensation des pertes du couvert végétal dû à la route. La récupération des terres dégradées est parmi les mesures prioritaires d'adaptation au changement climatique identifiée par la Contribution Prévue Déterminée au niveau National – CPDN.

Les inondations récurrentes dans le sahel suite aux perturbations climatiques occasionnent des coupures des routes qui isolent temporairement des localités entières. Le projet mettra l'accent sur le traitement des zones critiques surtout dans son volet routes en terre où d'importants ouvrages de franchissement seront exécutés afin de rendre praticable la route en toute saison et éviter l'isolement des régions. Aussi, une fois mis en œuvre, le projet pourrait avoir un certain impact sur la consommation de l'énergie à base de biomasse par sa substitution avec

de l'énergie à base du GNL (dont le Niger est producteur depuis 2010), en facilitant l'acheminement et la commercialisation de ce produit dans les régions désenclavées par le projet.

A la demande de populations, il est envisagé la construction des forages pour adduction d'eau potable dans certains villages, l'aménagement des marchés ruraux et du site culturel de la « cure salée » ou fête des éleveurs, les clôtures des écoles et centres de santé proches de la route pour la sécurité des élèves et malades, et l'aménagement des pistes de desserte des villages riverains à la route.

Une campagne de sécurité routière pendant toute la durée des travaux sera prévue ainsi que des formations aux risques de transmission du HIV/Sida où dans les principaux villages traversés par les routes en projet des postes temporaires de sensibilisation seront installés et animés par des équipes dédiées.

Sur le volet genre, certaines mesures de mitigation d'impacts assurent de traitement spécifique aux couches sociales les plus vulnérables notamment les jeunes et les femmes. En effet, la construction de forages et son aménagement pour rétrocession aux populations en fin de chantier contribuera à aider les femmes (surtout les jeunes filles) à réduire le temps nécessaire pour puiser et transporter de l'eau dans une région où ce problème se pose avec acuité et peut contraindre des enfants à ne pas aller à l'école à cause de cette tâche; la construction de ralentisseurs à la devanture des écoles proches de la route permettra de protéger les élèves du risque d'accidents de circulation; aussi, le désenclavement des centres de santé facilitera les évacuations sanitaires des femmes enceinte dans des conditions de transport rapides et confortables.

Un appui du projet serait envisagé pour construction des muni-dépôts de distribution du GNL en vue de la vulgarisation de son utilisation dans les ménages très pauvres de la zone du projet en substitution de l'usage du bois qui est la source d'énergie la plus répandue actuellement dans la région impactée par le projet.

Pour atténuer les impacts de poussière pendant les travaux pour toutes les catégories des routes et après les travaux pour les routes en terre, il est prévu d'arroser régulièrement les déviations près des habitations pour le tronçon bitumé; et de revêtir en pavées toutes les sections de routes en terre traversant des agglomérations. Il est préféré un revêtement en pavés autobloquants au lieu de bitume afin de générer du travail en HIMO (Haute Intensité de Main d'Ouvre) dans les agglomérations par la fabrication semi-artisanale et la pose manuelle des pavés. Les revêtements avec pavés bloquants sont une infrastructure plus verte, à faible incidence et représentent une solution durable aux effets du changement climatique.

En somme, deux plans de gestion environnemental et social (PGES), permettant la mise en œuvre efficace et durable de ces mesures de mitigation pendant la phase d'exécution des travaux et la phase d'exploitation des routes, sont en cours d'élaboration respectivement pour les routes bitumées et les routes en terre, et seront validés à travers des ateliers regroupant toutes les parties prenantes au programme.

## **4 DESCRIPTION DE L'ACTION**

### **4.1 Objectifs/résultats**

Ce programme s'inscrit dans l'Agenda 2030. Il contribue principalement à atteindre progressivement les cibles des Objectifs de Développement Durable (ODD) pour l'amélioration des conditions économiques, sociales et sécuritaires des populations dans les

régions du Niger affectées par l'insécurité et les risques de conflits (bande Nord/Est), et rétablir les échanges avec le reste du pays (bande Sud/Ouest, mais il favorise aussi les progrès vers l'obtention des objectifs spécifiques ci-dessous. Cela n'implique pas d'engagement de la part de la République du Niger qui bénéficie de ce programme.

- OS1: Désenclavement des zones de production agro-pastorales et amélioration de l'accès aux services sociaux de base dans les régions concernées, par le développement d'un réseau routier plus moderne et plus résilient aux aléas climatiques;
- OS2: Stimulation et facilitation des échanges économiques et commerciaux entre la zone pastorale au Nord et la zone agricole au Sud du pays;
- OS3: Facilitation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises dans les zones concernées (y compris, éventuellement, pour l'aide humanitaire) ; accès facilité aussi pour les forces de sécurité intérieure pour la surveillance territoriale;
- OS4: Contribution à l'amélioration de la gouvernance sectorielle, en particulier pour ce qui concerne la politique de la préservation du réseau (entretien routier et lutte contre la surcharge à l'essieu), l'amélioration de la sécurité routière et la régulation des services des transports.

## **Résultats**

### **OS1 – 1 Résultats:**

- La production et commercialisation agro-pastorale dans les zones concernées, ainsi que l'accès aux services sociaux dans ces zones, ne sont pas perturbés ou limités à cause du manque ou de la dégradation de réseau de transport et des perturbations liées à la variabilité et au changement climatique.
- Création d'emploi temporaire dans ces zones, en particulier pour des jeunes désœuvrés attirés par le banditisme armé et l'allégeance aux groupes terroristes.

### **OS2 – 2 Résultats:**

- Croissance des échanges commerciaux Nord-Sud favorisent les approvisionnements et la commercialisation des produits des régions concernées sur le marché national ou régional.

### **OS3 –3 Résultats:**

- Diminution du coût de transport et du temps de parcours pour les différents besoins commerciaux, sociaux, humanitaires et sécuritaires.

### **OS4 –4 Résultats:**

- Tous les organes institutionnels restructurés du secteur fonctionnent normalement.
- Les performances de la BDR et BAAC sont améliorées et pérennisées.
- Les marchés de travaux d'entretien routier sont supervisés et exécutés selon les règles de l'art.
- Le cadre réglementaire d'organisation et de professionnalisation des services des transports est amélioré.
- Les agents de deux ministères sont en capacité d'assurer leurs missions régaliennes.

## **4.2 Principales activités**

Les OS 1, 2 et 3 pourraient se traduire par la réalisation deux projets de réhabilitation et construction routière de dimension importante :

### **4.2.1 Activité 1:**

L'aménagement et bitumage du tronçon routier Zinder- Tanout- Silika long de 234 km, maillon de la route transsaharienne, traversant le Niger de la Frontière Nigéria/Niger à la Frontière Niger/Algérie (Transsaharienne, PIDA<sup>5</sup> TAH 2: Lagos - Alger). Les études d'avant-projet détaillé (APD) pour ce tronçon sont disponibles et ont été réalisées en 2014 sous financement 10<sup>e</sup> FED.

Etant donné l'augmentation significative du trafic attendue sur la Transsaharienne, qui résulterait de la mise en service du chaînon manquant Arlit-Frontière Algérie en cours de construction, l'option d'aménagement en béton bitumineux a été privilégiée comme solution technique de pérennisation et de durabilité des investissements. Aussi, pour des raisons fondamentalement de sécurité routière, un gabarit de chaussée de standard UEMOA d'au moins 10 m de largeur pour les routes bitumées sera privilégiée (7m de bande roulable et 2x1.50m de largeur des accotements minimum de part et d'autre de la route).

Le premier montage financier prévu dans le document d'action initial, contenait la modalité d'un PPP pour le financement du tronçon Zinder- Soraz (près de la localité de Bakin Birji) pour lequel un contrat du PPP a été déjà signé mais par la suite résilié suite au désistement du partenaire privé. Au vu de l'importance du trafic, de l'impact socio-économique de ce tronçon et de la nécessité d'assurer une continuité au tronçon Zinder-Frontière Nigéria en cours de réhabilitation par l'EU (10<sup>e</sup> FED), le montage financier initialement défini dans le document d'identification a été revu et adapté au nouveau contexte du projet à la demande des autorités nationales et après discussions conjointes DUE/ON/Ministères techniques.

Selon le contexte actuel, le coût total du programme s'élève à environ 114 000 000 EUR. Dans le cadre de ce programme, seulement est retenu le projet de l'aménagement du tronçon Zinder-Mai Bagari (village près de Bakin Birji à l'embranchement de la bretelle vers Soraz) long de 48 km et estimé à 39 000 000 EUR (incluant le coût de la Mission de contrôle et les études techniques complémentaires).

Pour assurer le financement additionnel nécessaire pour la réalisation complète de l'aménagement des autres tronçons notamment Mai Bagari-Bakin Birji-Tanout (95km) et Tanout-Takoukou-Silika (91km), il est principalement envisagé, pour le premier tronçon, la mobilisation de 20 000 000 EUR des Fonds Régionaux inscrite dans le pipeline indicatif 2016-2017 de la facilité AFIF dans le cadre d'investissement du PIR 11<sup>e</sup> FED pour les transports en Afrique de l'Ouest et qui seront complétés par 18 000 000 EUR au titre du supplément attendu du PIN-Niger 11<sup>e</sup> FED après la revue à mi-parcours; pour le second tronçon, Tanout-Silika, le financement sera couvert par un prêt de China-Eximbank en cours de ratification avec l'Etat du Niger.

---

<sup>5</sup> PIDA : Program for Infrastructure Development in Africa  
TAH: Trans-African Highway

#### **4.2.2 Activité 2**

La construction de 469 km de la route en terre<sup>6</sup> en allant de la frontière Mali (Agendour) à Ingall (région d'Agadez) en passant par les départements de Tillia, de Tchintabaraden et de Tassara (région de Tahoua).

Le coût de construction de ce volet est estimé à 45 000 000 EUR. Dans le cadre de cette convention, le FED contribuera au financement de la construction des tronçons de la route Ingall- Tchintabaraden-Tillia plus la bretelle de Tassara, soit une longueur de 373km pour un montant de 37 000 000 EUR (incluant le coût de la Mission de contrôle et les études techniques complémentaires). Par ailleurs l'Etat du Niger financera la construction du tronçon Tillia-Agendour (96km) avec le budget national pour un montant de 8 000 000 EUR.

Afin d'augmenter l'impact économique direct sur la région, l'implication directement ou par sous-traitance des entreprises locales sera privilégiée dans la mise en œuvre.

Les études APD ainsi que les études d'impact environnemental sont terminées en fin 2015 et sont disponibles. Ces études ont été financées à travers le 10<sup>e</sup> FED.

#### **4.2.3 Activité 3 :**

L'OS 4 va se traduire en un appui institutionnel comprenant une Assistance technique et un devis-programme aux Ministères de l'Équipement et celui des Transports. Un budget d'environ 5 750 000 EUR sera provisionné à cet effet incluant une provision pour la réalisation des études sectorielles complémentaires.

Le démarrage des activités interviendra après avoir mis en œuvre un programme intérimaire 2016-2017 de consolidation des acquis de l'AIPR 10<sup>e</sup> FED et de restructuration des organes de la chaîne d'entretien routier et de régulation des activités des transports. En effet, dans le cadre de l'appui institutionnel réalisé avec le 10<sup>e</sup> FED, il a été engagé des axes de réforme du cadre constitutionnel et réglementaire du secteur où des résultats ont été obtenus. Pour assurer une continuité des actions afin de ne pas perdre certains acquis avant le démarrage effectif de L'AIPR 11<sup>e</sup> FED, un programme des actions transitoires est prévu sur la période 2016-2017 pour un montant de 1 000 000 EUR à financer dans le TCF .

Les principales activités prévues dans le cadre de l'appui institutionnel du programme routier 11<sup>e</sup> FED pour le Niger seront les suivantes :

- Appui à l'opérationnalisation de nouveaux organes de l'entretien routier notamment: Agence d'exécution de l'entretien routier, Unité indépendante d'audit courant des marchés d'entretien routier;
- Appui à l'opérationnalisation de l'Agence nigérienne de sécurité routière –ANISER
- Appui à la base des données routières (BDR): Développement et optimisation des techniques d'auscultation, déploiement des techniques aux régions, formation des opérationnels et des formateurs;

---

<sup>6</sup> Route en terre: ici il s'agit des routes appartenant au réseau primaire sous gestion du ministère de l'équipement, avec de largeur de chaussée d'au moins 6m. Le financement de leur entretien est assuré par le fonds routier national (CAFER). Ces routes en terre relient quatre chef- lieux de département de la zone nomade du Nord (région Azawad): Ingall, Tchintabaraden, Tassara et Tillia. Elles sont différentes de pistes agricoles en terre (pour lesquels les entités décentralisées sont demandés à participer à l'entretien).

- Appui à la base des données annuelles des accidents de circulation (BAAC): Développement et optimisation de la base, déploiement de la base à toutes les régions du pays, formation des opérationnels (gendarmes et polices);
- Appui à l'opérationnalisation de la stratégie d'assistance aux PME/BET du secteur d'entretien routier du Niger;
- Appui à l'opérationnalisation de l'Autorité de régulation des transports routiers internationaux au Niger;
- Appui aux deux ministères pour renforcer les compétences des agents dans les missions de définition des politiques sectorielles, de programmation et planification, de budgétisation, de pilotage et contrôle des organes sous tutelle.

### **4.3 Logique d'intervention**

Le problème sécuritaire au Niger est plus présent et récurrent dans les régions désertiques du Nord et Est du pays. Ces vastes régions enclavées ont besoin des actions de développement pour réduire la pauvreté et créer des opportunités à des populations très pauvres démunies des ressources. Des stratégies de sécurité et développement ont été élaborées spécifiquement pour apporter des réponses efficaces aux différents problèmes d'insécurité et de sous-développement qui assaillent ces régions. L'une des axes de cette stratégie est le désenclavement des régions lourdement affectées par l'insécurité et les conflits par la construction des infrastructures routières adéquates afin de restaurer les échanges socio-économiques entre la bande Nord et la bande Sud du pays.

Afin de garantir une pérennisation de ces investissements lourds, une restructuration du cadre institutionnel est indispensable pour consolider les acquis obtenus dans le cadre de l'appui institutionnel 10<sup>e</sup> FED sur la politique de préservation du patrimoine routier, le financement et mise en œuvre efficace de l'entretien routier et la régulation des activités des transports nationaux et internationaux.

## **5 MISE EN ŒUVRE**

### **5.1 Convention de financement**

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure une convention de financement avec le pays partenaire, tel que prévu à l'article 17 de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE.

### **5.2 Période indicative de mise en œuvre**

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, au cours de laquelle les activités décrites à la section 4.2 seront menées et les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de 48 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement.

La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision et les contrats et accords concernés; les modifications apportées à la présente décision constituent des modifications non substantielles au sens de l'article 9, paragraphe 4 du règlement (UE) 2015/322.



### **5.3 Mise en œuvre de la composante relative à l'appui budgétaire**

Non Applicable

### **5.4 Modalité de mise en œuvre**

#### **5.4.1 Gestion indirecte avec le pays partenaire**

La présente action ayant pour objectif d'améliorer les conditions économiques, sociales et sécuritaires des populations dans les régions affectées par l'insécurité et les risques de conflits (bande Nord/Est), et rétablir les échanges avec le reste du pays (bande Sud/Ouest) peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec la République du Niger conformément à l'article 58, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323 conformément aux modalités suivantes:

La République du Niger agit en tant que pouvoir adjudicateur dans le cadre des procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions. La Commission procède à un contrôle ex ante de toutes les procédures de passation de marchés sauf lorsque des devis-programmes sont concernés, en vertu desquels la Commission exerce un contrôle ex ante pour les marchés dont le montant est supérieur à 100 000 EUR (ou inférieur, en fonction de l'évaluation des risques) et peut exercer un contrôle ex post pour les marchés dont le montant est inférieur à ce montant. La Commission procède à un contrôle ex ante des procédures d'octroi des subventions pour tous les contrats de subvention.

Les paiements sont exécutés par la Commission sauf lorsque des devis-programmes sont concernés, en vertu desquels les paiements sont exécutés par le pays partenaire pour les frais de fonctionnement ordinaires, les marchés en régie et les contrats dont le montant est inférieur à 300 000 EUR pour les marchés et dont le montant maximal est de 100 000 EUR pour les subventions.

La contribution financière couvre pour un montant de 2 000 000 EUR, les coûts de fonctionnement ordinaires découlant des devis-programmes.

Conformément à l'article 190, paragraphe 2, point b), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 et l'article 262, paragraphe 3, du règlement délégué (UE) n° 1268/2012 applicable en vertu de l'article 36 règlement (UE) 2015/323 et l'article 19 c, paragraphe 1, de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE, le pays partenaire applique les règles de passation de marchés établies à la deuxième partie, titre IV, chapitre 3, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012. Ces règles, ainsi que les règles applicables aux procédures d'octroi de subventions conformément à l'article 193 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 règlement (UE) 2015/323, seront fixées dans la convention de financement conclue avec le pays partenaire.

### **5.5 Champs d'application de l'éligibilité géographique pour les marchés et les subventions**

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

Conformément à l'article 22, paragraphe 1, point a), de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE, la Commission décide que les personnes physiques ressortissantes de, et les

personnes morales établies dans, les pays suivants, qui entretiennent traditionnellement des liens économiques, commerciaux ou géographiques avec des pays partenaires voisins, sont éligibles à la participation aux procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions: Tunisie, Maroc, Algérie, Egypte Les fournitures en provenant sont également éligibles.

Conformément à l'article 20, paragraphe 6, de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE, et au regard du caractère régional de la présente action, la Commission décide que les personnes physiques ressortissantes de, et les personnes morales établies dans, les pays, territoires ou régions suivants, sont éligibles à la participation aux procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions: Tunisie, Maroc, Algérie, Egypte. Les fournitures en provenant sont également éligibles.

L'ordonnateur compétent de la Commission peut étendre l'éligibilité géographique conformément à l'article 22, paragraphe 1, point b), de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE en cas d'urgence ou d'indisponibilité de produits et services sur les marchés des pays concernés, ou dans d'autres cas dûment justifiés si l'application des règles d'éligibilité risque de rendre la réalisation de la présente action impossible ou excessivement difficile.

## 5.6 Budget indicatif

Activités	Contribution de l'UE (EUR)	Contribution indicative de la République du Niger (EUR)
Gestion indirecte avec la République du Niger	90 000 000	8 000 000
Travaux		
Route bitumée Zinder-Mai Bagari (48km)	36 000 000	
Route en terre Ingall-Tchinta-Tillia-(Fr. Mali) (379 km)	34 000 000	8 000 000
Services		
Surveillance des travaux / Etudes techniques complémentaires	5 500 000	
Assistance technique / Devis –programme/ Etudes sectorielles	5 750 000	
Evaluations & Audit	300 000	
Communication et visibilité	200 000	
Imprévus	8 250 000	
<b>TOTAL</b>	<b>90 000 000</b>	<b>8 000 000</b>

## 5.7 Structure organisationnelle et responsabilités

La Direction Générale de Grand Travaux (DGGT) et la Direction générale des routes rurales (DGRR) du Ministère de l'Equipement sont responsables du suivi des activités et production des indicateurs de résultats figurant de l'action. La DGGT et la DGRR tiendront à la disposition de l'Ordonnateur National (via sa cellule d'appui CUE) et de la Délégation des tableaux de bord permettant d'apprécier périodiquement les activités réalisées, les

dysfonctionnements enregistrés, les mesures prises pour y remédier, et les actions à prendre. Compte tenu du problème récurrent d'insuffisance du personnel qualifié au sein du ministère de l'équipement, il a été créé une unité interne de gestion des projets d'infrastructures financés par le FED (UGP/FED) pour appuyer techniquement les deux directions (DGGT et DGRR). Cette unité de gestion est chargée d'assurer un suivi technique et contractuel des marchés et produire par ailleurs, un rapport annuel d'activités à destination de l'ON et de la Délégation présentant les activités réalisées par rapport à celles prévues dans la programmation annuelle correspondante. Le rapport expliquera les écarts entre les prévisions et les réalisations, et justifiera les solutions apportées aux difficultés rencontrées.

Une autre unité de gestion installée au sein du ministère des transports servira de cellule d'appui technique pour le suivi de la réforme sur la régulation des transports.

Pour le volet appui institutionnel il sera mis en place deux comités de pilotage au niveau décisionnel (un pour les Transports et un pour l'Equipement) pour mieux suivre et appliquer les activités et recommandations de la réforme institutionnelle.

En outre, les deux Ministères seront appuyés par une équipe d'assistance technique qui sera contractée pour le programme intérimaire, et pour l'appui institutionnel 11<sup>e</sup> FED. Cette équipe d'assistance technique appuiera le maître d'oeuvre en effectuant entre autres des tâches de conseil nécessitant des capacités techniques, et des tâches administratives préparatoires et d'appui, relatives à la planification et au suivi du projet et à la validation des rapports y correspondants, à l'attribution des marchés publics et à la gestion financière.

## **5.8 Suivi des résultats et rapport**

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre de la présente action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités du partenaire de mise en œuvre. À cette fin, le partenaire de mise en œuvre doit établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour l'action et élaborer régulièrement des rapports d'avancement (au moins une fois par an) et des rapports finaux. Chaque rapport rendra compte avec précision de la mise en œuvre de l'action, des difficultés rencontrées, des changements mis en place, ainsi que des résultats obtenus (réalisations et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique (pour la modalité de projet) ou la liste d'indicateurs de résultat (pour l'appui budgétaire). Le rapport sera présenté de manière à permettre le suivi des moyens envisagés et employés et des modalités budgétaires de l'action. Le rapport final, narratif et financier, couvrira toute la période de mise en œuvre de l'action.

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

## **5.9 Evaluation**

Eu égard à l'importance de l'action, il sera procédé à une (des) évaluation(s) à mi-parcours et finale de la présente action ou ses composantes par l'intermédiaire de consultants indépendants.

Elles seront réalisées pour résoudre des problèmes en particulier par rapport à la pertinence, l'efficacité, l'efficience, la coordination, la complémentaire et l'impact définis lors de la

formulation de l'action et proposer des recommandations susceptibles d'améliorer l'atteinte des résultats et objectifs envisagés.

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

À titre indicatif, il sera conclu deux(2) marchés de services d'évaluation au titre d'un contrat-cadre en 2019 (pour évaluation à mi-parcours) et en 2021(pour l'évaluation finale).

### **5.10 Audit**

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

A titre indicatif, il sera conclu un marché de services d'audit courant en 2018.

### **5.11 Communication et visibilité**

La communication et la visibilité de l'UE constituent des obligations légales pour toutes les actions extérieures financées par l'UE.

Pour la présente action, il y a lieu de prévoir des mesures de communication et de visibilité qui seront établies, au début de la mise en œuvre, sur la base d'un plan d'action spécifique dans ce domaine et financées sur le budget indiqué à la section 5.6 ci-dessus.

En ce qui concerne les obligations légales en matière de communication et de visibilité, les mesures seront mises en œuvre par la Commission, le pays partenaire, les contractants, les bénéficiaires de subvention et/ou les entités en charge. Des obligations contractuelles adaptées seront respectivement prévues dans la convention de financement, les marchés, les contrats de subvention et les conventions de délégation.

Le plan de communication et de visibilité de l'action ainsi que les obligations contractuelles adaptées seront établis sur la base du manuel de communication et de visibilité pour les actions extérieures de l'Union européenne.

Dans le cadre de la présente action, les actions de communication et visibilité seront conjointement définies par les ministères techniques, l'ON et la DUE, et mises en œuvre par les unités de gestions des projets (UGP) au sein du Ministère de l'Équipement et celui des Transports à travers le budget du devis programme où une provision de 200 000 EUR sera prévue à cet effet. Un plan de communication et visibilité sera élaboré pour tous les projets inscrits dans la convention, sous contrôle ex-ante de la DUE.

## **6. Conditions préalables**

Il n'est pas prévu des conditions préalables dans la présente convention de financement. Néanmoins, il est convenu de la disposition ci-dessous durant la mise en œuvre :

Le niveau de réalisation des activités définies dans le programme d'assistance technique transitoire 2016-2017 déterminerait la répartition du budget et la configuration de l'appui institutionnel du programme routier 11<sup>e</sup> FED pour le Niger que bénéficiera chacun des deux Ministères (Equipement et Transports).

## APPENDICE – MATRICE INDICATIVE DU CADRE LOGIQUE (POUR LA MODALITE DE PROJET)<sup>7</sup>

Les activités, les produits escomptés et l'ensemble des indicateurs, avec leurs cibles et les lignes de base qui figurent dans la matrice du cadre logique sont fournis à titre indicatif et peuvent être mis à jour au cours de la mise en œuvre de l'action sans modification de la décision de financement. La matrice indicative du cadre logique évoluera au cours de la durée de vie de l'action: des lignes supplémentaires seront insérées pour énumérer les activités, de même que des colonnes supplémentaires pour les objectifs intermédiaires (étapes), s'il y a lieu, et pour rendre compte des résultats obtenus, mesurés par rapport aux indicateurs.

	Logique d'intervention	Indicateurs	Lignes de base (y compris année de référence)	Cibles (y compris année de référence)	Sources et moyens de vérification	Hypothèses
<b>Objectif global: impact</b>	Contribuer à l'amélioration des conditions économiques, sociales et sécuritaires des populations dans les régions affectées par l'insécurité et les risques de conflits (bande Nord en particulier), et rétablissement des échanges avec le reste du pays (bande Sud)	Proportion de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté (%) : ** proportion de la population dont le revenu est inférieur à un dollar par jour	45% (2015) <sup>8</sup>	40% (2025)	INS (Chaque 3-4 ans)	Situation sécuritaire favorable dans les régions du projet
<b>Objectif spécifique 1: Effet(s) direct(s)</b>	Désenclavement des zones de production agro-pastorales et amélioration de l'accès aux services sociaux de base dans les régions concernées par le développement d'un réseau routier plus moderne et plus résilient aux aléas climatiques	Indice d'accessibilité rurale dans la zone du projet (IAR);	15% (2016)	40%(2020)	DGER/BDR/Ministère de l'Equipeement	Situation sécuritaire favorable dans les régions du projet

<sup>7</sup> Indiquer «\*» pour les indicateurs correspondant au document de programmation pertinent et «\*\*» pour les indicateurs correspondant au cadre de résultats de l'UE.

<sup>8</sup> Source : INS-Niger

<b>Objectif spécifique 2: Effet(s) direct(s)</b>	Stimulation et facilitation des échanges économiques et commerciaux entre le Nord et le Sud du pays	Traffic moyen journalier annuel (TMJA) sur l'axe Nord-Sud aménagé	Zinder-Tanout : 625v/j (en 2017)	780véh/j (en 2020)	DGER/BDR/Ministère de l'Equipeement	Situation sécuritaire favorable dans les régions du projet
<b>Objectif spécifique 3: Effet(s) direct(s)</b>	Facilitation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises dans les zones concernées (y compris, éventuellement, pour l'aide humanitaire et des risques climatiques)	Coût de transport (EUR/100km.tonne) sur l'axe Nord-Sud aménagé  Temps de parcours sur l'axe Nord-Sud aménagé	6900F/100km/tonne (2016)  24h:Ingall-Tilia (2016)  12h:Zinder-Agadez (2016)	5200F/100km/tonne (2020)  8h (2022)  6h (2020)	DGER/BDR/Ministère de l'Equipeement	Situation sécuritaire favorable dans les régions du projet  Inflation négligeable sur le carburant
<b>Objectif spécifique 4: Effet(s) direct(s)</b>	Contribution à l'amélioration de la gouvernance sectorielle, en particulier pour ce qui concerne la politique de la préservation du réseau (entretien routier et lutte contre la surcharge à l'essieu), l'amélioration de la sécurité routière et la régulation des services des transports	Pourcentage des besoins d'entretien routier courant couverts par le fonds collectés par la CAFER  Nombre des camions en surcharge  Nombre d'accidents par an	35% (2016)  60% (2016)  1450 (2014)	50% (2020)  < 20%(2020)  < 1000 (2020)	Rapports annuels CAFER  Bulletin annuel de la DGER  DSR/BAAC/Ministère Transport	Stabilité du cadre institutionnel (changement politique, mutation des agents champions de la réforme)
<b>Produits (OS 1, 2 et 3)</b>	Réhabilitation de 114 km de routes bitumés  Construction de 379 km des routes en terre	**Kilomètres (km) de routes bitumées construites ou réhabilitées avec l'appui de l'EU  **Kilomètres (km) de routes en terre construites ou réhabilitées avec l'appui de l'EU  **Kilomètres (km) de routes du projet à faible impact environnemental	1432km (2016)  465km (2016)  0 km (2016)	1562km (2020)  844km (2022)  6,5 km (2022)	DGER/BDR/ Ministère Equipement  DGER/BDR/ Ministère Equipement  DGER/BDR/ Ministère Equipement	Absence de rupture de contrat pour cas de force majeur  Budget suffisant

<b>Produits (OS 4)</b>	Déploiement du BAAC <sup>9</sup>	Nombre des régions couvertes	2/8 (2016)	8/8(2020)	DSR / Ministère des transports	Respect du délai d'adoption des lois
	Création de nouveaux organismes	Nombre de nouveaux organismes	0 (2016)	3 (2018)	Ministère Equipement et Transports	
	Régulation des activités des transports	Nombre Lois et textes réglementaires promulguées et appliqués	5 (2015)	10 (2020)	Journal officiel	

---

<sup>9</sup>Déploiement du BAAC (Bulletin annuel des accidents de circulation) : recensement de nombre des accidents annuels dans les huit régions sur huit.