

**UEMOA (MALI-SENEGAL)**  
**PROGRAMME D'AMENAGEMENT ROUTIER ET DE FACILITATION DES TRANSPORTS SUR**  
**LE CORRIDOR BAMAKO- DAKAR PAR LE SUD (BAMAKO-KATI-KITA-SARAYA-KEDOUGOU-**  
**KAOLACK-DAKAR)**

**MISSION DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPMENT POUR LA PREPARATION DU**  
**PROGRAMME**  
**(du 08/06/2005 au 04/07/2005)**

**AIDE MEMOIRE**

---

**1. INTRODUCTION**

1.1. Suite à une requête du Mali, du Sénégal et de la Commission de l'UEMOA sollicitant l'intervention de la Banque dans le financement du Programme d'aménagement routiers et de facilitation des transports sur le corridor Dakar-Bamako par le sud (Bamako-Kati-Kita-Saraya-Kédougou-Kaolack-Dakar) dans le cadre du, une mission de la Banque africaine de développement a séjourné du 08/06/2005 au 04/07/2005 au Mali puis au Sénégal pour la préparation dudit programme. Ce programme fait partie du Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routiers de l'UEMOA (PACITR). Cette mission était conduite par Monsieur Bamory TRAORE, Ingénieur en Chef des Transports à la Division Transport du Département de l'Infrastructure Centre & Ouest et comprenait Messieurs Moctar MBODJ, économiste de transport, Division Transports, L. JOOTTUN, Environnementaliste Département de l'Infrastructures, (du 11/07 au 27/07/03) et Madame Lalla MAIGA, Spécialiste des questions sociales, Unité PSDU. La Délégation de la BAD a été accompagnée durant son séjour au Mali et au Sénégal par Monsieur Amadou HAROUNA, Directeur de l'Aménagement du Territoire et des Infrastructures à la Commission de l'UEMOA. De même, une délégation conduite par M. Issa Hassimi DIALLO, Directeur National adjoint des routes du Mali a accompagné la mission pendant son séjour au Sénégal.

1.2. La mission avait pour principales tâches de : (i) visiter si possible des tronçons de routes du corridor ; (ii) identifier les actions et mesures liées à la facilitation du transport et transit routiers sur le corridor aussi bien sur l'axe qu'au niveau des interfaces que sont le port de Dakar, la frontière et le cordon douanier au Mali; (iii) examiner avec les deux administrations et la Commission de l'UEMOA les conclusions de l'étude complémentaire de la route financée à travers le programme routier 1; (iv) s'assurer des dispositions prises pour l'inscription du programme dans le PIP des deux pays ; (v) rencontrer les opérateurs du secteur des transports dans les deux pays ; (vi) collecter les données les plus récentes sur le secteur des transports en général et le sous secteur routier en particulier ; (vii) s'enquérir au niveau de chaque pays de l'état d'avancement des actions de la stratégie du secteur des transports ; (viii) arrêter avec les administrations des deux pays les composantes du programme prenant en compte les besoins liés aux questions transversales (environnement, pauvreté, genre); (ix) identifier les différents problèmes et obstacles à lever pour faciliter l'évaluation du programme et établir le calendrier de traitement des actions à entreprendre avant de passer à la phase évaluation ; (x) mettre à jour l'estimation du coût du programme, établir les composantes du programme FAD et le plan de financement ; (xi) examiner les dispositions prises au niveau de chaque pays pour assurer la durabilité des investissements ; (xii) passer en revue le DSRP des deux pays afin de bâtir le cadre logique du programme axé sur les résultats ; (xiii) passer en revue les procédures d'acquisition, les modalités d'organisation, de décaissement, de gestion et du suivi du programme ; et (xiv) rencontrer les bailleurs de fonds représentés dans les deux pays.

1.3. Avant le démarrage de la mission, M. MBODJ avait, au cours de sa visite à Ouagadougou dans le cadre de la supervision du Programme Routier 1 (PR-1) couvrant le corridor Bamako-Ouagadougou-Accra, présenté les objectifs et attentes de la mission de préparation du corridor Dakar-Bamako par le sud à Monsieur Tcha-Kozah TCHALIM, Commissaire de l'UEMOA chargé de

l'Aménagement du Territoire Communautaire, des Infrastructures, des Transports et Télécommunications (DATC).

1.4. La mission a commencé ses activités au Mali du 08 au 18/06/2005. Après validation du programme de travail initialement établi en concertation avec la Direction Nationale des Routes qui en a facilité la supervision et le bon déroulement, la mission a rencontré à Bamako les acteurs et opérateurs du secteur des transports, les Administrations et ONG concernées par son objet (transporteurs, chauffeurs, chambre de commerce, douanes, police, gendarmerie, éducation nationale, santé, coordonnateur du PST, Direction de l'Autorité routière, Transrail, Direction de l'Hydraulique, Direction Générale de la Dette, Direction de l'Environnement, WWF, UICN etc). Elle a eu plusieurs séances de travail avec la Direction Nationale des Routes et la Direction Nationale des Transports. La mission a visité le 14/06/2005 une partie du corridor du côté du Mali, mais n'a pas pu arriver à la frontière compte tenu des difficultés d'accès à cette période de l'année. Au cours de cette visite, elle a eu une réunion avec les populations du village de Kokofata et à Kita une séance de travail présidée par l'Adjoint au Préfet de Kita en présence du Maire de la Commune de Kita et ses collaborateurs, des représentants des structures décentralisées de l'Administration, des représentants de groupements de femmes. Elle a été reçue par deux fois en audience par M. Abdoulaye KOITA, Ministre de l'Équipement et des Transports (MET) et une fois en audience par Monsieur Abou-Bacar TRAORE, Ministre de l'Économie et des Finances. La mission a par ailleurs rencontré certains bailleurs de fonds représentés à Bamako, notamment, la Banque mondiale et l'Union européenne. Une réunion de synthèse de la première étape de la mission a été organisée le 17/06/2005 sous la présidence de Monsieur Makan Filly DABO, Secrétaire Général du MET entouré de ses collaborateurs.

1.5. La mission s'est ensuite rendue au Sénégal du 19/06/2005 au 04/07/2005. Une première séance de travail a eu lieu sous la présidence du Directeur de la Coopération Économique du MEF en présence des représentants des Ministères et organismes sous tutelles impliqués dans le transport. Après validation de la 2ème partie du programme de travail initialement établi en concertation avec l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) qui en a facilité la supervision et le bon déroulement, la mission a rencontré les Administrations et ONG concernées par son objet (Douanes, police, gendarmerie, éducation nationale, santé, coordonnateur du PST2, Port de Dakar, Direction de l'Hydraulique, Direction de la Coopération Économique et Financière, le Président du Conseil des Routes, Direction de l'Environnement, WWF, UICN etc). Elle a eu une séance de travail présidée par le Directeur des Transports Terrestres avec les acteurs du système des transports (transporteurs, chauffeurs, chambre de commerce, douanes, police et gendarmerie). Elle a eu plusieurs séances de travail avec l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) et la Direction des Transports Terrestres. Elle a été reçue en audience par Monsieur Mamadou SECK, Ministre des Infrastructures, de l'Équipement, des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Intérieurs (METTTMI) en présence de ses collaborateurs.. La mission a visité le corridor du côté du Sénégal, mais elle n'a pas pu faire les derniers 40 km pour arriver à la frontière compte tenu des difficultés d'accès à cette période de l'année et a, au cours de cette visite, eu une réunion avec les représentants des populations et des ONG de Kédougou et de Saraya sous la présidence respective du Préfet de Kédougou et du Sous-Préfet de Saraya. Elle a visité les installations du port Autonome de Dakar et a eu une séance de travail avec le Directeur Commercial du port en présence d'un représentant des Entrepôts maliens au Sénégal (EMASE). La mission a par ailleurs rencontré certains bailleurs de fonds représentés à Dakar, notamment, la Banque mondiale, l'Union européenne, la BOAD, la BID, l'Ambassade du Japon, la JICA ainsi que des Chargés de projets de la BADEA et du Fonds de l'OPEP en mission à Dakar. Les résultats de la mission ont été présentés à Monsieur Fadel KANE Secrétaire Général du (METTTMI).

1.6. Les résultats de la mission ont été restitués à la réunion de synthèse qui s'est tenue le vendredi 01/06/2005 dans les locaux de la DCET sous la présidence de Monsieur ???, Directeur du ??? en présence de la délégation du Mali à laquelle s'est joint Monsieur TRAORE de la Direction Générale de la Dette Publique et de Monsieur Amadou HAROUNA, Directeur de l'Aménagement du Territoire et des Infrastructures de l'UEMOA.

1.7. La mission remercie les Autorités maliennes et sénégalaises, en particulier la Direction

Nationale des Routes du Mali et l'AATR et toutes les personnes rencontrées dont la liste est jointe en annexe 1, pour leur disponibilité, l'appui logistique et pour n'avoir ménagé aucun effort pour faciliter son travail.

1.8. Le présent aide-mémoire résume les résultats des différentes séances de travail et les principales conclusions et recommandations de la mission, lesquelles nécessitent pour être définitives, l'approbation et la confirmation officielle par la Banque, à la Commission de l'UEMOA, aux Gouvernements du Mali et du Sénégal, après le retour de la mission à Tunis.

## 2. EXAMEN DES RAPPORTS DE L'ETUDE D'ACTUALISATION

2.1. Sur financement de la Banque Islamique de Développement (BID), le tronçon Kita-Saraya a fait l'objet d'une étude de faisabilité réalisée en 1989, puis d'études techniques détaillées et de préparation de DAO en mai 1998. Une actualisation de l'étude économique et la réalisation d'études de l'impact sur l'environnement ont été menées en 2001. La KFW a financé l'étude du bitumage du tronçon Kati-Kita en 2002. Sur financement du FAD dans le cadre du PR-1, les études du tronçon Kita-Saraya ont été actualisées et l'étude de réhabilitation du tronçon Saraya-Kédougou a été réalisée. Les rapports provisoires de ces études ont été examinés au cours de la mission avec la Commission de l'UEMOA, les représentants des Administrations du Mali et du Sénégal. Ces rapports ont fait l'objet d'observations détaillées transmis au consultant dont le résumé est ci-après.

### Etudes techniques et économiques

2.2. La mission a examiné avec l'administration les différents rapports, notamment l'actualisation de l'étude de faisabilité et l'étude détaillée du tronçon Kita-Saraya. Le rapport d'avancement technique du consultant de mai 2005 propose trois variantes pour la structure de la chaussée : Grave humidifiée (GRH) en couche de base et Bicouche en revêtement, la latérite améliorée au ciment (2 à 3%) en couche de base et du bicouche en revêtement, et la GRH en couche de base et le BB (5cm) en revêtement.

2.3. Il a été demandé au consultant de comparer ces différentes variantes en faisant ressortir les avantages et les inconvénients de chacune d'elles et de faire une recommandation. D'ores et déjà, compte tenu des taux de rentabilité annoncés, les Administrations des deux pays sont favorables à la structure en GRH et BB.

2.4. Les résultats de cette étude ont conclu à la rentabilité du programme, avec un taux de rentabilité interne (TRI) variant de 21% à 18% suivant la solution technique. Les commentaires ont porté sur la nécessité de revoir les données statistiques en donnant les informations les plus récentes et de tenir compte du trafic induit.

### Etude environnementale

2.5. La mission a examiné le rapport de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) et a noté beaucoup d'insuffisances. L'EIES s'est limitée à une évaluation environnementale et sociale d'un projet de construction de route au lieu d'un projet de facilitation de transport dans le corridor Sud entre Dakar et Bamako. Par ailleurs, la mission recommande que le consultant consulte le WWF, l'UICN, les directions des parcs nationaux, les directions des eaux et forêts, les services régionales, le Wetland International et d'autres organisations qui sont actives dans la zone. A l'issue de ces rencontres, des procès verbaux de réunions devront être établis et inclus dans l'annexe de l'EIES. La mission a eu des entretiens avec ces différentes structures qui ont déclaré n'avoir pas été consultés par les experts du Consultant chargés de l'EIES.

2.6. Les points qui devront être repris dont les détails ont été transmis au consultant sont : (i) l'inclusion d'un résumé non technique dans le rapport de l'EIES suivant le format type ; (ii) l'élaboration du rapport de l'EIES suivant le même format (iii) l'inclusion de plus de données et d'information précises sur les endroits spécifiques où ces impacts seront ressentis, l'étendu et la gravité de ces impacts en termes quantitatif et qualitatif, les détails soutenus avec des données précises sur les retombées socio-économiques positives ; (iv) l'inclusion de plus d'informations sur les forêts

classées, les aires protégées, les parcs naturels et les zones sensibles à l'environnement ; (v) la prise en compte des autres points tels que les potentialités, les activités de construction, les emplacements des postes frontaliers, les scanners, les problèmes de sécurité pendant la mise en œuvre du projet, l'insécurité des usagers de la route par l'augmentation du volume et de la vitesse du trafic, la pression croissante sur les ressources naturelles par l'augmentation de la population, l'augmentation de pression sur la flore et la faune, en particulier sur le Parc de Niokolokoba et le ZIC de Falémé et le réserve de Bafing, les problèmes socio-économiques et culturels occasionnés par des activités divers et compétitivités auprès des nationalités différentes, les travaux connexes qui seront mis en œuvre pour améliorer la qualité de vie des populations, les impacts du projet sur l'influence que subira le mode de vie des populations défavorisées ; (vi) l'inclusion de plus de détails sur le programme de suivi environnemental et social, avec les coûts associés ainsi que sur les points relatifs aux expropriations, indemnités et réinstallations (types et quantités des biens qui seront affectés, nombre des maisons et superficies de cultures qui seront détruites, superficies de terrains qui seront expropriés; leurs coûts ; les types et niveaux d'indemnisation. Au cas où il y aurait des expropriations de maisons, un plan de réinstallation sera également préparé en conformité au format de la Banque ; (vii) l'élaboration de l'EIES et d'un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) en concertation avec les Ministères de l'environnement du Mali et du Sénégal, les autorités et institutions concernées, les chefs des villages, les ONG et en conformité avec les codes de l'environnement des deux pays et des procédures de validation et d'approbation en vigueur dans les deux pays.

### Etude sociale

2.7. La mission a adopté une démarche participative concernant ces volets. Ainsi, elle a rencontré les différents services techniques concernés à Bamako puis à Dakar et tenu des séances de travail avec les principaux bénéficiaires du projet à Kita et Kédougou. Au cours de ces rencontres qui ont connu une forte participation des femmes, les bénéficiaires ont manifesté leur intérêt pour le programme et ont formulé de nombreuses doléances. Leurs principales contraintes se résument comme suit: manque d'eau potable;; insuffisance d'équipements de santé ; insuffisance du personnel de santé ; manque d'infrastructures et moyens de transport routiers pour évacuer les malades ; insuffisance d'écoles dans les villages ; état défectueux des pistes de production ; difficultés de faire du maraîchage en saison sèche ; problèmes d'assainissement et absence de véhicules pour évacuer les déchets solides ; problèmes d'alphabétisation ; etc. Ces doléances se justifient par l'insuffisance des activités génératrice de revenus et l'importante sollicitation des femmes face aux dépenses familiales ; l'insuffisance et le manque de possibilité de financement des activités génératrices de revenus ; le manque d'initiative et la surcharge des activités ménagères qui occupent tout le temps des femmes et durant toute leur vie active. La mission a insisté sur le fait que le financement des activités dépendra fortement de l'implication des bénéficiaires pour garantir la durabilité des investissements.

2.8. Au Mali, la zone du programme est caractérisée par une pauvreté préoccupante. La pauvreté touche 63,8% de la population totale, dont près d'un tiers vit dans l'extrême pauvreté. Au Sénégal, la pauvreté est localisée pour une large part dans les zones rurales. Cette concentration de la pauvreté en milieu rural est également confirmée par l'EPPS (2001): en effet, l'incidence de la pauvreté varierait en zone rurale entre 72% et 88 % alors qu'en zone urbaine, elle varie entre 44% et 59 %. Dans les deux cas, l'incidence de la pauvreté demeure forte

2.9. La situation du genre au Mali et au Sénégal est marquée par une pauvreté croissante qui constitue un facteur aggravant d'une situation marquée par des disparités à tous les niveaux: faible accès à l'éducation ; faible accès aux facteurs et moyens de production; participation à l'économie non visible à travers la comptabilité nationale; faible accès à la formation et à l'encadrement ; préjugés et faible compétitivité sur le marché du travail. La discrimination à l'égard des femmes en matière d'accès aux ressources a une forte incidence sur l'économie du ménage car elle réduit la productivité du travail.

2.10. Par rapport aux contraintes et difficultés identifiées dans les différents domaines de développement de la zone, des appuis ont été sollicités par la population. La mission, tout en précisant que le programme ne pourra pas prendre en charge toutes les doléances formulées, a indiqué qu'elle

examinera notamment, les doléances relatives à la réhabilitation des infrastructures sociales (case de santé, écoles situées non loin de la route, etc.), à la fourniture d'eau (forage), à la sensibilisation sur les MST Sida/paludisme/excision/mariage et grossesses précoces et celles concernant les pistes rurales de desserte et de désenclavement.

2.11. Suite à l'examen du rapport d'analyse sociale et au regard de ce qui précède, il a été demandé au Consultant d'enrichir et de compléter son étude, en s'appropriant les conclusions des séances de travail entre les populations et la mission et en rencontrant les Autorités Administratives locales concernées par le programme afin d'approfondir la pertinence et la faisabilité de certaines activités susceptibles d'être financées par le programme. A cet effet, le consultant réexaminera dans les centres de Kita, Kénieba (approche participative), Saraya et Kédougou, les points suivants : (i) inventaire des groupements féminins dans les zones du projet; (ii) inventaire de l'état des infrastructures socio-communautaires, infrastructures scolaires et pistes de desserte situées sur le tracé de la route et des besoins en travaux de réhabilitation, en équipement et inventaire des équipements marchands, etc; (iii) point sur les activités de maraîchage et besoins en eau et en eau potable; (iv) examen du degré d'implication de la municipalité et des associations de femmes dans les activités d'assainissement et de collecte des déchets dans la ville de Kita et évaluer les besoins de travaux d'électrification du centre pour handicapés de Kita; (v) inventaire des activités de micro-finance dans les zones respectives du programme et proposer des mesures pour garantir la participation des pauvres ; (vi) inventaire des activités génératrices de revenus développées par les bénéficiaires et identification des besoins de formation; (viii) inventaire des partenaires au développement intervenant dans les secteurs d'activités du programme; (ix) examen de la durabilité des futurs investissements et proposition de mesures d'accompagnement pour toutes les activités identifiées; (x) inventaire des besoins en alphabétisation/IEC, notamment, en besoin d'infrastructure de locaux et d'équipements.

#### Situation existante des tronçons du corridor

2.12. Le corridor Dakar-Bamako par le sud objet du présent programme fait partie de la transafricaine (trans-sahélienne) reliant Dakar à Massawa au Soudan. Long de 1350 km, le corridor comporte 472 km de routes en terre et pistes difficilement carrossables. Le tableau ci-après résume l'état des tronçons du corridor.

Pays	Tronçons	Long en Km	Situation et Etat d'avancement
Mali	Bamako-Kati		Route Bitumée en Bon état (2 axes d'entrées sont disponibles : l'ancien axe et la voie de contournement). L'ancien axe mériterait dans un avenir proche un entretien périodique lourd.
Mali	Kati-Kita	160	Route en terre moderne, mauvais état, étude complète achevée en 2003, démarrage travaux de réaménagement et bitumage en juillet 2005 sur financement UE et KFW
Mali	Kita - Kokofata		En terre, mauvais état, études complémentaires à l'étude de 2001 à achever en juillet 2005, processus d'acquisition en cours et démarrage travaux prévus en 2006 sur financement de la BID
Mali	Kokofata-Frontière du Sénégal		Piste en très mauvais état, études complémentaires à l'étude de 2001 à achever en juillet 2005
Mali	Kokofata-Falémé		En terre en mauvais état, études complémentaires à l'étude de 2001 à achever en juillet 2005
Sénégal	Falémé- Saraya	51	Piste en très mauvais état, études complémentaires à l'étude de 2001 à achever en juillet 2005
Sénégal	Saraya-Kédougou	61	Route bitumée en mauvais état, études techniques de réhabilitation à achever en juillet 2005
Sénégal	Kédougou-Tambacounda		Route en assez bon état, mais nécessite un entretien périodique
Sénégal	Tambacounda-Kaolack		Bitumé ; la section Tambacounda-Birkilane en mauvais état sera réhabilitée sur financement de l'UE
Sénégal	Kaolack-Port de Dakar		Route bitumée en bon état, travaux de réhabilitation et/ou d'élargissement achevés entre 1999 et 2004. Toutefois de fortes congestions à toute heure sont enregistrées sur les 25 derniers km entre Rufisque et Dakar. Des travaux de construction d'échangeurs sont en cours et les projets de construction de voies alternatifs (Autoroute Dakar-Diam Niadio et prolongement de la Voie de Dégagement Nord) sont avancés.
	<b>Total</b>		

2.13. L'attention de la mission a été attirée sur les problèmes d'insuffisance de points d'alimentation en eau potable dans la zone d'influence du programme (ZIP) et sur les difficultés d'accessibilité qui empêchent de mettre en valeur des potentialités de la zone (extension et gestion communautaire du patrimoine forestier et de la culture du coton, évacuation des produits vivriers par exemple). Au cours

de la visite de la route, la mission a relevé que : (i) les jeunes filles/femmes consacrent une bonne partie de leur temps pour se déplacer à pieds sur de longues distances afin de puiser de l'eau potable; et (ii) les infrastructures de base situées le long du programme sont totalement délabrées et non clôturées. L'étude d'impact social identifiera dans la zone du programme, les infrastructures de base et socio-économiques les plus appropriées à réaliser ou à réhabiliter ainsi que les sites d'implantation des bases vie pour permettre leur utilisation judicieuse à la fin des travaux.

2.14. Sur le plan des entraves à la circulation sur le corridor, la mission a pu noter lors de sa visite du site que les points de contrôle sont multiples (5 points de contrôle sur une distance de moins de 5km à Kaffrine par exemple). Cette situation a été évoquée au cours de l'audience que le Ministre en charge des Routes du Sénégal a accordé à la mission qui a tenu à faire-part de la volonté du gouvernement de supprimer les postes de contrôle intermédiaires. A ces points de contrôle s'ajoutent ceux installés à l'entrée et à la sortie des villes pour lever des taxes de passage et de stationnement, comme c'est le cas à Kédougou, qui pourraient se généraliser si des dispositions ne sont pas prises rapidement pour y mettre fin. Par ailleurs, l'application des conventions TRIE et TRI ainsi que le contrôle de la charge à l'essieu ne sont pas effectifs sur le corridor. Ces entraves qui grèvent le coût de transport est une des raisons de l'engorgement du port de Dakar où les EMASE réclament plus d'espaces du fait des longs délais de séjour au port (20 à 30 jours pour un conteneur) en attendant de disposer d'un wagon pour emprunter le chemin de fer plus compétitif et plus sécuritaire, malgré les 8 heures d'attente à la frontière à Kayes.

### 3. LE PROGRAMME

#### Objectifs du programme

3.1. Le programme devrait : (i) contribuer au renforcement de l'intégration économique et de la coopération sous-régionale des pays membres de l'UEMOA et de la CEDEAO et au désenclavement des pays de l'hinterland ; (ii) créer une liaison routière permanente par le Sud de bon niveau de service entre le Sénégal et le Mali en vue de réduire les coûts de transports et promouvoir les échanges économiques entre les deux pays ; (iii) réduire les coûts généralisés de transport grâce aux actions et mesures de facilitation du transit et transports routiers entre les deux pays ; (iv) améliorer la durabilité des investissements par le contrôle des charges à l'essieu ; et (v) améliorer les conditions de vie des populations de la zone du projet en réduisant les distances de transport pour l'approvisionnement en eau potable et relevant l'indice d'accessibilité aux services de base.

#### Composantes du programme

3.2. Les composantes du programme sont résumées ci-après.

#### A) AMENAGEMENT ET/OU RENFORCEMENT DES ROUTES DU CORRIDOR

- A.1 - Réaménagement et bitumage du tronçon Kati-Kita
- A.2 - Aménagement et bitumage du tronçon Kita – Pk 38 au Mali
- A.3 - Aménagement et bitumage du tronçon PK 38 – au PK158 au Mali
- A.4 - Construction d'ouvrages d'art (5 ponts)
- A.5 - Aménagement et bitumage du tronçon Falémé à Saraya au Sénégal
- A.6 - Réhabilitation du tronçon Saraya-Kédougou au Sénégal
- A.7 - Réhabilitation du tronçon Tambacounda-Birkilane
- A.8 - Mesures d'atténuation impacts sur l'environnement
- A.9 - Sensibilisation au VIH/Sida, paludisme, etc
- A.10 - Contrôle et surveillance des travaux

#### B) AMENAGEMENTS CONNEXES

- B.1 - Etudes détaillées de pistes et d'AEV
- B.2 - Aménagement de pistes rurales
- B.3 - Aménagement de forages

- B.4 - Réhabilitation d'infrastructures sociales
- B.5 - Aménagement de points de déstressage du bétail et d'aires de repos
- B.6 - Contrôle et surveillance des travaux

C) ACTIONS ET MESURES DE FACILITATION DU TRANSPORT ET TRANSIT

- C.1 - Etude de système d'information Anticipé sur la Marchandise (SIAM), radio communication et poste de contrôle juxtaposé
- C.2 - Construction du poste de contrôle juxtaposé à la frontière
- C.3 - Fourniture et installation des équipements du poste de contrôle juxtaposé et de pèses-essieux sur le corridor
- C.4 - Mise en place du SIAM
- C.5 - Mise en place du système de radio communication
- C.6 - Contrôle et surveillance des travaux
- C.7 - Formation / séminaires / voyages d'études/Sensibilisation

D) GESTION DU PROGRAMME

- D.1 - Fonctionnement de la Coordination du programme au niveau de l'UEMOA de la DNR et de l'AATR
- D.2 - Suivi-Evaluation
- D.3 - Equipements AATR/DTT Sénégal et DNR/DTT Mali
- D.4 - Fonctionnement du CTM
- D.5 - Audit financier et comptable

Aménagement et/ou réhabilitation routiers

3.3. Les travaux routiers comprennent des travaux d'aménagements et de bitumage des tronçons de route en terre, et de réhabilitation des tronçons routiers bitumés en mauvais état. Cette composante comprend également les travaux ou mesures pour l'atténuation de l'impact sur l'environnement ainsi que la sensibilisation à la protection de l'environnement, et à la prévention contre le VIH/sida, le paludisme et la sécurité routière.

Aménagement et ou réhabilitation d'infrastructures connexes

3.4. L'étude d'impact social en cours identifiera dans la zone du programme, les infrastructures socio-économiques les plus appropriées à réaliser ou à réhabiliter.

Facilitation du transport et transit routier

3.5. Pour la facilitation du transport et du transit routiers sur le corridor, le programme se focalisera sur le transport sécurisé (transports par conteneur, par citerne et, sous certaines conditions, le transport en camions scellés). Afin de limiter le contrôle pour ces catégories de transport aux points de départ, aux frontières et aux points d'arrivée, il est prévu dans le cadre du programme : (i) d'installer un système de suivi de la marchandise ; (ii) d'installer un système de communications par radio ; (iii) de construire un poste de contrôle juxtaposé à la frontière des deux pays sur le corridor qui sera équipé en pont bascule/pèse-essieux, scanner et équipements informatiques; (iv) de faciliter l'utilisation d'un seul carnet TRIE pour un trajet sur le corridor ; (v) de procéder à la sensibilisation aux activités et objectifs du programme. L'engagement des deux Etats pour limiter le contrôle sur le corridor tel que défini ci-dessus et l'établissement des dispositions réglementaires à cet effet constituent une condition du programme. Il en sera de même pour l'adoption du statut juridique du corridor dont l'étude est cours au sein de la CEDEAO et pour la mise en place d'un comité de gestion du corridor. Cette composante comprend l'organisation de séminaires, les voyages d'études et la sensibilisation générale sur le programme.

Gestion du programme

3.6. Cette composante comprend les appuis à l'UEMOA, à la DNR et à l'AATR pour la coordination du programme, le suivi évaluation des indicateurs du programme et l'audit du volet du

programme directement géré par l'UEMOA.

### Description du Programme

3.7. Les réalisations attendues du projet sont :

1. 162 km de route réaménagés et bitumés entre Kati et Kita, 257 km de route aménagée entre Kita et la Falémé ; 51 km de route aménagée entre la Falémé et Saraya ; 62 km de route réhabilitée entre Saraya et Kédougou ; 5 OA d'un linéaire total de 650 m construits au Mali ; un viaduc de 250 ml construit sur la Falémé à la frontière des deux pays ; 337 km de route entre Tambacounda et Birkilane Réhabilitée
2. 100 km de pistes rurales aménagées ; Forages réalisés au Mali et forages au Sénégal ; écoles reconstruites ; 1500 tables bancs fournis aux écoles de Kita ; 10 cases de santé construites et équipées au Mali et au Sénégal y compris la formation des matrones (20) et agents de santé communautaire (10) ; 2 parcs de destrassage du bétail construits ;
3. 1 poste de contrôle juxtaposé construit à la frontière des deux pays y compris la fourniture de : ordinateurs, tables de travail, armoires de rangement, étagères de rangement, lits de repos, coffres-forts, véhicules tout terrain, ponts bascule, pèse-essieux fixes, pèses-essieux mobiles ; 1 scanner etc. ; équipements radio fournis et installés ; équipement SIAM fourni ; 50 agents des deux pays formés ; 1000 usagers sensibilisés sur le concept de corridor ;
4. 8 enquêtes de suivi évaluation du corridor réalisés ; 4 véhicules mis à la disposition de l'AATR (2) et de la DNR (2) pour la coordination du programme ; 1 million de personnes sensibilisées au VIH/SIDA, etc ; 3 rapports d'audit produits ; 2 coordonnateurs nommés et 1 assistant technique mis à la disposition de l'UEMOA ; 1 CTM de 15 membres créé pour le suivi du programme.

3.8. Le projet a été divisé en plusieurs sections et les travaux à l'intérieur de ces sections, seront divisés en lots pour faciliter le financement par les différents bailleurs de fonds.

### Coût du programme

3.9. Sur la base des études disponibles et des provisions pour imprévus physiques, aléas financiers et pour les infrastructures connexes, le coût du programme est estimé en HTT à près de **194 milliards** de FCFA. Les financements potentiellement disponibles représentent près de 134 milliards de F.CFA, soit près 69%. Le gap de financement représenterait **59,5 milliards de F.CFA**, soit 31% du coût du programme. Les taxes seront prises en charge par les Gouvernements

### Coordination des bailleurs de fonds et plan de financement

3.10. La mission a rencontré les principaux bailleurs de fonds du secteur des transports présents dans les deux Pays à savoir : l'Union européenne (UE), la Banque Mondiale, la BOAD, la BID, l'Ambassade du Japon, et des chargés de projets de la BADEA et du Fonds de l'OPEP en mission au Sénégal. Elle a échangé avec ces partenaires des informations sur la stratégie dans le secteur des transports, sur le fonctionnement des fonds routiers dans les deux pays, sur les interventions en cours ou projetées de chacune des Institutions et les possibilités de collaboration dans le cadre du présent programme. Il ressort de ces discussions les éléments ci-après.

- La BOAD a marqué un intérêt pour le programme, toutefois son intervention ne pourrait être envisagée qu'à partir de 2006. Elle a souhaité que très rapidement les requêtes de financement des Etats soient envoyées pour qu'une mission d'évaluation conjointe FAD/BOAD avant fin 2005 puisse être envisagée.
- L'UE a indiqué qu'elle est déjà engagée, non seulement sur la voie Dakar-Bamako par le nord, mais aussi sur le premier tronçon (Kati-Kita) de la voie Dakar-Bamako par le sud dont les travaux devraient démarrer dans le courant du 3<sup>ème</sup> trimestre de 2005. L'UE est aussi engagée sur le tronçon Birkilane-Tambacounda.
- La Banque Mondiale a informé la mission qu'elle est engagée dans le cadre de la construction de l'autoroute Dakar-Diam Niadio dont l'objectif est d'améliorer l'accès au centre ville aussi bien pour le trafic national que le trafic de transit. A ce titre, l'IDA a prévu une contribution de

50 millions de \$US (25 milliards de F.CFA) pour le financement des travaux de construction de cet axe dont le coût global est estimé à 120 milliards de F.CFA y compris la construction de tous les échangeurs et le recasement des populations (12 milliards FCFA).

- La BID a déjà approuvé en 2003 des prêts de 10 millions de \$US par pays pour le financement des travaux de tronçons routiers de l'axe. Après concertation avec les deux pays, elle a commencé à engager le processus d'acquisition des travaux et de leur contrôle.
- La Coopération japonaise serait intéressée à financer en partie ou en totalité les ouvrages d'art à condition qu'elle ait l'assurance, à travers les marchés de travaux signés, de l'intervention d'autres bailleurs pour l'aménagement total des tronçons non revêtus du corridor (Kita-Saraya). La mission a fait remarquer qu'en ce qui concerne la Banque (et probablement d'autres bailleurs de fonds), elle n'interviendrait que si le financement est complètement bouclé et ne donnerait son avis de non-objection sur des marchés que si les gouvernements disposent de l'engagement de ces bailleurs de fonds à participer au financement (lettres d'engagement ou accords de subvention ou de prêt signés). Ces conditionnalités croisées devraient emmener la Coopération japonaise à demander d'autres assurances aux deux gouvernements que les marchés signés.
- La BADEA et le Fonds de l'OPEP ont informé la mission qu'ils sont déjà engagés dans des programmes avec les deux gouvernements pour les années 2005-2006. Toutefois, en cas de réexamen des priorités par ces gouvernements, ils pourraient envisager d'intervenir dans le financement du programme. Cependant l'intervention de chacun d'entre eux ne dépasserait pas 10 millions de \$US par an, par projet et par pays.

3.11. Au vu de ce qui précède les deux gouvernements devraient adresser dans les meilleurs délais les requêtes de financement aux bailleurs de fonds potentiels et convoquer une réunion des bailleurs de fonds du programme. En outre, ils devraient envisager l'envoi de mission préparatoire de cette réunion auprès de certains de ces bailleurs de fonds.

3.12. Le Programme sera financé par le FAD à travers ses ressources pour les opérations à caractère multinational et d'autres bailleurs de fonds, notamment la BOAD, l'Union européenne, la Coopération japonaise, la BID etc. Sur l'ensemble du corridor la situation se présente comme suit : 15% du linéaire du corridor sont en très bon état, 20% du linéaire en assez bon état, mais nécessite un entretien période à moyen terme et 65% en très mauvais état. Les financements potentiellement acquis et le gap de financement sont résumés par le tableau ci-après.

Pays	Tronçon	Long en Km	Coût Total en Mo FCFA	Potentiellement acquis en millions de FCFA	Recherché en Millions de FCFA	Bailleurs de fonds
Mali	Bamako-Kati	7				
Mali	Kati-Kita	162	27 675	27 675	0	UE/KFW/GOUV
Mali	Kita - PK-38	38	5 626	5 626	0	BID/Gouv
Mali	Pk38-Kokofata-Falémé	221	69 871	23 165	46 707	FAD/BOAD/Autres bailleurs /Gouv
Mali	Ouvrage d'art	0,65	7 392	7 392	0	Japon à confirmer
Mali/Sénégal	Pont sur la Falémé	0,25	2 756	2 756	0	Japon à confirmer
Sénégal	Falémé- Saraya	51	14 882	5 500	9 382	BID/Gouv/Autres bailleurs
Sénégal	Saraya-Kédougou	61	13 940	13 940	0	FAD/BOAD
Sénégal	Kédougou-Tambacounda	231			0	
Sénégal	Tambacounda-Birkilane	337,4	40 252	40 252	0	UE/Gouv
Sénégal	Birkilane-Kaolack	34,1			0	
Sénégal	Kaolack-Port de Dakar	207			0	
Sénégal/Mali	Mesure de facilitation		6 617	3 234	3 383	FAD/Gouvs/UEMOA/UE PIR
Sénégal/Mali	Travaux connexes		3 070	3 070	0	FAD/Gouvs
Sénégal/Mali	Gestion du programme		1 532	1 532	0	FAD/Gouvs/UEMOA
	<b>Total</b>	1 350,40	193 612	134 141	59 471	

En %	69%	31%
------	-----	-----

### Organe d'exécution et disposition institutionnelle

- 3.13. Le programme s'inscrit dans le cadre du PACITR de l'UEMOA dont la coordination générale et le suivi sont assurés par la Commission de l'UEMOA à travers les Directions chargées des Infrastructures et des Transports et Télécommunications du Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire, des Infrastructures, des Transports et des Télécommunications (DATC). Le renforcement en ressources humaines de ces deux Directions est engagé depuis le début de l'année 2004 et d'ici la fin de l'année 2005, elles devraient compter en personnel permanent 9 cadres dont 5 s'occupent du secteur des transports routiers (trois économistes des transports, deux Ingénieurs routiers). De plus depuis 2ans, elles mettent en œuvre de façon satisfaisante un programme similaire. Outre la coordination générale, le DATC sera l'organe d'exécution pour les activités liées à la facilitation du transport et transit routier ainsi que l'audit comptable et financier du programme.
- 3.14. Le Ministère de l'Equipement et des Transports du Mali à travers les Directions nationales de routes et des transports et le Ministère des Infrastructures, de l'Equipement, des Transports Terrestres et Transports maritimes intérieurs (MIETTTMI) à travers l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) et la Direction des Transports Terrestres (DTT) assureront leur rôle habituel d'organe d'exécution du volet travaux et contrôle des travaux d'aménagement et de réhabilitation des routes et des aménagements connexes et le suivi de la mise en œuvre de la facilitation du transport chacun sur son territoire.
- 3.15. Pour le suivi de la mise en œuvre du PACITR, un Comité de pilotage du programme (CP) a été créé. Ce Comité présidé par le Commissaire chargé du DATC comprend les représentants des 8 pays membres de l'UEMOA (un de chacune des Directions nationales en charge des routes et des transports et du fonds routier), la BCEAO, la BOAD, la CEDEAO, des représentants de la Commission et les représentants des bailleurs de fonds. Il est prévu que le CP se réunisse deux fois par an pour faire le point sur l'état d'avancement de la stratégie communautaire et du PACITR, et pour élaborer les projets de directives, de règlements et du programme actualisé des investissements. Ce Comité s'est déjà réuni deux fois (Cotonou en juillet 2003 et Niamey en 2004). Le secrétariat technique du CP est chargé de gérer les différentes composantes du PACITR en liaison avec les correspondants des divers Etats membres, de suivre les études communautaires d'approfondissement de la stratégie, mettre en œuvre une banque de données régionales et d'élaborer un système de suivi-évaluation pour chacune des composantes du PACITR.
- 3.16. Il a été retenu dans le cadre de la stratégie que chaque pays mette en place un Comité National de Facilitation (CNF) et un Observatoire sur les Pratiques Anormales (OPAN).
- ### Dispositions institutionnelles
- 3.17. Le volet coordination du programme et celui lié aux acquisitions concernant les composantes relatives à la facilitation, à la sensibilisation générale, aux études et renforcement de capacités seront directement gérés par le DATC, tandis que ceux liés travaux et contrôles des travaux routiers et connexes seront assurés par l'AATR et la DNR. Afin de permettre à ces Directions de mener à bien leur mission et de faire face à ses tâches supplémentaires, un renforcement des moyens existants de ses Directions est prévu à la fois en assistance technique et en moyens logistiques et équipements. Ainsi, le programme financera le recrutement de trois (3) Coordonnateurs dont l'un à la DNR, l'autre à l'AATR et le 3<sup>ème</sup> au sein de la DATC de l'UEMOA qui seront chargés de suivi administratif et technique de l'exécution du programme et avec l'appui des comptables des ces organes du suivi comptable et financier. Ces coordonnateurs seront évalués périodiquement sur la base de TDR, d'indicateurs de mesure de performance et de modalités et périodicités d'évaluation desdites performances. Les profils et expériences de ces coordonnateurs ainsi que les TDR et les indicateurs d'évaluation des performances seront préalablement soumis au FAD pour approbation.
- 3.18. Pour assurer une bonne coordination des activités du programme, il est prévu la mise en place d'un Comité technique mixte (CTM) comprenant les Directeurs des routes, des transports terrestres et

de l'environnement de chacun des deux pays ou leurs représentants ainsi que ceux de la DAI et la DTT de l'UEMOA. Ce Comité sera coordonné par la DATC de l'UEMOA. Le CTM aura pour mission de coordonner la mise en œuvre du programme, de résoudre les problèmes qui surviendraient et d'assurer une exécution harmonieuse du programme dans les pays. Il se réunira au moins quatre fois par an successivement dans l'un des deux pays et les frais y afférents ont été intégrés dans le coût du programme. La création du CTM par décision de la Commission de l'UEMOA et la désignation de ses membres au niveau de chaque pays par d'arrêtés pris par les Ministres en charge des routes et des transports est une condition du projet.

3.19. L'UEMOA s'assurera que les deux pays mettent en place leur Comité de Facilitation et l'Observatoire sur les pratiques conformément aux TDR établis à cet effet par la Commission de l'UEMOA. Par ailleurs, avant la fin de l'exécution des activités du programme, l'UEMOA et les deux pays mettront en place un comité de gestion du corridor. Leur engagement à créer ce comité et l'Observatoire est une condition du programme.

#### Financement de l'entretien routier et durabilité du programme

3.20. Dans le cadre de la stratégie du PACITR de l'UEMOA approuvée le 23 juin 1997 par le Conseil des Ministres de l'Union, il est recommandé aux Etats membres de l'Union de mettre en place des fonds routiers de 2<sup>ème</sup> génération. Au niveau de l'UEMOA, il demeure toujours trois types de fonds routiers, à savoir le fond routier de 2<sup>ème</sup> génération basé sur la commercialisation de la route par le paiement de redevance routière (FER au Togo depuis 97 et en Côte d'Ivoire en 2000), le fonds routier de 2<sup>ème</sup> génération partielle dont l'alimentation en ressources se fait par le biais de transfert de fiscalité et de ressources propres (FR au Bénin, CAFER en 1999 au Niger et le FER en Guinée Bissau et Autorité routière au Mali) et des fonds routiers alimentés à travers une ligne budgétaire (Burkina Faso et Sénégal). Une étude de faisabilité et d'avantages comparatifs de la mise en place du FER de 2<sup>ème</sup> génération va démarrer en début juillet au Burkina Faso sur financement de l'IDA. Les textes portant création de la CAFER au Niger sont en cours d'amendement pour en faire un fonds du premier groupe. La mission a examiné avec les Autorités maliennes et sénégalaises les dispositions prises pour la mise en place d'un fonds d'entretien routier de 2<sup>ème</sup> génération (FER) conformément aux recommandations de la stratégie. Il ressort qu'il y a des avancées au Mali mais que le financement de l'entretien routier au Mali au Sénégal est, pour le moment, toujours assuré en grande partie à travers une dotation budgétaire.

3.21. Il ressort qu'au Mali, l'Autorité Routière (AR) a été mise en place avec ses organes et le texte portant institution d'une redevance routière a été adopté. Les ressources pour l'entretien routier proviendraient d'une redevance fixée au départ à 3 F.CFA par litre et d'une dotation budgétaire avec un mécanisme d'évolution permettant à la redevance de se substituer graduellement à la dotation budgétaire. Depuis sa mise en place, l'AR et l'entretien routier connaissent beaucoup de difficultés dues à l'inadéquation entre les besoins et les ressources affectées et à la mobilisation effective desdites ressources. Ainsi, pour l'année 2005, pour des besoins estimés à 15 milliards de FCFA, seuls 9 milliards de F.CFA ont été retenus et le Gouvernement qui n'avait initialement budgétisé que 7,3 milliards de FCFA vient d'y ajouter 1 milliard de FCFA. Pour l'année 2005, l'AR n'avaient pas encore reçu de dotation à la mi-juin 2005, comprenant ainsi la campagne d'entretien de 2005. A la fin juin 2005, seuls 1,9 milliards de FCFA ont été mis à la disposition de l'AR.

3.22. Au Sénégal, les ressources de l'entretien routier (15 milliards de FCFA par an) proviennent actuellement du budget de l'état. Ces ressources sont insuffisantes eu égard aux besoins de l'entretien routier (environ 45 milliards de FCFA pendant 3 ans pour mettre à niveau le réseau) et connu des fortunes diverses dans leur mobilisation. Si l'année 2004, a connu une mobilisation et une mise à disposition régulière des fonds, ce qui a permis une programmation optimale des travaux d'entretien, il n'en va pas de même pour cette année 2005 où à la mi-juin, l'AATR n'avait pas encore reçu de virement, alors que le Trésor public ne connaît pas de problème de trésorerie. Les marchés des travaux d'entretien routier programmés depuis le mois de novembre 2004 au titre de l'année 2005 ont été adjugés en début d'année. Les entreprises ont réalisé la plupart des travaux programmés sur le premier semestre sans être payées. Ce qui aggrave la situation de ces entreprises qui sont des PME qui n'ont

pas de surface financière solide.

3.23. La solution à ces problèmes passe par la mise en place de véritable fonds routier de 2<sup>ème</sup> génération dont les deux piliers sont la mise en place d'organe institutionnel et décisionnel autonome, transparent et participatif et la sécurisation de ressources financières. En ce sens que les redevances provenant des prélèvements directs sur les prix du carburant constituent la majeure source d'approvisionnement du fonds et que ces ressources ne transitent pas par le Trésor. Les Autorités maliennes se sont engagées à examiner rapidement les modalités pour une perception directe de la redevance et à procéder graduellement à une hausse du taux de redevance à ce prélèvement sur les prix du carburant. Dès l'année 2006, ce prélèvement devrait être de 10 F/L au lieu des 3F/L de cette année. Sur le plan des organes de gestion de l'entretien routier, la mission a noté des avancées encourageantes avec la mise en place du Conseil des routes (CR) au Sénégal qui a connu depuis sa mise en place des évolutions dans sa composition. La mission encourage les Autorités sénégalaises d'aller dans le sens d'accorder une place plus prépondérante au secteur privé avec, l'implication par exemple, des assureurs et des pétroliers. Le Ministre en charge des Routes du Sénégal a tenu à rassurer la mission qu'une réflexion est déjà engagée concernant ce sujet et les recommandations de l'étude y relative devraient être présentées aux Autorités avant fin juillet 2005 pour adoption.

3.24. La promotion et le renforcement des capacités locales de l'industrie de la construction et de l'ingénierie routières qui constituent un volet important de l'entretien routier, n'ont pas encore donné les résultats escomptés dans les deux pays. Il y a beaucoup de bureaux de consultant mais avec des capacités encore insuffisantes, peu de PME pour les travaux. Les Centres de Formation dans les deux pays devraient jouer, plus que par le passé, un rôle majeur à l'avenir dans le cadre d'un partenariat entre ces Centres, les opérateurs privés du secteur et l'Etat pour lui permettre d'améliorer ses performances et la pérennité de l'outil.

3.25. La durabilité dépend aussi des dispositions qui devraient être prises pour le démarrage effectif du contrôle de la charge à l'essieu conformément à la norme de 11,5 tonnes à l'essieu définie par la CEDEAO.

#### Dispositions à prendre avant l'évaluation du programme et calendrier indicatif

3.26. L'évaluation du programme est tributaire de la réalisation par les deux Gouvernements des actions ci-après.

- Finaliser les études avec élaboration du Plan de gestion environnementale et sociale incluant la traversée du Parc Niokolokoba et établissement du résumé de l'étude d'impact sur l'environnement
- Adoption des textes portant création d'un fonds routier de 2<sup>ème</sup> génération au Sénégal
- Adoption d'un mécanisme pour un transfert direct, sans transiter par le Trésor, de la redevance au profit de l'Autorité Routière au Mali
- Adresser une requête de financement à la BOAD qui a manifesté son intérêt pour le programme
- Organiser la table ronde des bailleurs de fonds pour le bouclage du financement (MEF et MF)
- Inscrire à l'ordre du jour de la prochaine réunion des Ministres statutaires de l'UEMOA la Directive limitant les contrôles sur les axes routiers du PACITR en deux points à l'intérieur d'un territoire pour les transports sécurisés et la Directive concernant le contrôle de la charge à l'essieu
- Etablir les DAO pour les travaux après l'allotissement
- Organiser la réunion entre les Douanes et les Cautions nationales pour arrêter les dernières modalités pour le démarrage au 01/01/2006 de l'utilisation du carnet TRIE unique

3.27. Le calendrier suivant est donné à titre indicatif :

Activité	Dates	Responsabilité
----------	-------	----------------

Finalisation des études et élaboration du Plan de gestion environnementale et sociale incluant la traversée du Parc Niokolokoba et établissement du résumé de l'étude d'impact sur l'environnement	30-juil-05	Consultant/AATR/DNR/UEMOA
Adoption des rapports EEIS par les deux pays suivant les procédures en vigueur	15-sept-05	MET/MIETTTMI/Ministères Environnement
Adoption des textes portant création d'un fonds routier de 2 <sup>ème</sup> génération au Sénégal	31-Dec-05	MET/MEF du Sénégal
Adoption d'un mécanisme pour un transfert direct, sans transiter par le Trésor, de la redevance au profit de l'Autorité Routière au Mali	30-août-05	MEF et MET du Mali
Transmettre une requête à la BOAD qui a manifesté son intérêt pour le financement du programme	30-juil-05	MEF Mali et MEF Sénégal
Transmission de requêtes à d'autres bailleurs de fonds potentiels (BADEA, Fonds de l'OPEP, BID, FRDC, etc.)	30-juil-05	MEF Mali et MEF Sénégal
Rapport final études	15-sept-05	Consultant/AATR
Entreprendre des missions préparatoires de la table ronde des bailleurs potentiels auprès de certains d'entre eux	30-Oct-05	MEF Mali et MEF Sénégal
Réunion de bailleurs de fonds pour le bouclage du financement du programme	Nov-05	MEF Mali et Sénégal et UEMOA
Evaluation du programme	Nov-05	FAD
Etablir les DAO pour les travaux après l'allotissement	Déct-05	Consultant/UEMOA/DNR/AATR
Inscrire à l'ordre du jour de la prochaine réunion des Ministres statutaires de l'UEMOA, l'examen de la Directive limitant les contrôles sur les axes routiers du PACITR en deux points à l'intérieur d'un territoire pour les transports sécurisés et la Directive concernant le contrôle de la charge à l'essieu	30-Oct-05	Commission UEMOA
Organiser la réunion entre les Douanes et les Cautions nationales pour arrêter les dernières modalités pour le démarrage au 01/01/2006 de l'utilisation du carnet TRIE unique	30-Oct-05	Commission UEMOA
Prendre les dispositions pour mettre fin aux droits de passage des véhicules en transit qui commencent à être institués par les Collectivités locales à la traversée de leur circonscription	Nov-05	Gouvernement de Sénégal

#### 4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

4.1. Selon les résultats de l'étude économique, le programme semble économiquement viable et rentable avec un taux de rentabilité économique de 18 à 20%. Sur le plan technique, le programme semble bien dimensionné.

4.2. Il est recommandé au Gouvernement d'entreprendre les actions nécessaires pour l'achèvement des études complémentaires en cours, le bouclage du financement et pour la durabilité des investissements afin de permettre à la Banque de passer aux autres phases du cycle de projet.

Fait à Dakar, le 01 juillet 2005

Pour le MALI

Pour le SENEGAL

Monsieur Mamadou TRAORE,  
Chargé du suivi des projets à la Direction Générale de la  
Dette Publique  
Ministère de l'Economie et des Finances

Diatourou NDIAYE  
Adjoint au Directeur de la Coopération  
Economique Financière

Pour la BAD

Pour l'UEMOA

Monsieur Bamory TRAORE  
Ingénieur en Chef des Transports  
Division Transport  
Département de l'Infrastructure  
Régions Centre & Ouest

Monsieur Amadou HAROUNA  
Directeur de l'Aménagement du Territoire et des  
Infrastructures

**Annexe 1 : Liste des personnes rencontrées**

Nom et Prénoms	Service/Organisme	Contact
<b>I. UEMOA</b>		
MM Tchaa-Koza TCHALIM	Commissaire chargé de l'Aménagement du Territoire communautaire, des Infrastructures, des Transports et des Télécommunications (DATC)	
Mme Hélène GUISSOU	Directeur des Transports et des Télécommunications (DTT)	
MM Amadou HAROUNA	Directeur de l'Aménagement du Territoire et des Infrastructures communautaires (DAI)	
<b>II. MALI</b>		
MM Abdoulaye KOITA	Ministre de l'Équipement et des Transports (MET)	
Gabouné KEITA,	Directeur National des Routes (DNR) au MET	
Issa Hassimi DIALLO	DNA/DNR	
Djibril TALL	Directeur National des Transports	
Adama TRAORE	DNR	
Cheick Abdel Kader HAÏDARA	Service Données routières, DNR	
Cheick Oumar DIALLO	Service des Données routières, DNR	
Aboubacari ALPHA	Directeur de la Cellule de planification et de statistique, Ministère de l'éducation	
Seydou BAGAYOKO	Sous-Directeur des Opérations/Direction Générale de la Dette Publique	(223)2224658
Bakary Kadry KEITA	CPS/MEN	Cell 67224643
Mamadou TRAORE	Suivi des opérations DGDP/MEF	(2231112)
Sekouba DIARRA	Coordonnateur CSLP/MEF	223 2222935
Mory KANTE	Directeur Général Autorité Routière	tél. : 223 86 37
Amadou TOGOLA	Directeur Général Adjoint des Douanes du Mali	
Balla TRAORE	Chef Division Planification, BEDI-DGPM	
Sidi Mohaded ICHRACH	MFRI/DGD	(6738482)
Modibo Seydou TRAORE	Inspecteur des Douanes /BCI	
Ousmane Alou DIARRA	Douane/CIS	
Mahamadou KEITA	Douane/CIS	
Mamadou SIDIBE	Douane/CIS	
Cheick Oumar SY,	Coordinateur/PDI Douane	
Siaka OUATTARA	Douane/CIS	
DIABI Bassiaka	Président, SYNGP, Sikasso	
Abdoul Wahab DIABATE	transporteur, Sikasso	
Abdoulaye OUATTARA	Transporteur, Sikasso	
Adama COULIBALY	FNTRM	(674 38 40)
Boubacar COULIBALY	transporteur, Sikasso	
Boubacar MAIGA	SOMATRIC, Sikasso	
Drissa KANTE,	syndicat des chauffeurs, Sikasso	

