



**RAPPORT D'EVALUATION**

**ROUTE KANKAN-KOUREMALE-BAMAKO**

**MULTINATIONAL GUINEE-MALI**

**DEPARTEMENT PAR PAYS  
REGION OUEST**

**OCDW  
JANVIER 2000**

## TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
<u>FICHE D'INFORMATION DU PROJET, EQUIVALENCES, SIGLES ET ABREVIATIONS, LISTES DES ANNEXES ET DES TABLEAUX, DONNEES DE BASE, CADRE LOGIQUE DU PROJET, RESUME ANALYTIQUE</u>	i -xi
1. INTRODUCTION .....	1
1.1 Origine et historique du projet.....	1
1.2 Performance des projets similaires.....	2
2. LE SECTEUR DE TRANSPORT.....	3
2.1 Les systèmes de transport dans les deux pays .....	3
2.2 Politique, planification et coordination des transports .....	4
2.3 Contraintes du secteur des transports .....	5
3. LE SOUS-SECTEUR ROUTIER .....	5
3.1 Le réseau routier .....	5
3.2 Le parc automobile et le trafic.....	6
3.3 L'industrie du transport routier .....	6
3.4 L'administration du réseau routier et la formation du personnel.....	6
3.5 L'entretien routier .....	7
3.6 Financement des investissements et de l'entretien routiers.....	8
3.7 L'industrie de la construction routière .....	9
3.8 Les contraintes du sous-secteur routier .....	9
4. LE PROJET.....	10
4.1 Conception et formulation.....	10
4.2 Zone d'influence et bénéficiaires du projet.....	11
4.3 Contexte stratégique .....	13
4.4 Objectifs du projet.....	13
4.5 Description du projet.....	14
4.6 Impacts environnementaux.....	15
4.7 Impact social.....	17
4.8 Coût estimatif du projet.....	18
4.9 Sources de financement et calendrier des dépenses .....	21
5. EXECUTION DU PROJET .....	25
5.1 Organes d'exécution .....	25
5.2 Dispositions institutionnelles .....	25
5.3 Calendrier d'exécution et de supervision .....	26
5.4 Acquisition des biens, travaux et services.....	27
5.5 Dispositions relatives au décaissement .....	29
5.6 Suivi et évaluation.....	29
5.7 Rapports d'audit .....	29
5.8 Coordination avec les autres bailleurs de fonds .....	29

## TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Page</u>
6. DURABILITE DU PROJET ET RISQUES.....	30
6.1 Charges récurrentes .....	30
6.2 Durabilité du projet .....	30
6.3 Principaux risques et mesures d'atténuation .....	31
7. AVANTAGES DU PROJET .....	31
7.1 Généralités.....	31
7.2 Analyse économique .....	32
7.3 Taux de rentabilité économique et test de sensibilité.....	33
8. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS .....	34
8.1 Conclusions .....	34
8.2 Recommandations .....	34

---

Ce rapport a été rédigé par MM. B. ASKOFARE (Ingénieur civil), M. LEKE (Economiste des transports) et M. MBODJ (Economiste des transports) à la suite de la mission d'évaluation effectuée au mois de mai 1997 et des différentes missions de la Banque dans les deux pays effectuées en 1998 et en mars et novembre 1999 dont une mission d'actualisation environnementale conduite par M. M TRAORE (Environnementaliste). MM. G.E. GNIKPINGO (Economiste), T. GUEZODJE (Economiste) ont aussi contribué à la rédaction du rapport. Le Chef de Division responsable est Monsieur H. KAMOUN (Poste 4115).

## FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT

01 B.P. 1387 ABIDJAN 01

Tél. : (225) 20-20-44-44

FAX: (225) 20-32-77-53

TELEX: 23717

### FICHE D'INFORMATION DU PROJET

Date :

Les renseignements ci-dessous ont pour but de fournir quelques indications générales à tous fournisseurs, entrepreneurs, consultants et autres personnes intéressées par la fourniture de biens et services au titre des projets approuvés par les Conseils d'administration du Groupe de la Banque. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès de l'organe d'exécution de l'emprunteur.

1. PAYS ET TITRE DU PROJET : Multinational Guinée/Mali :  
Projet de route Kankan-Kourémalé-Bamako
2. LIEU D'IMPLANTATION : Guinée : Région de Haute Guinée  
Mali : Région de Koulikoro
3. EMPRUNTEURS : République de Guinée  
République du Mali
4. ORGANES D'EXECUTION : Ministère des Travaux Publics et des Transports,  
Direction Nationale des Investissements Routiers,  
BP 581, Conakry/Guinée  
Téléfax N° (224) 41-40-74  
  
Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du  
Territoire, de l'Environnement et de l'Urbanisme,  
Direction Nationale des Travaux Publics,  
BP 1758 Bamako/Mali  
Téléfax N° (223) 22-40-96
5. DESCRIPTION DU PROJET  
  
Le projet comprend les composantes suivantes :  
  
A Section Kankan-Kourémalé  
A.1 Construction d'une route bitumée de 217 km  
A.2 Construction de deux ponts sur le Tinkisso et le Niger  
A.3 Mesures environnementales  
A.4 Contrôle et surveillance des travaux  
A.5 Audit du projet  
A.6 Renforcement de capacités de la DNIR

**B**     Section Kourémalé-Bamako

- B.1     Construction d'une route bitumée de 127 km
- B.2     Mesures environnementales
- B.3     Contrôle et surveillance des travaux
- B.4     Audit du projet
- B.5     Renforcement de capacités de la DNTP

6. COUT TOTAL                     :       101,57 millions d'UC
- i)    Coût en devises               :       84,75 millions d'UC
  - ii)   Coût en monnaie local       :       16,82 millions d'UC

7. PRET FAD

- A la Guinée                         :       10,36 millions d'UC
- Au Mali                               :       13,64 millions d'UC

8. AUTRES SOURCES DE FINANCEMENT

- BOAD                                 :       5,60 millions d'UC
- FED                                   :       42,28 millions d'UC
- BID, BADEA, FKW                   :       24,19 millions d'UC
- Gouv. Guinée                        :       3,25 millions d'UC
- Gouv. Mali                           :       2,26 millions d'UC

9. DATE D'APPROBATION

- DU PRET                             :       Avril 2000

10. DATE PROBABLE DE DEMARRAGE DU

- PROJET/DUREE                     :       Avril 2001 / 38 mois

11. ACQUISITION

- DES TRAVAUX                     :       L'acquisition des travaux financés par le FAD se fera par appels d'offres internationaux. Les dossiers d'appel d'offres seront établis sur la base des dossiers types établis par la Banque ou acceptés par la Banque.

12. SERVICES DE CONSULTANT REQUIS

- ET STADE DE SELECTION :       Les services de consultants sont requis pour le contrôle et la surveillance des travaux et pour l'audit du projet. Le choix des consultants qui seront chargés de ces prestations se fera par appels d'offres sur listes restreintes.

-----

1 UC	=	1 DTS
1 UC	=	1649,89 FG
1 UC	=	889,786 FCFA
1 UC	=	1,36963 \$EU

**EQUIVALENCES, SIGLES ET ABREVIATIONS****Equivalences monétaires**  
(décembre 1999)

1 UC	=	1 649,89 FG
1 UC	=	889,786 FCFA
1 UC	=	1,36963 \$ US

**Exercice budgétaire en Guinée**  
**Exercice budgétaire au Mali**

1er janvier - 31 décembre

**Poids et mesures**

1 kilogramme (kg)	=	2,205 lbs
1 mètre (m)	=	3,29 feet (ft)
1 kilomètre (km)	=	0,621 mile
1 kilomètre carré (km <sup>2</sup> )	=	0,3861 sq mile
1 hectare (ha)	=	2,471 acres

**SIGLES ET ABREVIATIONS**

BAD	=	Banque africaine de développement
BADEA	=	Banque arabe pour le développement en Afrique
BID	=	Banque islamique de développement
BOAD	=	Banque ouest africaine de développement
BSD	=	Bureau de Stratégie et de Développement
CBG	=	Compagnie des Bauxites de Guinée
CEDEAO	=	Communauté économique des états de l'Afrique de l'Ouest
DAF	=	Direction des affaires administratives et financières
DEP	=	Direction des études et de la planification
DETT	=	Division des études techniques et des travaux
DNIR	=	Direction nationale des investissements routiers
DNTP	=	Direction nationale de Travaux Publics
DRTP	=	Directions régionales des Travaux Publics
DTS	=	Droits de tirages spéciaux
EIE	=	Etude d'impact environnemental
FAD	=	Fonds africain de développement
FASR	=	Facilité d'ajustement structurel renforcé
FAT	=	Fonds d'assistance technique
FCFA	=	Franc de la Communauté Financière d'Afrique
FED	=	Fonds Européen de développement
FKD	=	Fonds koweïtien de développement
FMI	=	Fonds Monétaire international
IDA	=	Association internationale pour le développement
KfW	=	Kreditanstalt für Wiederaufbau

**SIGLES ET ABBREVIATIONS (suite)**

LNBTP	=	Laboratoire national du bâtiment et des travaux publics
MEATEU	=	Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et de l'Urbanisme
MTPT	=	Ministère des Travaux Publics et des Transports
ONCFG	=	Office National des Chemins de Fer de Guinée
PAC	=	Port Autonome de Conakry
PIB	=	Produit intérieur brut
PIP	=	Programme d'investissement public
PME	=	Petite et moyenne entreprise
PST	=	Projet sectoriel des transports
TRIE	=	Taux de rentabilité interne économique
VPJ	=	Véhicules par jour
ZIP	=	Zone d'Influence Restreinte du Projet

**Liste des Annexes**

<u>Titre</u>	<u>Nombre de pages</u>
1. Carte de la zone du projet	1
2. Organigramme des organes d'exécution du projet	1
3. Catégorie des dépenses, liste prévisionnelle des biens et services du projet et coût détaillée de la composante renforcement de capacités	3
4. Calendrier d'exécution du projet	1
5. Trafic normal moyen par catégorie de véhicule	1
6. Taux de rentabilité économique et tests de sensibilité	4
7. Liste des documents utilisés	1

**Liste des tableaux**

<u>TITRE</u>	<u>Page</u>
4.1 Résumé du coût estimatif par composante de l'ensemble du projet	19
4.2 Résumé du coût estimatif par composante du projet FAD	20
4.3 Résumé du coût par catégorie de dépense de l'ensemble du projet	20
4.4 Résumé du coût par catégorie de dépense du projet FAD	21
4.5 Source de financement de l'ensemble du projet	21
4.6 Source de financement du projet FAD	21
4.7 Calendrier des dépenses par composante de l'ensemble du projet	23
4.8 Calendrier des dépenses par composante du projet FAD	24
4.9 Calendrier des dépenses par source de financement de l'ensemble du projet	24
4.10 Calendrier des dépenses par source de financement du projet FAD	24
5.1 Calendrier prévisionnel de supervision	27
5.2 Dispositions relatives à l'acquisition des biens et services	27

**MULTINATIONAL : GUINEE/MALI**  
**Projet de route Kankan-Kourémalé-Bamako**  
**Cadre logique du projet**

Date de démarrage            Avril 2000  
Date d'achèvement        Avril 2004  
Equipe de Conception      MM    M.L.B. ASKOFARE, OCDW.6, M. LEKE, OCDW.6, M. MBODJ, OCDW.6

RESUME DESCRIPTIF	INDICATEURS OBJECTIVEMENT VERIFIABLES	MOYENS DE VERIFICATION	HYPOTHESES RISQUES																																																																				
<p><b>1. OBJECTIF SECTORIEL</b></p> <p>1.1. Désenclavement de s régions nord-est de la Guinée et sud-ouest du Mali en vue d'une meilleure intégration sous-régionale, et d'une diversification des voies d'échange extérieur du Mali</p>	<p>1.1. Augmentation des échanges de produits locaux dans la ZIP</p> <p>1.2. Au moins 20% des échanges outre mer du Mali transitent par le port de Conakry</p>	<p>1.1. Statistiques économiques et agricoles</p> <p>1.2. Statistiques import/exports et de transport</p>																																																																					
<p><b>2. OBJECTIFS DU PROJET</b></p> <p>2.1. Créer une liaison routière permanente entre Kankan et Bamako, en vue de réduire les coûts de transports, et promouvoir les activités économiques dans la ZIP</p>	<p>2.1. Elimination des temps d'attente à la traversée des fleuves Tinkisso et Niger à partir de 2005</p> <p>2.2. Augmentation de plus de 15% du trafic à partir de 2005</p> <p>2.3. Réduction de 25%.des coûts d'exploitation des véhicules sur la liaison Bamako - Kankan à partir de 2005</p> <p>2.4. Augmentation des échanges dans la ZIP</p>	<p>2.1. Statistiques économiques</p> <p>2.2. Comptages et enquêtes routiers</p> <p>2.3. Statistiques agricoles</p>	<p>2.1. Poursuite des actions en faveur de l'intégration régionale</p> <p>2.2. Mise en oeuvre correcte des politiques de transports énoncées</p> <p>2.3. Performance et sécurité offertes par le Port de Conakry</p>																																																																				
<p><b>3. RESULTATS</b></p> <p><u>A) Section Kankan - Kourémalé</u></p> <p>3.1. Pont en béton précontraint sur les fleuves Tinkisso et Niger;</p> <p>3.2. Route bitumée de 7m de large</p> <p>3.3. Capacités DNIR renforcée ;</p> <p>3.4. Environnement amélioré par les replantations</p> <p><u>B) Section Kourémalé-Bamako</u></p> <p>3.5. Route bitumée de 7 m de large sur 127 km</p> <p>3.6. Capacités de la DNTP renforcée</p> <p>3.7. Environnement amélioré par les replantations</p>	<p>3.1. 245 m et 490 m de pont réalisés respectivement sur le Tinkisso et le Niger en juillet 2004</p> <p>3.2. 217 km de route répondant aux normes ICTNAR et CEDEAO réalisés en juillet 2004</p> <p>3.3. DNIR équipée en matériel informatique et de logistique</p> <p>3.4. Arbres replantés au moins tous les dix mètres le long de la route en décembre 2004</p> <p>3.5. 127 km de routes répondant aux normes de la CEDEAO et ICTNAR, dont 87 km de composante FAD réalisés en juillet 2004</p> <p>3.6. DNTP équipé en informatique et au moins 15 agents formés en informatique générale et routière en juillet 2003</p> <p>3.7. Arbres replantés au moins tous les dix mètres le long de la route en décembre 2004</p>	<p>3.1. Rapports d'avancement, de supervision, d'audit et d'achèvement du projet</p> <p>3.2. Idem à 3.1</p> <p>3.3. Idem à 3.1</p> <p>3.4. Contrat consultant et PV réception matériel</p> <p>3.5. Idem à 3.1</p>	<p>3.1. Réalisation des projets de développement prévus dans la ZIP</p> <p>3.2. Mise en place de fonds routier autonome et fonctionnel au Mali et en Guinée</p> <p>3.3. Réglementation des barrages de contrôle routier</p>																																																																				
<p><b>4. ACTIVITES/COMPOSANTES</b></p> <p><u>Composante FAD</u></p> <p>4.1. Recrutement des consultants pour la supervision des travaux de ponts, des travaux routiers de la section Naréna - Bamako et l'audit</p> <p>4.2. Mise en oeuvre et suivi des mesures environnementales</p> <p>4.3. Exécution des travaux</p> <p>4.4. Suivi et supervision des travaux</p> <p>4.5. Audit du projet</p> <p>4.6. Acquisition équipement pour la DNTP et formation des agents</p> <p><u>Composantes autres bailleurs de fonds</u></p> <p>4.7. Choix des entreprises et des consultants suivant les procédures des autres bailleurs de fonds</p> <p>4.8. Exécution et suivi des travaux</p> <p>4.9. Mise en oeuvre des mesures environnementales</p> <p>4.10. Recrutement de consultant et acquisition de véhicules et matériel pour appui la DNIR</p>	<p><b>4. ENTREES / RESSOURCES</b></p> <p><u>Catégories des dépenses en millions d'UC</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Devise</th> <th>M.L</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A. Ponts</td> <td>8,07</td> <td>1,42</td> <td>9,49</td> </tr> <tr> <td>B. Trvx routiers</td> <td>62,31</td> <td>11,00</td> <td>73,31</td> </tr> <tr> <td>C. Mesures Envir</td> <td></td> <td>1,36</td> <td>1,36</td> </tr> <tr> <td>D Contrôle et Surv</td> <td>4,47</td> <td>0,50</td> <td>4,97</td> </tr> <tr> <td>E Audit</td> <td>0,13</td> <td>0,02</td> <td>0,15</td> </tr> <tr> <td>F. Renf cap.</td> <td>0,31</td> <td>0,03</td> <td>0,34</td> </tr> <tr> <td>G Non alloué</td> <td>9,45</td> <td>2,51</td> <td>11,96</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>84,75</td> <td>16,82</td> <td>101,57</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Sources de financement en millions d'UC</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Devise</th> <th>M.L</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FAD</td> <td>23,16</td> <td>0,84</td> <td>24,00</td> </tr> <tr> <td>BOAD</td> <td>4,27</td> <td>1,33</td> <td>5,60</td> </tr> <tr> <td>FED</td> <td>35,77</td> <td>6,50</td> <td>42,28</td> </tr> <tr> <td>FArabes</td> <td>21,54</td> <td>2,65</td> <td>24,19</td> </tr> <tr> <td>Gouv Guinée</td> <td></td> <td>3,25</td> <td>3,25</td> </tr> <tr> <td>Gouv Mali</td> <td></td> <td>2,26</td> <td>2,26</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>84,75</td> <td>16,82</td> <td>101,57</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Ressources Humaines</b></p> <p>Comité technique Mixte, personnels de la DNIR et de la DNTP, des services de l'environnement, Consultants pour la supervision, l'audit et assistance technique pour la DNIR</p> <p>Mission supervision FAD et bailleurs de fonds</p>		Devise	M.L	Total	A. Ponts	8,07	1,42	9,49	B. Trvx routiers	62,31	11,00	73,31	C. Mesures Envir		1,36	1,36	D Contrôle et Surv	4,47	0,50	4,97	E Audit	0,13	0,02	0,15	F. Renf cap.	0,31	0,03	0,34	G Non alloué	9,45	2,51	11,96	Total	84,75	16,82	101,57		Devise	M.L	Total	FAD	23,16	0,84	24,00	BOAD	4,27	1,33	5,60	FED	35,77	6,50	42,28	FArabes	21,54	2,65	24,19	Gouv Guinée		3,25	3,25	Gouv Mali		2,26	2,26	Total	84,75	16,82	101,57	<p>4.1. Marchés signés</p> <p>4.2. Estimations de l'évaluation</p> <p>4.3. Comptabilité du projet</p> <p>4.4. Registres de décaissement</p> <p>4.5. Accords et convention de prêts et de don</p> <p>4.6. PV. Réunion</p>	<p>4.1. Coordination de l'exécution des composantes du projet</p> <p>4.2. Coordination des bailleurs de fonds du projet</p> <p>4.3. Respect des plannings</p> <p>4.4. Suivi efficace par le FAD des prestations du Consultant et des organes d'exécution</p> <p>4.5. Disponibilité de tous les financements requis</p> <p>4.6. Mobilisation et disponibilité de la contre partie des deux Gouv. suivant le profil des décaissements</p> <p>4.7. Efficacité de la DNIR, de la DNTP et du Comité Mixte</p>
	Devise	M.L	Total																																																																				
A. Ponts	8,07	1,42	9,49																																																																				
B. Trvx routiers	62,31	11,00	73,31																																																																				
C. Mesures Envir		1,36	1,36																																																																				
D Contrôle et Surv	4,47	0,50	4,97																																																																				
E Audit	0,13	0,02	0,15																																																																				
F. Renf cap.	0,31	0,03	0,34																																																																				
G Non alloué	9,45	2,51	11,96																																																																				
Total	84,75	16,82	101,57																																																																				
	Devise	M.L	Total																																																																				
FAD	23,16	0,84	24,00																																																																				
BOAD	4,27	1,33	5,60																																																																				
FED	35,77	6,50	42,28																																																																				
FArabes	21,54	2,65	24,19																																																																				
Gouv Guinée		3,25	3,25																																																																				
Gouv Mali		2,26	2,26																																																																				
Total	84,75	16,82	101,57																																																																				



## RESUME ANALYTIQUE

### **1. Origine et historique du projet**

1.1 Dès le début des indépendances, la Guinée et le Mali ont affiché une volonté commune d'établir une liaison permanente entre les deux pays afin de développer et de renforcer l'intégration de leur économie. A cet effet, les deux liaisons possibles via Bougouni ou via Kourémalé avaient fait l'objet d'études comparatives. En 1991, à la 6<sup>ème</sup> réunion du comité technique mixte chargé des travaux publics et des transports tenue à Bamako, le choix s'est porté sur la liaison par Kourémalé. Sollicité pour le financement des études de faisabilité et détaillées de cette liaison, le FAD a accordé en décembre 1992 aux deux gouvernements un don de 2,20 millions d'UC. Les études sont achevées et les rapports définitifs établis en 1997 ont été mis à jour en fin 1998.

1.2 Suite à une requête que lui ont adressée les deux Gouvernements en vue de les aider à mobiliser les ressources financières nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement de la route, la Banque a organisé, en avril 1997, une conférence de bailleurs de fonds à son siège à Abidjan. Cette réunion avait permis de mettre à jour l'intérêt des bailleurs de fonds pour le financement du projet; intérêt qui s'est confirmé à la deuxième table ronde des bailleurs de fonds sur le projet au mois de février 1998 à Conakry et, aux réunions en marge des Assemblées annuelles de la Banque en 1998 et de la BID en 1999.

1.3 Après la première table ronde des bailleurs, la Banque a envoyé en mai 1997 dans les deux pays une mission d'évaluation du projet. Les rapports y afférents ont, par la suite, fait l'objet de négociation et de traduction en novembre 1997. Cependant, du fait du problème de disponibilités de ressources du FAD VII, le projet n'avait pu être présenté au Conseil d'Administration du FAD. Le projet a été actualisé en décembre 1999 à la suite de plusieurs missions de la Banque dans les deux pays dont une mission d'évaluation environnementale effectuée en mars 1999 qui avait pour but d'aider les deux organes d'exécution à finaliser les plans détaillés de compensation.

1.4 Le projet classé en catégorie I, a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental (EIE); le résumé de cette étude a été transmis au Conseil d'Administration en juillet 1997. Les questions écrites posées par les Administrateurs ont fait l'objet de réponses en mai 1999 à la suite d'une mission d'évaluation environnementale effectuée dans les deux pays en mars 1999. Cette mission a pu constater que les résultats de l'EIE restaient encore valables puisque, tant du point de vue biophysique, socio-économique qu'institutionnel, la zone du projet n'a pas connu de modifications environnementales notables. Par contre, le coût des mesures d'atténuation a augmenté du fait de l'indexation par rapport à l'évolution des prix du montant de l'indemnisation à libérer pour les populations touchées par le projet.

1.5 Le présent rapport d'évaluation a été établi sur la base : (i) des études socio-économiques, techniques et environnementales ; (ii) des différents rapports et documents préparatoires du projet ; (iii) des informations recueillies lors des discussions menées par la mission d'évaluation avec les différents autorités et services concernés, (iv) des informations récentes sur les secteurs de transport dans les deux pays et ; (v) des aides mémoires et documents préparatoires à l'évaluation du projet par les autres bailleurs de fonds, cofinanciers du projet.

1.6 Concernant les cofinanciers du projet, les conventions de financement avec le FED (programme national et régional) ont été signés en 1999, la BOAD qui est en financement conjoint avec la Banque a approuvé son prêt en 1998, et les bailleurs de fonds arabes (BADEA, BID et Fonds Koweïtien) ont approuvé en juin-juillet 1999 leurs contributions au financement du projet.

1.7 Au regard de la stratégie du Groupe de la Banque dans les deux pays, le projet de route multinationale Kankan-Kourémalé-Bamako s'intègre parfaitement dans cette stratégie qui privilégie le développement du monde rural, son désenclavement et sa promotion, la valorisation des ressources humaines ainsi que le renforcement de l'intégration des économies des pays membres. De plus amples

informations sur la stratégie du Groupe de la Banque en Guinée et au Mali sont données dans les documents de stratégie par pays.

## **2. Proposition de prêt**

Le prêt FAD de 24 millions d'UC à la Guinée et au Mali, représentant 23,63 % du coût total du projet servira à financer pour 23,33% du coût en devises du projet (84,75 millions d'UC) et 4,99% du coût en monnaie locale du projet (16,82 millions d'UC).

## **3. Objectifs sectoriel et spécifique du projet**

L'objectif sectoriel du projet est le désenclavement des régions Nord-Est de la Guinée et Sud-Ouest du Mali en vue d'une meilleure intégration sous-régionale, et d'une diversification des voies d'échange extérieur du Mali. Plus spécifiquement, le projet a pour objectif d'assurer la pérennité des communications routières entre les centres économiques et administratifs de la Guinée et du Mali aux fins de réduire les coûts de transports, et promouvoir les activités économiques dans la zone d'influence du projet.

## **4. Réalisations du projet**

Pour atteindre les objectifs ci-dessus mentionnés, le projet permettra la réalisation de:

- (i) 317 km de route bitumée dont les 2/3 sont du côté guinéen, au standard de la CEDEAO (plate-forme 10 m, chaussée de 7m de large, 2 accotements de 1,5 m de large chacun). Des aménagements particuliers seront réalisés aux intersections et à l'entrée des agglomérations;
- (ii) 2 ponts en béton précontraint sur les fleuves Niger (490 m de long) et Tinkisso (245 m) en Guinée;
- (iii) Mesures d'atténuation des effets négatifs sur l'environnement;
- (iv) Renforcement des capacités des organes d'exécution du projet (DNIR et DNTP).

## **5. Coût du projet**

5.1 Le coût estimatif hors taxes et droits de douane de l'ensemble du projet est de 101,57 millions d'UC, dont 84,75 millions d'UC en devises et 16,82 millions d'UC en monnaie locale. Le coût estimatif des composantes proposées au financement du FAD est de 33,05 millions d'UC, dont 27,51 millions UC en devises, et 5,54 millions UC en monnaie locale. La provision pour imprévus physiques est de 6% du coût de base. La provision pour hausse des prix appliquée sur les composantes « travaux et contrôle des travaux » est de 8,17% correspond à une inflation annuelle de 2,5% pour les coûts en devises et 5% pour les coûts en monnaie locale.

5.2 Les coûts de base du projet ont été établis à la suite d'une étude détaillée complète menée par des consultants ayant de bonnes expériences en la matière. Le coût de base des travaux routiers y compris la réalisation de 80 ouvrages hydrauliques et le contrôle de ces travaux est de 77,63 millions d'UC ou 69 milliards de F.CFA ; ce qui correspond à un coût unitaire de l'ordre de 200 millions de F.CFA au Km, qui est très acceptable dans la sous-région pour des travaux de même nature (structure en enrobé dense avec une nombre d'ouvrages hydrauliques au kilomètre largement supérieur à la moyenne et de la nécessité en territoire guinéen de réaliser des remblais pour mettre la chaussée hors d'eau).

## 6. Sources de financement

6.1 Le projet décomposé en six (6) lots comme présenté ci-après sera financé par le FAD, la BOAD, le FED, les Fonds arabes (BID, BADEA et Fonds koweïtien), et les Gouvernements de la Guinée et du Mali.

### Section Kankan-Kourémalé

- (i) Lot 1 : Tronçon Kankan-Niger (FED et Guinée) ;
- (ii) Lot 2: Ponts sur le Niger et le Tinkisso (FAD et Guinée) ;
- (iii) Lot 3 : Tronçon Niger- Siguiri-Doko (Fonds arabes et Guinée) ;
- (iv) Lot 4 : Tronçon Doko - Kourémalé (FED et Guinée).

### Section Kourémalé-Bamako

- (v) Lot 1 : Bamako- Point Y- Naréna (FED et Mali) ;
- (vi) Lot 2 : Naréna – Kourémalé financé (FAD, BOAD et Mali).

6.2 La participation du FAD sera consacrée au financement des catégories de dépenses suivantes: (i) ponts en Guinée, (ii) travaux routiers au Mali, (iii) contrôle et surveillance des travaux au Mali et en Guinée, (iv) audit du projet et ; (v) renforcement de capacités de la DNTP au Mali. La contribution du FAD représente 23,60% du coût total de l'ensemble du projet et servira à couvrir 27,33 % du coût en devises et 4,99% du coût en monnaie locale de l'ensemble du projet. La contribution du FAD au financement de la monnaie locale (0,84 millions d'UC) représente 0,28% du total de la contribution du Fonds et des deux Gouvernements au financement de l'ensemble du projet.

6.3 La contribution de la BOAD qui est en financement conjoint avec le FAD sera consacrée à la composante travaux routiers au Mali. Le FED financera les composantes travaux routiers et contrôle et surveillance des travaux au Mali et en Guinée. Les trois bailleurs de fonds arabes, en financement conjoint en territoire guinéen apporteront une contribution totale qui s'élève à 24,19 millions d'UC. Ainsi, la BADEA (6,16 millions d'UC) financera les composantes « travaux routiers » et « renforcement de capacités de la DNIR » et les contributions de la BID (7,04 millions d'UC) et du Fonds Koweïtien (10,99 millions d'UC) seront consacrées au financement des composantes « travaux routiers » et « contrôle des travaux ».

6.4 La contribution du Gouvernement de la Guinée (3,25 millions d'UC) représente 3,20% du coût de l'ensemble du projet. Elle servira à financer l'intégralité de la composante «mesures environnementales» du côté guinéen, une partie du coût des travaux routiers et de la composante «renforcement de capacités de la DNIR». Par rapport aux composantes financées par le FAD en Guinée, la contribution de la Guinée (1,28 million d'UC) représente 11% du montant de la contribution du FAD et du Gouvernement de Guinée et servira à financer l'intégralité des mesures environnementales et une partie des coûts des composantes «travaux de ponts».

6.5 La contribution du Gouvernement du Mali (2,26 millions d'UC) représente 2,20% du coût de l'ensemble du projet. Elle servira à financer l'intégralité de la composante «mesures environnementales» du côté malien , une partie du coût des travaux routiers et de la composante «renforcement de capacités de la DNTP». Par rapport aux composantes financées par le FAD en territoire malien, la contribution du Mali (2,18 million d'UC) qui représente 13,78% du montant de la contribution du FAD et du Gouvernement du Mali servira à financer l'intégralité des mesures environnementales et une partie des coûts des composantes «travaux routiers» et «renforcement de capacités de la DNTP».

## **7. Exécution du projet**

7.1 L'exécution du projet s'étendra de mai 2001 à juillet 2004, soit sur 38 mois environ à partir de la date de notification du démarrage des travaux. Chaque pays se chargera directement de l'exécution de la section du projet sur son territoire national. De ce fait, le suivi de l'exécution du projet sera assuré par la DNIR du côté guinéen et par la DNTP du côté malien.

7.2 Cependant, pour assurer la coordination générale du projet, le Comité Technique Mixte mis en place lors des études du projet composé des Directeurs de la DNIR et de la DNTP, d'un représentant du Ministère du Plan pour la Guinée et d'un représentant du Ministère des Travaux Publics et des Transports pour le Mali, sera réactivé et élargi aux Directeurs en charge de l'environnement dans les deux pays. En outre, une équipe composée d'au moins deux ingénieurs de la DNIR, deux de la DNTP, d'un agent de la Direction en charge de l'environnement dans chacun des deux pays, sera détachée en permanence sur le chantier pour le suivi de l'exécution de tous les lots du projet. Cette équipe travaillera en étroite collaboration avec les consultants chargés du contrôle et de la surveillance des travaux.

## **8. Conclusions et recommandations**

### **8.1 Conclusions**

8.1.1 La route Kankan-Kourémalé-Bamako constitue une liaison particulièrement importante pour le développement économique et social des régions Nord-Ouest de la Guinée et Sud-Est du Mali. Elle constitue à ce titre un outil pour l'intégration sous-régionale. Sa réalisation permettra par ailleurs de doter le Mali d'une voie alternative pour ses échanges extérieurs dans des conditions plus économiques que les voies existantes, et de raffermir les liens économiques entre les deux pays.

8.1.2 Le projet a fait l'objet de toutes les études techniques et économiques requises qui ont conduit à la conception d'un projet technique justifié. Les études réalisées ont également permis d'appréhender les impacts environnementaux et d'arrêter les mesures de mitigation adéquates.

8.1.3 Tenant compte des taux de rentabilité économique compris entre 13,30 et 19,70% suivant les sections considérées, des avantages économiques non quantifiés mais très importants tels que l'accroissement et la revalorisation des produits agricoles qui se traduiront par l'allègement de la pauvreté dans la zone d'influence, des effets favorables sur l'intégration régionale, le projet s'avère économiquement viable. Etant donné l'ensemble des dispositions prises pour préserver l'environnement, le projet n'aura aucun impact négatif notable, alors que sur le plan social, seront enregistrés des impacts positifs tels que l'amélioration des conditions de circulation dans la zone du projet qui vont faciliter l'accès des populations aux centres administratifs et de santé.

### **8.2 Recommandations**

Au regard de ce qui précède, il est recommandé d'accorder aux Gouvernements de la Guinée et du Mali, respectivement un prêt FAD n'excédant pas 10,36 millions d'UC et 13,64 millions d'UC pour la réalisation du projet tel que conçu et décrit dans le présent rapport. Les prêts FAD aux deux pays seront subordonnés aux conditions spécifiées dans les accords de prêts.

## **1. INTRODUCTION**

### **1.1 Origine et historique du projet**

1.1.1 La Guinée et le Mali sont deux pays limitrophes de l'Afrique de l'ouest; le premier est un pays côtier, tandis que le second est un pays sahélien enclavé. Ces deux pays ont des liens historiques, sociaux et commerciaux très anciens. Par ailleurs, leur appartenance commune à des organismes économiques sous-régionaux comme la CEDEAO, témoigne de leur volonté politique de réaliser l'objectif commun d'intégration économique, qui du reste est en cours de construction.

1.1.2 Les deux régions limitrophes (le Nord-est de la Guinée et le Sud-Ouest du Mali) que dessert la route, et qui constituent la zone d'influence du projet, couvrent quelque 25 000 km<sup>2</sup>, avec une population d'environ 1 130 000 habitants. Il s'agit d'une zone à potentialités agricoles, pastorales et minières. Toutefois, cette zone est enclavée à cause de la faiblesse de l'aménagement de la seule voie routière qui la traverse. Cet axe routier a également une importance primordiale pour le Mali, puisqu'il lui offre une alternative pour ses échanges extérieurs à travers le port de Conakry situé à 980 km, et qui est donc le port le plus proche de Bamako comparé aux ports de Dakar et d'Abidjan (environ 1200 km).

1.1.3 Aussi, dès le début des indépendances, la Guinée et le Mali ont-ils affiché une volonté commune d'établir une liaison permanente entre les deux pays afin de développer et de renforcer l'intégration de leur économie. A cet effet, les deux liaisons possibles via Bougouni ou via Kourémalé avaient fait l'objet d'études comparatives. En 1991, à la 6<sup>ème</sup> réunion du Comité Technique Mixte chargé des travaux publics et des transports tenue à Bamako, le choix s'est porté sur la liaison par Kourémalé. Sollicité pour le financement des études de cette liaison, le FAD a accordé en décembre 1992 aux deux gouvernements un don de 2,20 millions d'UC. Les études sont achevées et les rapports définitifs établis en 1997 ont été mis à jour en fin 1998.

1.1.4 Suite à une requête que lui ont adressée les deux Gouvernements en vue de les aider à mobiliser les ressources financières nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement de la route, la Banque a organisé, en avril 1997, une conférence de bailleurs de fonds à son siège à Abidjan. Cette réunion avait permis de mettre à jour l'intérêt des bailleurs de fonds pour le financement du projet; cet intérêt a été confirmé à la deuxième table ronde des bailleurs de fonds sur le projet au mois de février 1998 à Conakry et aux réunions en marge des Assemblées annuelles de la Banque en 1998, et de la BID en 1999.

1.1.5 Après la première table ronde des bailleurs de fonds, la Banque a envoyé en mai 1997 dans les deux pays une mission d'évaluation du projet. Les rapports y afférents ont, par la suite, fait l'objet de négociation et de traduction en novembre 1997. Cependant, du fait du problème de disponibilités de ressources du FAD VII pour les projets multinationaux, le projet n'avait pu alors être présenté au Conseil d'Administration du FAD. Le rapport a été actualisé à la suite de plusieurs missions de la Banque en 1998, en mai et novembre 1999 dans les deux pays dont une mission d'évaluation environnementale pour aider les deux organes d'exécution à finaliser les plans détaillés de compensation.

1.1.6 Le projet classé en catégorie I, a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental (EIE); le résumé de cette étude a été transmis au Conseil d'Administration en juillet 1997. Les questions écrites posées par les Administrateurs concernant le plan d'indemnisations et de recasements, la capacité des organes d'exécution à assurer le suivi environnemental et les mesures prises pour éviter une dégradation des Monts Mandings du fait de l'accroissement prévisible du tourisme, ont fait l'objet de réponses en mai 1999 à la suite d'une mission d'évaluation environnementale effectuée dans les deux pays en mars 1999. Cette mission a pu constater que les résultats de l'EIE restaient encore valables puisque, tant du point de vue biophysique, socio-économique qu'institutionnel, la zone du projet n'a pas connu de modifications environnementales notables.

Par contre, le coût des mesures d'atténuation a augmenté du fait de l'indexation par rapport à l'évolution des prix du montant de l'indemnisation à libérer pour les populations touchées par le projet.

1.1.7 Le présent rapport d'évaluation a été établi sur la base : (i) des études socio-économiques, techniques et environnementales ; (ii) des différents rapports et documents préparatoires du projet ; (iii) des informations recueillies lors des discussions menées par la mission d'évaluation avec les différents autorités et services concernés, (iv) des informations récentes sur les secteurs de transport dans les deux pays et ; (v) des aides mémoires et documents préparatoire à l'évaluation du projet par les autres cofinanciers du projet.

1.1.8 Concernant la mobilisation des fonds nécessaires pour le financement du projet, la situation est la suivante : les conventions de financement avec le FED (programme national et régional) ont été signés en 1999, la BOAD qui est en financement conjoint avec le FAD a approuvé son prêt en 1998 et, les bailleurs de fonds arabes (BADEA, BID et Fonds Koweïtien) ont approuvé en juin-juillet 1999 leurs contributions au financement du projet.

1.1.9 Au regard de la stratégie du Groupe de la Banque dans les deux pays, le projet de route multinationale Kankan-Kourémalé-Bamako s'intègre parfaitement dans cette stratégie qui privilégie le développement du monde rural, son désenclavement et sa promotion, la valorisation des ressources humaines ainsi que le renforcement de l'intégration des économies des pays membres. De plus amples informations sur la stratégie du Groupe de la Banque en Guinée et au Mali sont données dans les documents de stratégie par pays.

## **1.2 Performance des projets similaires**

1.2.1 En Guinée, les interventions du Groupe de la BAD dans le secteur des transports ont permis de financer à ce jour cinq (5) opérations qui sont achevées. En ce qui concerne le Mali ces financements portent sur sept (7) opérations dont quatre (4) sont achevées et trois (3) en cours d'exécution. Des opérations réalisées dans les deux pays qui sont aujourd'hui achevées, trois (3) ont fait objet de rapport d'achèvement.

1.2.2 D'une manière générale les projets du secteur des transports dans les deux pays s'exécutent de façon satisfaisante. Tous les projets achevés ont atteint leurs objectifs et se sont généralement réalisés à l'intérieur des budgets prévus. L'impact de ces projets sur les économies nationales est particulièrement important. C'est le cas des projets du port de Conakry qui ont permis à la Guinée et au Mali, de disposer d'un port modernisé avec des zones spécialisées tels qu'un terminal pétrolier et un terminal à conteneurs, du projet de liaison internationale entre Bamako et Abidjan via Bougouni et de la du projet de route Conakry- Mamou-Khourassa-Kankan qui constitue l'amorce du présent projet et qui a déjà permis le désenclavement du centre et de l'est de la Guinée. Du point de vue des questions transversales, particulièrement de l'environnement, hormis les deux projets en cours ou presque achevés au Mali (projet d'entretien routier et voie express de Bamako), ces questions n'avaient pas été particulièrement abordées. Pour la voie express, le projet a permis de prendre en compte un important volet assainissement et plantations d'arbres.

1.2.3 Toutefois, certains de ces projets ont connu quelques difficultés dues à des lenteurs dans les procédures d'acquisitions, des retards dans la mise en vigueur des prêts et la mise en place de la contrepartie gouvernementale. L'expérience accumulée par les organes d'exécution de ces projets, ainsi que les séminaires organisés par la Banque sur les règles de procédure d'acquisition et de décaissement se sont traduits par des améliorations sensibles ces dernières années dans la gestion et l'administration des projets. Les Autorités des deux pays restent néanmoins conscientes de la nécessité de renforcer la formation des responsables, cadres et agents chargés des projets, et des actions de formation sont régulièrement incorporées aux programmes d'investissement. En outre, pour la plupart des projets financés par les bailleurs de fonds dans la zone nord de la Guinée particulièrement

vallonnée et pluvieuse, l'expérience la structure en adoptant une structure (enrobé au lieu d'enduit superficiel) à cause des effets d'arrachement de la mosaïque au freinage, au démarrage des véhicules et au ruissellement des eaux de pluie.

## **2. LE SECTEUR DE TRANSPORT**

### **2.1 Les systèmes de transport dans les deux pays**

#### Généralités

2.1.1 La Guinée, avec une superficie de 246.000 km<sup>2</sup> et une façade maritime de près de 350 km, dispose d'un système de transport diversifié, comprenant les transports routier, ferroviaire, maritime, fluvial et aérien. Tout en jouant son rôle de support pour les différents secteurs d'activité économique, ce système apporte une contribution non négligeable au produit intérieur brut (PIB) du pays. Cette contribution atteint en moyenne annuelle près de 6% du PIB. L'ouverture sur les pays voisins, en particulier un pays enclavé comme le Mali, constitue l'un des axes prioritaires de la politique du Gouvernement, impliquant le renforcement des performances du port commercial de Conakry et l'aménagement des corridors d'accès à ce port pour attirer une part significative des échanges extérieurs du Mali.

2.1.2 Le Mali, pays sans littoral, dispose d'un système de transport composé des transports terrestres (routier et ferroviaire), fluvial et aérien qui contribuent, en moyenne, pour plus de 5% au produit intérieur brut. Les principaux centres socio-économiques du pays disséminés sur un vaste territoire de 1.250.000 km<sup>2</sup> sont situés à plus de 1.000 km des ports des pays voisins. Aussi, l'une des priorités du Gouvernement est-elle la diversification des voies d'accès à la mer pour les échanges extérieurs du pays.

#### Le transport routier

2.1.3 Le transport routier en Guinée assure l'essentiel des flux internes du pays avec en moyenne 95% du trafic. Il s'appuie sur un réseau de 13.620 km dont 12% environ est revêtu et un parc automobile estimé à 108.000 véhicules dont l'âge moyen est de 10 ans.

2.1.4 Au Mali, le transport routier est aussi le mode prépondérant, puisqu'il assure en moyenne 64% du trafic de marchandises et plus de 80 % du trafic de voyageurs. Il s'appuie sur un réseau de 14.776 km dont 18% environ est revêtu, et sur un parc automobile estimé à plus de 76.000 véhicules dont la majorité est en âge avancé.

#### Le transport ferroviaire

2.1.5 Le réseau ferroviaire guinéen actuellement en exploitation est composé de trois lignes longues au total de 386 km directement gérées respectivement par les sociétés minières du pays engagées dans l'exploration et l'exploitation des mines de bauxite. Ces lignes privées drainent en moyenne par an plus de 10 millions de tonnes de bauxite et 500.000 tonnes d'alumine.

2.1.6 Au Mali, le chemin de fer avec 643 km de voies principales intervient surtout dans les importations et exportations du pays à partir du port de Dakar, mais contribue aussi au désenclavement des régions de Kayes, Mahina, Kita, Kasoro et Koulikoro. Le trafic réalisé par la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) au cours des cinq dernières années varie entre 242 millions et 275 millions de tonnes - kilomètres pour les marchandises et entre 180 millions et 254 millions de voyageurs - kilomètres pour les passagers. Les importations et les exportations contribuent pour 90% au volume du trafic de marchandises, tandis que le trafic local représente environ 85 % du trafic total de voyageurs. Gérée par la RCFM, l'exploitation des lignes n'est pas satisfaisante. La privatisation de l'exploitation (concession) du corridor ferroviaire Dakar-Bamako est engagée et, après l'appel d'offres relatif lancé en 1999, le choix du concessionnaire devrait se concrétiser dans le courant de l'année

2000.

### Les transports maritime et fluvial

2.1.7 Avec un littoral de près de 350 km et deux ports en eau profonde que sont le port de Conakry, principal port commercial et le port de Kamsar, le plus grand port minéralier, le transport maritime représente un des maillons importants du système de transport guinéen. Le port de Conakry, interface entre le pays et l'extérieur traite, mis à part les minerais, 95% des importations et exportations du pays. Celui de Kamsar, spécialement construit pour l'évacuation de la bauxite de Boké, assure en moyenne l'exportation de plus de 9 millions de tonnes de bauxite par an. L'objectif que la Guinée se propose d'atteindre à moyen terme est de faire du port de Conakry, un facteur de coopération avec le Mali. Plusieurs initiatives sont déjà prises dans ce sens, en particulier, la mise à la disposition du Mali d'une zone portuaire pour ces échanges extérieurs, le financement coordonné de la route Kankan-Kourémalé-Bamako qui est une section importante du corridor de désenclavement extérieur pour le Mali et l'extension n°3 du port de Conakry dont les études sont en cours sur financement de la coopération allemande.

2.1.8 Quant au transport fluvial, embryonnaire en Guinée (entre Kamsar et Conakry), il a pour ce qui concerne le Mali, quelque peu perdu de son importance d'antan au profit du mode routier, ce qui s'est traduit par une chute du trafic de près de moitié.

### Le transport aérien

2.1.9 La Guinée dispose d'un aéroport international (Conakry-G'Bessia) en bon état, de 11 aérodromes homologués et de trois pistes servant aux compagnies minières. Le Mali dispose de plusieurs aérodromes dont deux (2) sont de rang international (Bamako et Gao) accessibles aux différentes catégories d'avions. Plusieurs compagnies étrangères desservent les aéroports internationaux de Conakry et de Bamako. Le trafic global est de l'ordre de 220.0000 passagers et 110.000 tonnes de fret par an en Guinée, et d'environ 323.990 passagers et 118.000 tonnes de fret au Mali. L'essentiel de ce trafic est international (88%).

## **2.2 Politique, planification et coordination des transports**

2.2.1 Les politiques sectorielles de transport actuellement en vigueur dans les deux pays s'inscrivent dans le cadre général d'une économie nationale de type libéral, ouverte sur le reste du monde. Ainsi, depuis la fin des années 80, les autorités des deux pays s'attachent à la restructuration du secteur avec pour objectif premier la libéralisation progressive des activités de transport en vue d'accroître et de consolider la performance des principaux sous-secteurs du système de transport. A ce titre, les deux Gouvernements ont mis en œuvre dans le secteur des transports une stratégie de remise en état des infrastructures, de modernisation des réseaux, de désenclavement, de réformes institutionnelles, de restructuration des entreprises publiques, de la promotion du secteur privé, d'amélioration du recouvrement des charges d'infrastructure, de renforcement de l'efficacité de l'administration, de l'entretien des infrastructures de transport, et de renforcement des liens économiques avec les pays de la sous-région en général et entre les deux pays en particulier.

2.2.2 La planification, la coordination et la mise en œuvre de ces politiques relèvent en premier lieu des Ministères chargés des travaux publics et des transports dans les deux pays qui s'appuient sur des Directions nationales instituées pour administrer les différents sous-secteurs. Les Ministères chargés du plan et des finances assurent le rôle de mobilisateur et de gestion des ressources du secteur. Les Ministères chargés du développement rural et de l'urbanisme s'occupent de tout ce qui se rapporte respectivement à une partie des pistes rurales et à la voirie urbaine.



## **2.3 Contraintes du secteur des transports**

2.3.1 Outre les contraintes spécifiques au sous-secteur routier dans les deux pays qui seront traitées dans le chapitre suivant, les systèmes de transports dans les deux pays souffrent : (i) d'absence de bonne intégration modale ; (ii) de fonctionnement inefficace des corridors de transports internationaux (insuffisance de liaisons inter-Etats, procédures douanières compliquées et barrages routiers fréquents) ; (iii) de manque de restructuration du transport aérien par une réforme du système dans la sous-région et du système de gestion des aéroports surtout celui du Bamako et; (iii) de dysfonctionnement du port de Conakry dû à l'encombrement, à la prolifération des auxiliaires maritimes, au poids de la dette et au taux élevé de la redevance.

2.3.2 Le Gouvernement guinéen vient d'adopter un document de politique sectorielle qui définit des stratégies appropriées pour la levée de ces contraintes. Quant au Mali la levée de certaines de ces contraintes qui étaient des conditionnalités du PST est déjà effective. Ainsi, concernant la libre circulation des personnes et des biens, les deux pays ont aboli les visas et permis d'entrée pour les citoyens de la CEDEAO, institué le carnet de voyage CEDEAO, mis en circulation la carte brune d'assurance automobile, créé le comité de suivi des programmes de libre circulation des personnes et des transports, désigné la caution nationale de garantie des opérations de transit. Le Mali a, de plus, mis en œuvre les documents douaniers harmonisés tels que les certificat d'origine, la nomenclature douanière, la déclaration en douanes et le carnet sur la procédure des transports de transit routiers inter-Etats (TRIE). Pour ce qui est la réduction de l'encombrement du port de Conakry, une étude est en cours sur financement de la coopération allemande qui couvre aussi bien les aspects techniques qu'institutionnels et le port de Conakry va mettre à la disposition du Mali une zone pour faciliter ses échanges extérieurs.

## **3. LE SOUS-SECTEUR ROUTIER**

### **3.1 Le réseau routier**

3.1.1 Le réseau routier classé de la Guinée compte en 1998, 13.595 km de routes, dont 1.959 km de routes nationales revêtues, 4.866 km de routes nationales en terre, et 6.770 km de routes régionales; il existe également 5.620 km de pistes non classées. Compte tenu de l'hydrographie très dense du pays, le réseau routier compte un grand nombre d'ouvrages; on compte actuellement 1.946 ponts en béton, 39 ponts métalliques et 29 bacs. L'état du réseau routier s'est progressivement amélioré pendant la période 1989-1999, grâce à de nombreuses interventions sur financement des bailleurs de fonds extérieurs dont le FAD qui a participé au financement de trois projets différents. L'état du réseau en fin 1998, variait de "bon" (32%), "satisfaisant" (13%) et à "mauvais" (55%); situation due notamment à l'insuffisance d'entretien.

3.1.2 Au Mali, le linéaire du réseau routier était en 1998 de 14.776 km dont 2.569 km de routes bitumées, 1.597 km de routes en terre et 10.610 km de pistes. L'état du réseau en fin 1998, variait de "bon" (5%) à "mauvais" (57%); ce mauvais état général du réseau était dû à l'insuffisance d'entretien et justifie une intervention rapide pour éviter son effondrement à court terme; cette intervention est actuellement en cours dans le cadre d'un programme sectoriel de transports en cours d'exécution, et auquel le FAD participe. Dans un but d'améliorer la connaissance du réseau une banque de données routière a été créée.

### **3.2 Le parc automobile et le trafic**

#### Le parc automobile

3.2.1 Le parc automobile, selon les données disponibles en 1998 dans les Ministères chargés des transports des deux pays est estimé à 108.000 véhicules en Guinée et plus de 76.000 véhicules au Mali, sans compter les deux roues. Ce parc croît rapidement (plus de 13% par an) du fait des politiques de libéralisation des échanges intervenues dans les deux pays au milieu des années 80 et l'importation de nombreux véhicules d'occasion. Dans ces conditions, l'âge moyen du parc dans les deux pays reste élevé (plus de 10 ans).

#### Le trafic routier

3.2.2 Les réseaux routiers nationaux des deux pays ont drainé en moyenne ces dernières années un trafic total annuel estimé à 3,52 milliards de passagers - kilomètres pour les voyageurs dont 1,27 milliards de passagers-kilomètres en Guinée et 2,25 milliards de passagers-kilomètres au Mali. Au niveau du fret, ce sont près de deux milliards de tonnes-kilomètres qui sont enregistrées annuellement dont la moitié par pays. Les volumes de trafic enregistrés dans les deux pays varient selon les zones desservies et surtout du niveau de service des routes. Ainsi, les réseaux revêtus interurbains supportent près de 80% de ces trafics. La proportion des véhicules lourds circulant sur le réseau revêtu se situe entre 18 et 25% du trafic inter-urbain. Le système de contrôle routier mis en place permet de réduire quelque peu les surcharges et donc les risques de dégradation précoce des routes fréquentées.

3.2.3 Par rapport à l'état général du réseau jugé passable, et à la vétusté relative du parc, il apparaît que les conditions de transport des personnes et des marchandises sont dans les deux pays assez loin de l'optimum, mais on devrait s'attendre à une nette amélioration de la situation au terme des différents programmes de réhabilitation et d'entretien périodique de réseaux prioritaires engagé depuis ces dernières années ou en cours de préparation.

### **3.3 L'industrie du transport routier**

3.3.1 L'organisation du transport routier dans les deux pays a connu depuis la fin des années 80 d'importants changements qui se sont traduits, entre autres, par la suppression des monopoles des transports interurbains de marchandises et par la libéralisation totale du transport urbain. Les marchés du secteur ouverts et très concurrentiels, sont donc occupés par les transports privés atomisés et artisanaux.

3.3.2 L'accès à la profession est libre et les tarifs ont été déréglementés. Pour défendre leurs intérêts et protéger leur profession, les transporteurs professionnels sont regroupés au sein au sein d'union ou syndicats nationaux et de coopératives régionales des transporteurs. Il règne toutefois sur les marchés, une certaine anarchie entretenue par les transporteurs informels.

### **3.4 L'administration du réseau routier et la formation du personnel**

#### Administration du réseau routier

3.4.1 L'administration du réseau routier primaire est du ressort du Ministère des travaux publics et des transports (MTPT) en Guinée et du Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et de l'Urbanisme (MEATEU) au Mali. Ces Ministères s'appuient sur des Directions techniques nationales et régionales qui sont principalement la Direction nationale des Investissements routiers (DNIR) et la Direction nationale de l'entretien routier (DNER) en Guinée, et la Direction nationale des travaux publics (DNTP) au Mali.

3.4.2 La DNIR est chargée de la normalisation, la programmation, l'étude et l'exécution des

travaux routiers. Elle comprend trois Divisions techniques, dont la Division de contrôle technique des projets routiers (DCTPR). La DNER est responsable de toutes les opérations relatives à la programmation et l'exécution des travaux d'entretien dans le cadre de la privatisation progressive de ces travaux; elle comprend deux Divisions techniques centraux, et des bureaux régionaux de l'entretien routier.

3.4.3 La DNTP est responsable de la conception, de la planification et du suivi de l'exécution des programmes de construction et d'entretien des infrastructures. Elle a été réorganisée en 1990 et comprend : (i) la Division des Etudes générales et de la Programmation (DEGP), chargée de l'élaboration des programmes annuels; (ii) la Division des Etudes Techniques et des Travaux (DETT), responsable du suivi de l'exécution des projets (études et travaux); (iii) le Service de Renforcement des Routes (SRR), chargé des travaux d'entretien périodique; (iv) les Directions régionales, responsables de l'entretien routier dans les Régions.

#### Formation et perfectionnement du personnel

3.4.4 L'un des objectifs visés par les différents programmes sectoriels de ces dernières années dans les deux pays (4<sup>ème</sup> projet routier en Guinée et PST au Mali) est le renforcement des capacités en termes de planification, de programmation, d'administration et de gestion des Directions en charge du sous-secteur routier. Ce renforcement s'inscrit dans le cadre de la volonté politique des deux Gouvernements de confier au privé la réalisation et la supervision des travaux d'entretien routier. A cet effet, les missions des Directions en charge des routes dans les deux pays ont été recentrées, et il est apparu nécessaire de renforcer les capacités de ces Directions en terme de planification, de programmation et d'administration du sous-secteur.

3.4.5 La Guinée ne dispose pas de centre de formation pour les agents des travaux publics. C'est l'Ecole nationale des arts et métiers de Conakry qui a souvent servi de cadre pour assurer la formation, souvent théoriques, des agents. Sur financement du FED et de la Banque mondiale dans le cadre des divers projets routiers, les modules de formation adaptés ont été effectués avec l'appui de formateurs spécialisés dans principalement le domaine de la gestion de l'entretien routier. Mais compte tenu de l'évolution constante en la matière, les besoins de recyclage et de perfectionnement demeurent, pour permettre aux services chargés des routes d'assurer efficacement leurs nouvelles missions.

3.4.6 Pour ce qui est du Mali, c'est le Centre de Perfectionnement des Travaux Publics (CFTP) du MEATEU, qui est chargé du recyclage et du perfectionnement du personnel des Travaux Publics. Avec la réorientation de l'entretien routier vers le privé, ce centre va également assurer la formation pour les agents du secteur privé. Il a bénéficié de financement dans le cadre du PST, en termes d'assistance technique, de bourses de formation à l'étranger et des services d'enseignants locaux et étrangers. Les actions liées à ce volet ont pour objectif d'améliorer l'encadrement et la motivation du personnel en charge du réseau routier, ainsi que le perfectionnement des agents des entreprises et PME travaillant dans la construction et l'entretien des infrastructures. Cependant, tous les besoins n'ont pas été couverts, principalement ceux liés à l'informatisation et à la gestion des données routières.

### **3.5 L'entretien routier**

3.5.1 Dans le cadre de la mise en œuvre de leurs politiques de pérennisation de l'entretien routier, les Gouvernements de la Guinée et du Mali ont adopté ou engagé un certain nombre de mesures allant dans le sens de : (i) la réorganisation et la restructuration des services en charge des routes avec ses corollaires que sont le renforcement et le redéploiement des capacités nationales et la privatisation de l'entretien routier et ; (ii) la pérennisation et la sécurisation du financement de l'entretien routier.

3.5.2 Concernant le premier point, sauf pour des cas spécifiques (éloignement ou interventions d'urgence), les travaux d'entretien routier dans les deux pays sont actuellement confiés au privé. La

réorganisation des structures administratives en charge du sous-secteur a abouti en Guinée à la création d'une Direction chargée de l'entretien routier, tandis qu'au Mali on s'oriente vers la création d'une Agence routière (AGEROUTE) type Agutip qui devait être effective d'ici la fin de l'année 2000. La DNER est chargée d'élaborer et mettre en oeuvre les programmes d'entretien routier, d'assurer le suivi et le contrôle des travaux d'entretien routier et de superviser les services de contrôle des travaux. L'AGEROUTE par contre devrait, outre les responsabilités similaires à la DNER, se charger de la passation des marchés et des décaissements. Pour faire face à cette nouvelle mission et au regard des contraintes de renouvellement de personnel, les deux Gouvernements entendent donner une priorité au renforcement des capacités des services en charge des routes et accélérer les processus de déconcentration et décentralisation engagés depuis quelques années.

3.5.3 Pour ce qui est du financement de l'entretien routier, les ressources proviennent actuellement dans les deux pays de dotations budgétaires obéissant à l'unicité de caisse. Cependant, malgré des améliorations observées depuis le début de 1990, les ressources réelles affectées par an à l'entretien courant dans les deux pays (environ 6,64 millions de \$US en Guinée et 3,60 millions de \$US au Mali) restent inférieures aux dotations théoriques arrêtées dans les budgets nationaux et nettement insuffisantes par rapport aux besoins réels estimés à 12 millions de \$US en Guinée et 7 ou 8 millions de \$US au Mali ; ceci rend la programmation de l'entretien routier aléatoire.

3.5.4 Cette situation rend d'autant plus urgente la mise en place des réformes concernant la mise à disposition et la gestion des ressources financières spécifiques pour l'entretien routier. Les deux Gouvernements s'y sont engagés depuis 1996, en concertation avec les Bailleurs de fonds dont la Banque mondiale et le FMI. Ainsi, toutes les études, consultations et projets de textes législatifs et réglementaires relatifs à la mise en place de ces fonds routiers ont été achevés (en 1998 au Mali et en mars 1999 en Guinée).

3.5.5 Ces fonds routiers dits de 2<sup>ème</sup> génération s'appuie sur le principe de la commercialisation de l'entretien routier comme service marchand financé par des redevances d'usage et d'accès directement acquittées par les usagers de la route et administrées convenablement sous leur contrôle. Ils seront alimentés dans un premier temps par des redevances d'usage routier (principalement les produits pétroliers et péages dans une moindre mesure), d'accès sur les réseaux routiers (immatriculations, visites, permis de conduire, autorisations, etc.) et de surcharge à l'essieu. Au regard des fiscalités routières existantes dans les deux pays (149 milliards de F.CFA au Mali et 126 milliards de FG en Guinée), les études réalisées sur le fonds routier ont montré que pour couvrir d'ici 2002 au moins 60% des besoins d'entretien, les redevances sur le carburant proposées sont acceptables. Elles représentent, en effet, par rapport aux produits des taxes sur le carburant un prélèvement d'environ 15% au Mali et de 12% en Guinée. De ce fait, la mise en place effective dans les deux pays, au plus tard le 31/12/2000, de ces fonds routiers dit de 2<sup>ème</sup> génération ainsi que son fonctionnement efficace et dans la durée, constitue une condition des prêts au présent projet.

### **3.6 Financement des investissements et de l'entretien routiers**

3.6.1 La programmation des investissements routiers dans les deux pays s'appuie sur une approche plus systématique de programmes glissants de 3 ou 5 ans, établis sur la base de critères spécifiques tels que le taux de rentabilité économique et les contraintes budgétaires et accordant la priorité à l'entretien routier. Les interventions à venir s'inscriront donc dans ces programmes.

3.6.2 Le financement des programmes d'investissement et d'entretien routiers dans les deux pays est en grande partie assuré à travers des ressources extérieures collectées auprès de bailleurs de fonds multilatéraux et bilatéraux dont le Groupe de la Banque. Ces ressources ont représenté environ entre 80 et 85% des investissements réalisés, tandis que la contribution du gouvernement est de l'ordre de 20 à 15%. Les deux pays devraient encore compter sur ces financements extérieurs pour les années à venir, mais avec la mise en place des Fonds routiers de 2<sup>ème</sup> génération, la contribution des deux Gouvernements devrait augmenter, et que surtout l'aide extérieure ne servira plus au financement de l'entretien courant comme c'est le cas actuellement.

### **3.7 L'industrie de la construction routière**

3.7.1 De façon générale, l'industrie de la construction routière est en pleine mutation dans les deux pays. Des P.M.E ont vu le jour et se développent dans le secteur du bâtiment et des travaux publics. Toutefois, il n'existe pas encore d'entreprises nationales capables d'effectuer des travaux d'une certaine importance. De ce fait, pour la réalisation des travaux importants, il est fait appel à des entreprises étrangères qui participent régulièrement aux appels d'offres internationaux et même nationaux.

3.7.2 Les études routières, le contrôle et la surveillance des travaux sont le plus souvent réalisés par des bureaux d'études étrangers. Cependant, depuis quelques années, de nombreux petits bureaux capables de réaliser des études de moyenne importance et d'assurer le contrôle des travaux seuls ou en groupement, ont vu le jour surtout au Mali.

### **3.8 Les contraintes du sous-secteur routier**

3.8.1 Les principales contraintes dans le secteur routier des deux pays, d'ordre physique, institutionnel et organisationnel, sont dues : (i) à la faiblesse de la capacité nominale des réseaux routiers en général ne permettant pas une intégration des économies intra et inter-Etats, (ii) à l'insuffisance des ressources humaines pour faire face aux missions recentrées des Directions en charge des routes, et (iii) au fonctionnement inefficace de l'industrie des transports routiers et aux difficultés de promouvoir l'industrie locale de la construction routière.

3.8.2 Au niveau physique, les deux pays comptent parmi ceux qui ont les réseaux routiers nationaux les moins denses de la sous-région (2,78 km pour 100 km<sup>2</sup> pour la Guinée et de 0,45 km pour 100 km<sup>2</sup> au Mali contre une moyenne sous-régionale d'environ 3,00 km au 100 km<sup>2</sup>). De ce fait ces réseaux routiers sont loin d'avoir atteint leur dimension optimale par rapport à l'étendue de leur territoire et la densité de leur population. Plusieurs zones des deux pays sont d'accessibilité réduite, dont en particulier les zones nord-est de la Guinée et sud-ouest du Mali. La croissance du parc automobile de ces dernières années et le manque d'entretien des routes de ces deux pays ont aggravé l'état de dégradation des chaussées. De plus l'absence d'une liaison permanente et de bonne qualité entre les deux pays n'a pas permis en général un développement des échanges entre les deux Etats, et en particulier au Mali de profiter de la proximité du port de Conakry qui s'est engagé dans l'amélioration de ses performances.

3.8.3 Au niveau institutionnel, le recrutement de personnel ne s'effectue plus du fait des contraintes budgétaires. Toutefois, le recentrage de la mission des Directions en charge des routes a permis de suppléer l'insuffisance de personnel. Il reste encore nécessaire de poursuivre le renforcement des capacités desdites Directions afin de leur permettre d'assurer efficacement leur mission de planification, de programmation et d'administration du sous-secteur.

3.8.4 L'organisation de l'industrie du transport routier dans les deux pays, principalement au Mali, est confrontée à la surcapacité de l'offre de transport de marchandises par rapport à la demande globale de fret. Pour ce qui de l'industrie de la construction routière dans les deux pays, la promotion des PME locales se heurte à la faiblesse de leur capacité financière et aux longs délais de règlement de

leurs factures au titre de l'exécution de contrats. Les tentatives de transformation des services publics du matériel en société privée de location du matériel des travaux publics (SLMTP au Mali par exemple) n'ont pas donné satisfaction. La réflexion s'oriente donc vers l'organisation du marché des travaux permettant aux PME de pouvoir elles-mêmes se doter de matériel minimum. Celle-ci passe par la simplification des procédures de passation des marchés et la réduction des délais de paiement (Fonds routier autonome).

## **4. LE PROJET**

### **4.1 Conception et formulation**

4.1.1 Dans le cadre de leurs politiques de développement respectives, et en accord avec leurs efforts d'intégration économique, les Gouvernements de la Guinée et du Mali ont entrepris depuis 1991 la réalisation des études en vue de l'aménagement de la route Kankan-Kourémalé-Bamako. Cette route traverse des régions à fortes potentialités économiques abritant une population d'environ 1,13 million d'habitants ayant des affinités sociales très prononcées. Elle relie par ailleurs le port de Conakry (capitale de la Guinée) à Bamako (capitale du Mali) via Kankan dont la route menant à Conakry vient d'être réaménagés sur financement de plusieurs bailleurs de fonds dont le Groupe de la Banque.

4.1.2 Le projet tel que conçu vise à réduire les contraintes du sous secteur routier pour : (i) l'amélioration des conditions favorisant les échanges entre les deux pays ; (ii) le renforcement des capacités des Directions en charge des routes et ; (iii) l'amélioration des conditions pour la promotion des PME grâce aux Fonds routiers. Il s'inscrit ainsi dans le cadre des politiques sectorielles des deux pays visant à améliorer la compétitivité de leurs systèmes de transports, en portant leurs efforts sur la modernisation des infrastructures, et la promotion des échanges et du secteur privé. L'objectif poursuivi est donc de faire de l'axe Conakry-Bamako (980 km) : i) un véritable instrument d'intégration sous-régionale et au développement des échanges entre les deux pays ; ii) un facteur privilégié de développement du Nord-Est de la Guinée et du Sud-Ouest du Mali; et iii) une voie alternative d'accès à la mer pour le Mali. La conception technique du projet a été basée sur les profils types recommandés par la CEDEAO et les normes routières françaises ICTARN, tenant compte des trafics lourds et des paramètres de sécurité en matière de transport routier inter-Etats.

4.1.3 Le projet a fait l'objet d'une enquête socio-économique comprenant une enquête famille, une enquête village, la collecte et l'analyse des données administratives, socio-démographiques et des activités de production dans la zone d'influence du projet (ZIP). Les populations concernées ont été consultées et largement informées du projet, de ses objectifs et de la localisation de son tracé. Les enquêtes socio-économiques menées ont montré que les populations, dans leur quasi totalité, sont favorables à la construction de la route et sont disposées à collaborer à la réalisation des mesures environnementales. Par ailleurs, des indemnités sont prévues dans le cadre du projet en faveur de ces populations. En outre, elles attendent de la réalisation du projet la réduction de la pauvreté grâce à l'augmentation de leurs revenus par la valorisation de leurs productions agricoles, minières et artisanales, et l'approvisionnement régulier en produits manufacturés à des prix compétitifs.

4.1.4 Pour assurer la viabilité économique du projet, il est prévu de le réaliser de bout en bout avec pour maîtres d'ouvrage, les Ministères des Travaux Publics et des Transports de la Guinée et du Mali représenté par un Comité Technique, composé des représentants des deux pays. Ce Comité qui avait été créé lors de la réalisation des études économiques, techniques et environnementales de la route du projet sera redynamisé et renforcé par l'adjonction de représentants des Directions en charge de l'environnement dans les deux pays.

4.1.5 Le projet constitue l'aboutissement de plusieurs actions du FAD dans le secteur des transports en Guinée et au Mali. En effet, le FAD a déjà financé les travaux de la route Conakry-Mamou-Kankan et ceux du port de Conakry récemment achevés; il a également financé en 1992 les études qui ont conduit à la définition du projet actuel. Tel que conçu, le projet s'inscrit dans la stratégie des deux Gouvernements à unir leurs efforts et leurs différentes potentialités afin d'asseoir une croissance durable, condition nécessaire pour atteindre l'objectif de réduction de la pauvreté. Dans ce sens, le projet répond à la nouvelle vision de la Banque et à sa stratégie d'intervention développées dans les DSP des deux pays.

## **4.2 Zone d'influence et bénéficiaires du projet**

### Délimitation et caractéristiques de la zone

4.2.1 La route Kankan-Kourémalé-Bamako traverse, du côté guinéen, les Préfectures de Kankan et de Siguiri en Haute-Guinée et, du côté du Mali, le Cercle de Kati situé dans la région de Koulikoro dans le bassin du Haut-Niger. A l'intérieur de ces grandes entités régionales, on a dénombré par rapport au maillage du réseau routier régional, 26 unités sous-prélectorales en Guinée, 1 district (Bamako) et 2 arrondissements au Mali qui sont directement concernés par le projet de route visé. La zone d'influence du projet (ZIP) retenue couvre l'ensemble des 29 unités administratives identifiées.

4.2.2 La ZIP couvre une superficie de l'ordre de 25.000 km<sup>2</sup> soit 1,7% de la superficie des deux pays. Elle présente dans l'ensemble un relief quelque peu accidenté au nord avec les falaises de grès de sable et presque totalement plat au sud. La caractéristique physique dominante est la savane arborée guinéenne avec des galeries forestières le long des cours d'eau. Avec les pluies qui augmentent du nord au sud, les terres sont pauvres sur les plateaux nord (Mali) et plus fertiles le long des vallées des fleuves Niger et Milo (Guinée).

4.2.3 La ZIP appartient à deux régions climatiques : au nord, le climat sud-soudanien et au sud de Siguiri, le climat guinéen. Les précipitations varient en moyenne entre 990 mm/an au nord à 1520 mm/an au sud. Elle est également marquée par une saison des pluies ou hivernage d'avril à octobre et une saison sèche de novembre à mars avec des vents à dominance nord-est (harmattan) pendant la saison sèche. Ces conditions climatiques sans excès constituent un facteur favorable à la croissance démographique et aux activités, mais l'absence d'un bon réseau de transport est un frein à cette expansion.

### Population et profil de pauvreté dans la zone

4.2.4 La population de la ZIP est estimée à 1,3 million d'habitants, soit 7% de la population totale des deux pays. Elle se répartit comme suit : Préfecture de Kankan 20,2 %, Préfecture de Siguiri 18,5 %, district de Bamako 55,2 %, arrondissement de Siby 2,9% et arrondissement de Naréna 3,1 %. Elle connaît un accroissement naturel de 2,8 % par an. Plus de 40 % des habitants ont moins de 15 ans et on observe depuis quelques années un ralentissement de l'émigration notamment vers la Côte d'Ivoire et le Sénégal, ceci à la faveur des activités minières (orpaillage) qui se développent dans la zone.

4.2.5 Sur le plan des équipements socio-collectifs, on dénombre dans la ZIP 2 hôpitaux, une trentaine de centres de santé, dispensaires et postes médicaux de district, deux lycées, 6 collèges et au moins une école primaire. L'approvisionnement en médicaments est irrégulier et les prix sont élevés à cause des coûts de transport, de la mobilité et de l'accessibilité réduite. Les temps consacrés au transport par portage (plus de 23% du temps consacrés aux activités pour les femmes) affectent le taux de scolarisation (moins de 15% dans la partie guinéenne de la ZIP).

4.2.6 Les caractéristiques saillantes de la pauvreté dans la ZIP sont les suivantes :

- 30 à 35 % de la population se trouve dans une situation de pauvreté absolue, c'est-à-dire la frange dont le revenu annuel est inférieur au minimum de subsistance ;
- le faible niveau de service de la route du projet contribue au renchérissement de certains produits et services de première nécessité qui, de ce fait, deviennent inaccessibles aux groupes à faible revenu et à revenu intermédiaire. C'est le cas des évacuations sanitaires qui coûtent entre 10.000 et 15.000 FCFA pour une distance moyenne de 50 Km ;
- la situation des femmes est encore plus préoccupante, celles-ci étant exposées, en plus des difficultés courantes, à des paramètres de pauvreté plus spécifiques, tels que l'accès quasi impossible à des centres de santé notamment pendant les périodes de grossesse, le nombre élevé d'enfants à charge, la faible scolarisation féminine, etc..
- les jeunes de plus de 18 ans touchés par le manque d'activités rémunératrices demeurent pendant longtemps dans la cellule familiale à charge des parents.

4.2.7 Le projet, outre les revenus qu'il permettra d'injecter dans la ZIP, va rendre les productions de la zone plus compétitives, faciliter la mobilité des facteurs et permettre un meilleur accès de la population aux soins ainsi que la promotion des investissements légers tels que les moulins à grains et les outils agricoles. La conjugaison de ces effets devrait contribuer de manière significative à la réduction de la pauvreté dans la zone.

### Production

4.2.8 L'économie de la ZIP repose principalement sur l'agriculture et l'élevage et, dans une moindre mesure, sur l'exploitation aurifère. Quelques unités de transformations y sont implantées, notamment à Bamako et à Kankan.

4.2.9 On estime à plus de 950.000 ha, les superficies cultivables dans la zone, mais à peine 4% (38.000 ha) sont effectivement mises en valeur sous forme de petites exploitations familiales ou dans le cadre de programmes de développement rural. C'est le cas, au Mali, de l'Opération du développement de la Haute Vallée du Niger (OHVN), l'opération d'aménagement de la production forestière (OAPF) et, en Guinée, de l'opération riz-Siguiiri (ORS) et du projet de Développement de la Haute Guinée (PDHG).

4.2.10 On y pratique à la fois des cultures vivrières (riz, maïs, sorgho, mil, fonio, tubercules, etc.) et les cultures de rente (coton, arachide, etc). Les productions ne pouvant être facilement acheminées vers les grands centres de commercialisation en raison du faible niveau de service du réseau routier dans la zone, les paysans ne sont guère incités à accroître les superficies cultivées ou augmenter les rendements. Les principales quantités produites en 1998 sont les suivantes: coton 2.382 tonnes, arachide 3.200 tonnes, céréales 28.000 tonnes, tubercules 26.400 tonnes.

4.2.11 L'élevage est une activité florissante dans la zone avec un cheptel de 162.632 têtes comprenant des bovins (75%), ovins (7%), caprins (16%) et autres (2 %). La zone fournit ainsi une part non négligeable du bétail destiné à l'exportation et à la consommation locale.

4.2.12 L'orpaillage constitue l'activité la plus répandue après l'agriculture et l'élevage, tant par la main d'oeuvre qu'il mobilise que par les revenus qu'il procure. La ruée vers l'or a été accentuée depuis 1987 suite à la légalisation par les autorités guinéennes de l'exploitation artisanale. La production artisanale varie de 6 à 100 grammes par personne et par saison, avec une moyenne de 12 grammes. L'orpaillage, pratiqué en moyenne trois mois sur 12, est à l'origine d'une migration saisonnière de jeunes actifs désertant le secteur agricole moins porteur dans les conditions actuelles caractérisées surtout par l'accès difficile à la ZIP. Le projet contribuera à atténuer sensiblement cette tendance



défavorable au secteur agricole en ouvrant largement la zone aux grands centres de commercialisation et de transformation de produits agricoles que sont les villes de Conakry, Bamako, Kankan et Siguiri.

### Situation existante

4.2.13 La route existante est une route en terre réalisée dans les années 1940, avec les caractéristiques d'une piste ayant une largeur roulable irrégulière variant de 6 à 7 mètres. Le tracé en plan est très sinueux, et le profil en long colle pratiquement au terrain naturel et les pertes de tracé sont nombreuses.

4.2.14 Plus spécifiquement, sur la partie guinéenne, les insuffisances de la route actuelle sont entre autres: (i) l'étroitesse des ouvrages d'assainissement; (ii) de longues zones inondées pendant la saison pluvieuse, et défoncées en saison sèche; (iii) les difficultés de traverser des cours d'eau aux lits changeants. Sur la partie malienne, l'itinéraire est surtout caractérisée par: (i) l'absence ou le mauvais état d'ouvrages de franchissement au droit de cours d'eau; et (ii) par les problèmes de tôle ondulée en saison sèche.

4.2.15 Pour ces différentes raisons, la route Kankan- Kourémalé-Bamako est difficilement praticable en saison pluvieuse, et présente des coûts d'exploitation des véhicules très élevés. Cette situation décourage les transporteurs; le trafic automobile y est donc actuellement réduit en saison sèche, et presque inexistant en saison pluvieuse.

## **4.3 Contexte stratégique**

4.3.1 Les Gouvernements de la Guinée et du Mali entendent promouvoir le développement de leurs économies et s'attaquer à la réduction de la pauvreté. Ceci passe par un accroissement et une redistribution judicieuse et transparente des revenus nationaux. L'une des stratégies des deux Gouvernements est la valorisation des capacités de chacun des deux pays sur la base des coûts comparatifs et l'intégration économique. L'atteinte de ces objectifs est handicapé, entre autres, par les difficultés de mobilité des facteurs et des produits et les conditions incitatives à l'accroissement de la productions encore insuffisantes.

4.3.2 Le projet tel qu'il est proposé devrait permettre de faciliter la mobilité des facteurs de production dans la zone restreinte et élargie du projet. Le projet participera donc au désenclavement des régions à forte potentialités agricoles des deux pays, par la mise à disposition de façon permanente, d'une route praticable et à l'amélioration des conditions de vie des populations, notamment rurales. Il participera également à la sauvegarde de l'une des liaisons importantes pour l'économie nationale du fait de la contribution de manière significative de la zone aux productions nationales. De nombreux avantages directs, indirects, quantifiables et non quantifiables sont attendus de la réalisation de ce projet, en particulier, la contribution à l'intégration des économies régionales, objectif ultime de la CEDEAO dont la Guinée et le Mali sont membres à part entière ; l'accessibilité en toutes saisons dans la ZI,P la zone devant entraîner une plus grande mobilité des facteurs de productions et biens de consommation. Par ailleurs le renforcement des capacités des organes d'exécution devrait leur permettre d'assumer dans de façon plus efficace leurs missions.

## **4.4 Objectifs du projet**

4.4.1 L'objectif sectoriel du projet est le désenclavement des régions Nord-Est de la Guinée et Sud-Ouest du Mali, la diversification des voies d'échange extérieur du Mali, et l'intégration sous-régionale.

4.4.2 Le projet a pour objectif spécifique de créer une liaison routière permanente entre Kankan et Bamako, en vue de réduire les coûts de transports et de promouvoir les activités économiques dans la zone du projet.

## 4.5 Description du projet

4.5.1 Le résultat attendu du projet est une route neuve de 344 km, dont une section guinéenne de 217 km et une section malienne de 127 km. Cette route comportera une chaussée bitumée de 7 mètres et deux accotements de 1,50 mètre chacun; seront également réalisés tous les ouvrages hydrauliques nécessaires, y compris deux ponts sur les fleuves Tinkisso et Niger, ainsi que les aménagements ponctuels de stationnement au niveau des agglomérations traversées par la route.

4.5.2 Les composantes du projet sont :

A) Section Kankan-Kourémalé

- A.1 Construction d'une route bitumée de 217 km;
- A.2 Construction de deux ponts sur le Tinkisso et le Niger;
- A.3 Mesures environnementales ;
- A.4 Contrôle et surveillance des travaux ;
- A.5 Audit du projet ;
- A.6 Renforcement des capacités de la DNIR

B) Section Kourémalé-Bamako

- B.1 Construction d'une route bitumée de 127 km;
- B.2 Mesures environnementales ;
- B.3 Contrôle et surveillance des travaux ;
- B.4 Audit du projet ;
- B.5 Renforcement des capacités de la DNTP.

4.5.3 Les composantes FAD du projet comprennent:

- i) la construction des Ponts sur le Tinkisso et le Niger, sur la section guinéenne;
- ii) les travaux routiers du tronçon Bamako-Poin Y- Naréna, de la section malienne;
- iii) les mesures environnementales ;
- iv) le contrôle et la surveillance des travaux ;
- v) l'audit du projet
- vi) le renforcement des capacités de la DNTP.

### Travaux routiers et de Ponts

4.5.4 La route en projet longue de 344 km a été conçue avec une vitesse de base de 80 km/h, suivant les profils types de la CEDEAO et les normes routières françaises ICTARN. Les profils en travers types sont les suivants en rase campagne: (i) 7 m pour la largeur de la chaussée ; et (ii) deux accotements de 1,50 m chacun. Au droit des agglomérations des adaptations sont introduites tendant à réduire les rayons du tracé, ainsi que des élargissements ponctuels pour permettre le stationnement dans des bonnes conditions de sécurité.

4.5.5 La structure de la chaussée a été définie en fonction des trafics évalués, des caractéristiques des sols et des matériaux disponibles pour sa construction. Cette chaussée comportera : (i) une couche de fondation en graveleux latéritique naturel variant entre 20 et 25 cm; (ii) une couche de base en graveleux latéritique stabilisé au ciment d'une épaisseur variant de 18 à 20 cm; et, (iii) un revêtement en béton bitumineux de 4, 5 ou 6 cm d'épaisseur, suivant le cas.

4.5.6 En matière de franchissement et d'assainissement sont prévus :

- i) deux grands ponts à conceptions identiques qui seront construits aux droits des fleuves Niger (490 m), et Tinkisso (245 m); chaque pont est constitué par une série de travées indépendantes à poutres sous chaussée en béton précontraint offrant une chaussée de 7 m de large. Toutefois, des offres variantes pourront être proposées à l'appel d'offres ;
- ii) 80 ouvrages principaux dont 50 en territoire guinéen, comprenant 3 ponts, 44 dalots et 3 batteries de buses; et 30 ouvrages sur la section malienne, dont 7 ponts et 23 dalots.

4.5.7 La route comportera également des dispositifs de signalisation horizontale et verticale, y compris des glissières de sécurité et des ralentisseurs dans les traversées des villages.

#### Mesures environnementales

4.5.8 Outre les clauses contractuelles incorporées aux cahiers des charges des travaux concernant la remise en état ou l'aménagement des sites d'emprunt de matériaux ainsi que la coordination avec les populations et les services du secteur rural pour l'installation d'ouvrages hydro-agricoles, il est prévu de procéder à l'indemnisation des populations touchées, la replantation d'arbres, le suivi, la sensibilisation et la formation en matière d'environnement (cf paragraphe 4.6.6 pour les coûts d'atténuation des impacts négatifs).

#### Contrôle et surveillance des travaux

4.5.9 Les prestations de contrôle et de surveillance des travaux comprennent : (i) un appui ponctuel pour l'analyse des offres pour les travaux ; (ii) le suivi technique et administratif de l'exécution des travaux de route et de ponts; (iii) la formation et le suivi environnemental des mesures de mitigation. Elles seront effectuées par des consultants indépendants, qui rédigeront trimestriellement des rapports d'exécution du projet à l'intention des gouvernements et des bailleurs de fonds concernés.

#### Audit du projet

4.5.10 Les comptes du projet FAD seront audités annuellement par un auditeur indépendant, qui vérifiera l'utilisation des ressources des prêts et les rapports d'audit y relatifs seront établis.

#### Renforcement de capacités

4.5.11 Les capacités des organes d'exécution seront renforcées. Ainsi, la DNIR en Guinée recevra, sur financement de la BADEA un équipement informatique, des véhicules et une assistance technique, tandis que le FAD financera l'acquisition de matériel informatique et la formation pour le compte de la DNTP du Mali.

### **4.6 Impacts environnementaux**

4.6.1 Le projet classé en catégorie I, a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental (EIE); le résumé de cette étude a été transmis au Conseil d'Administration en juillet 1997. Les questions écrites posées par les Administrateurs concernant le plan d'indemnisations et de recasements, la capacité des organes d'exécution à assurer le suivi environnemental et les mesures prises pour éviter une dégradation des Monts Mandings du fait de l'accroissement prévisible du tourisme, ont fait l'objet de réponses en mai 1999 à la suite d'une mission d'évaluation environnementale effectuée dans les deux pays en mars 1999. Cette mission a pu constater que les résultats de l'EIE restaient valables puisque, tant du point de vue biophysique, socio-économique qu'institutionnel, la zone du projet n'a pas connu au cours de ces deux années de modifications environnementales notables. Par contre, le coût des

mesures d'atténuation a été actualisé pour tenir compte de la hausse des prix, notamment pour l'indemnisation à payer aux les populations concernées.

4.6.2 La route traverse différentes zones de la savane soudano-guinéenne qui ont déjà subi une certaine dégradation du fait d'une population en augmentation et aux pratiques inadaptées d'utilisation des sols. Le tracé de la nouvelle route suit globalement celui de la piste existante qui traverse partiellement la forêt classée des Monts Mandingues au Mali. Cette forêt constitue une réserve importante de végétation ancienne et abritant une variété de faune sauvage. L'EIE a examiné l'ensemble des impacts positifs et négatifs potentiels sur l'environnement, et a fait des recommandations quant aux mesures de mitigation à prendre qui ont été intégrées au rapport d'évaluation.

4.6.3 Les **impacts positifs** de la réalisation du projet sont de trois ordres, à savoir : i) le désenclavement des régions traversées ainsi que leur développement socio-économique se traduisant par l'amélioration de l'environnement humain, l'accroissement des revenus et la réduction de la pauvreté générale ; ii) l'amélioration de la santé et de la sécurité publiques ; et iii) l'amélioration du drainage, principalement dans les zones inondables, grâce à une meilleure implantation et un meilleur dimensionnement des ouvrages hydrauliques.

4.6.4 Les principaux **impacts négatifs** identifiés par l'EIE se résument comme suit : i) impacts avant les travaux tributaires des déplacements de populations, des démolitions d'habitations et des pertes de terres agricoles ; ii) impacts pendant la phase des travaux tels que l'ouverture de zone d'emprunt de matériaux, les nuisances sonores, les risques de pollution des eaux et de l'air par les huiles et les gaz d'échappement des engins de travaux publics ; et iii) impacts en phase d'exploitation de la route provoqués soit par un manque d'entretien soit par l'augmentation des accidents, la pollution de l'air par les gaz d'échappement des véhicules, les pressions sur les terres (spéculations foncières, conflits dus à une immigration incontrôlée, déforestation, surpâturage, l'érosion des sols, les risques de prolifération de maladies, et les risques de perturbation du site archéologique de Kurukorokale).

4.6.5 Afin de remédier aux effets négatifs potentiels du projet, l'EIE a préconisé des **mesures d'atténuation** complètes, et qui ont toutes été retenues comme activités et dispositions du projet, à réaliser avant, pendant et après les travaux. Pour certains impacts potentiels après projet qui sont liées à l'entretien de la route et des ouvrages connexes, leur prise en compte sera assurée à travers le budget du Ministère en charge de l'environnement dans les deux pays.

4.6.6 La réinstallation et l'indemnisation individuelle des populations pour la démolition d'habitations et la destruction de plantations ou de terres agricoles seront effectives avant le démarrage des travaux. Les plans d'indemnisation et de recasement y relatifs ont été préparés par les Gouvernements après concertation avec lesdites populations. Le tracé de la piste existante a été dévié au niveau du site archéologique de Kurukorokale (Monts Mandingues) et les mesures de protection spécifiques ont été prises en accord avec le Ministère de la Culture pour la protection et l'exploitation touristique future du site (aménagement d'accotement plus large et de parking au cours des travaux pour le stationnement des véhicules).

4.6.7 Il a été incorporé aux cahiers des charges des travaux des dispositions pour localiser les zones d'emprunt de matériaux à remettre en état à la fin des travaux et pour réduire l'érosion des talus, l'émission de boue vers les exutoires, la pollution de l'eau et des sols, les infiltrations liquides toxiques (carburant et huile provenant notamment des installations de stockage et de distribution) et les émanations de poussière (arrosage des matériaux pulvérulents).

4.6.8 L'installation de la signalisation appropriée et des réducteurs de vitesse telle que prévue dans le cadre du projet permettront de réduire les accidents de la circulation et protéger la faune et la flore. La mise en place de Fonds routiers autonomes les deux pays sera de nature à garantir la réalisation de l'entretien courant de la route et donc de limiter les phénomènes d'érosion des sols et la perte des acquis du projet. Par ailleurs, les deux pays disposent de législations appropriées et décentralisées qui régissent et contrôlent l'occupation des sols. De plus, la réalisation des travaux d'ouvrages hydrauliques, de replantations d'arbres et de création de puits ou forage pour l'emprunt d'eau du projet qui s'effectueront en collaboration avec les services hydro-agricoles locaux, les Directions en charge des forêts et de l'environnement et les populations est de nature à limiter ces risques. Enfin, les volets de sensibilisation des différents programmes de santé ou de réduction de la pauvreté dans les deux pays, dont ceux financés par la Banque, devraient permettre de limiter le développement des maladies transmissibles.

4.6.9 Un volet formation et sensibilisation sur l'environnement aussi bien pour le personnel de la DNTP et de la DNIR que pour les populations de la zone du projet est incorporé dans le contrat de l'Ingénieur Conseil qui devra élaborer les thèmes de ces séminaires-ateliers. Ce travail sera fait en rapport avec les services chargés de l'environnement dans les deux pays qui ont pour mission, entre autres, d'assurer une coordination avec les projets dans les deux pays ; ils seront axés sur les thèmes conçus pour réduire la déforestation, améliorer la gestion des sols et pour respecter les normes sanitaires et de bien-être.

4.6.10 Le coût des mesures de mitigation, non compris les mesures directement intégrées dans les contrats de travaux et de contrôle des travaux, est estimé à 1,36 million d'UC. Ce montant couvrira : (i) la réinstallation et l'indemnisation des populations; (ii) le suivi, la formation et la sensibilisation en matière d'environnement et les opérations de reforestation, de remise en état, de protection de la faune et flore, etc. L'indemnisation par les deux Gouvernements des populations concernées et la transmission au FAD des rapports de suivi de l'exécution des mesures d'atténuation des impacts négatifs du projet sur l'environnement constituent des conditions des prêts visés.

4.6.11 Les deux pays ont adopté un plan d'actions sur l'environnement. La planification, la programmation et le suivi des actions sur l'environnement sont assurés en Guinée par la Direction nationale de l'environnement qui est rattachée au Ministère des Mines et de la Géologie et au Mali par une Direction qui vient d'être rattachée au Ministère en charge des transports. Le suivi environnemental du projet sera effectué par chaque organe d'exécution (DNTP et DNIR) renforcé par un agent de la Direction en charge de l'environnement dans le pays correspondant. Ils seront aidés par l'Ingénieur conseil qui sera recruté et des rapports périodiques de suivi de l'exécution des mesures d'atténuation des impacts négatifs sur l'environnement seront établis et transmis à la Banque.

## **4.7 Impact social**

### Impact sur les femmes

4.7.1 La zone d'influence du projet (ZIP) est située en plein pays Malinké. Il s'agit d'un groupe social hiérarchisé où l'organisation du travail repose sur une répartition des tâches entre les sexes. Ainsi, outre les travaux domestiques qui leur sont réservés, les femmes occupent une place importante dans la culture de riz et d'arachide, ainsi que dans le transport et la vente des productions locales. Elles sont également présentes dans l'orpaillage, activité très répandue dans la ZIP.

4.7.2 Le désenclavement de la zone par une route revêtue praticable en toutes saisons aura un impact positif appréciable sur les activités des femmes dans la ZIP. Les effets les plus attendus sont: (i) la réduction du coût des évacuations sanitaires notamment en cas d'accouchement et de maladie grave ; (ii) l'accroissement des équipements de première nécessité tels que les moulins à céréale et la presse-karité, ceci grâce aux nouvelles opportunités d'investissement privé de petite et moyenne portée résultant du projet, (iii) l'accès direct et rapide aux centres de négoce ou de santé ; et (vi) l'augmentation des revenus grâce à la commercialisation des produits locaux à des prix compétitifs, source d'accroissement des revenus.

### Impact sur la pauvreté

4.7.3 Les travaux routiers envisagés, même s'ils restent une activité à forte intensité de capital, feront toutefois appel à la main-d'œuvre peu ou non qualifiée pour certaines tâches. Les emplois ainsi offerts à la population de la ZIP, main-d'œuvre plus compétitive pour les entreprises chargées des travaux permettront de distribuer des revenus qui viendront en supplément de ceux provenant de la vente des produits agricoles. Par ailleurs, la mise en service de la route, du fait de la réduction des coûts de transport des productions agricoles de la ZIP qu'elle induit, va donner un nouvel élan à l'agriculture dans la zone fortement concurrencée aujourd'hui par l'orpaillage traditionnel, principalement dans la préfecture de Siguiri. Le secteur informel du commerce en pleine expansion, surtout en Guinée depuis la libéralisation de l'économie, va s'accroître avec l'augmentation du pouvoir d'achat des populations locales.

4.7.4 L'augmentation des revenus va avoir une incidence positive sur les conditions de vie dans les cellules familiales, principalement sur celles des enfants et des femmes qui sont souvent les segments de la population les plus affectés par la pauvreté. Elle va, en effet, favoriser la mise en place de systèmes culturels plus intensifs (machineries et outillage agricoles) qui, en libérant les enfants des tâches agricoles, pourra ainsi relever les taux de scolarisation faibles (11% dans la préfecture de Siguiri par exemple) et favoriser le développement et la diversification des ressources humaines dans la zone.

## **4.8 Coût estimatif du projet**

4.8.1 Le coût estimatif hors taxes et droits de douane de l'ensemble du projet est de 101,57 millions d'UC (139,11 millions de \$US), dont 84,75 millions d'UC (116,08 millions de \$US) en devises, et 16,82 millions d'UC (23,03 millions de \$US) en monnaie locale. Le coût estimatif des composantes proposées au financement du FAD est de 33,05 millions d'UC (45,26 millions de \$US) dont 27,43 millions UC (37,57 millions de \$US) en devises, et 5,62 millions UC (7,70 millions de \$US) en monnaie locale.

4.8.2 La base de calcul du coût du projet actualisé est le mois de décembre 1999. Le coût a été estimé et actualisé en tenant compte des prix les plus récents constatés pour des travaux ou prestations similaires récemment réalisés en Guinée et au Mali. La provision pour imprévus physiques est de 6% du coût de base. La provision pour hausse des prix appliquée sur les composantes « travaux et contrôle des travaux » est de 8,17% correspond à une inflation annuelle de 2,5% pour les coûts en devises et 5% pour les coûts en monnaie locale. Le résumé du coût estimatif par composante de l'ensemble du projet ainsi que celui du projet FAD sont donnés respectivement aux tableaux 4.1 et 4.2 ci-après:

**Tableau 4.1**  
**Résumé du coût estimatif par composante de l'ensemble du projet**

COMPOSANTES	M. F.CFA			M. \$ US			M. UC		
	Devise	M.L.	Total	Devise	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total
<b><u>A) SECTION KANKAN-KOUREMALE</u></b>									
A.1 Ponts	7 178,68	1 266,83	8 445,51	11,05	1,95	13,00	8,07	1,42	9,49
A.2 Travaux routiers	37 193,84	6 563,62	43 757,46	57,25	10,10	67,36	41,80	7,38	49,18
A.3 Mesures environnementales		762,04	762,04		1,17	1,17		0,86	0,86
A.4 Contrôle et surv.	2 818,96	313,22	3 132,18	4,34	0,48	4,82	3,17	0,35	3,52
A.5 Audit	59,23	6,58	65,81	0,09	0,01	0,10	0,07	0,01	0,07
A.6 Renforcement capacités DNIR	230,64	7,13	237,77	0,36	0,01	0,37	0,26	0,01	0,27
COÛT DE BASE	47 481,35	8 919,42	56 400,77	73,09	13,73	86,82	53,36	10,02	63,39
Imprévus physiques	2 831,49	488,62	3 320,11	4,36	0,75	5,11	3,18	0,55	3,73
Hausse de prix	3 127,39	1 090,84	4 218,22	4,81	1,68	6,49	3,51	1,23	4,74
<b>TOTAL A</b>	<b>53 440,23</b>	<b>10 498,88</b>	<b>63 939,11</b>	<b>82,26</b>	<b>16,16</b>	<b>98,42</b>	<b>60,06</b>	<b>11,80</b>	<b>71,86</b>
<b><u>B) SECTION KOUREMALE-BAMAKO</u></b>									
B.1 Travaux routiers	18 246,91	3 222,68	21 469,59	28,09	4,96	33,05	20,51	3,62	24,13
B.2 Mesures environnementales		444,89	444,89		0,68	0,68		0,50	0,50
B.3 Contrôle et surv.	1 159,36	128,82	1 288,18	1,78	0,20	1,98	1,30	0,14	1,45
B.4 Audit	59,23	6,58	65,81	0,09	0,01	0,10	0,07	0,01	0,07
B.5 Renforcement capacités DNTP	61,20	6,80	68,00	0,09	0,01	0,10	0,07	0,01	0,08
COÛT DE BASE	19 526,69	3 809,77	23 336,47	30,06	5,86	35,92	21,95	4,28	26,23
Imprévus physiques	1 164,38	201,09	1 365,47	1,79	0,31	2,10	1,31	0,23	1,53
Hausse de prix	1 282,33	452,71	1 735,04	1,97	0,70	2,67	1,44	0,51	1,95
<b>TOTAL B</b>	<b>21 973,40</b>	<b>4 463,58</b>	<b>26 436,98</b>	<b>33,82</b>	<b>6,87</b>	<b>40,69</b>	<b>24,70</b>	<b>5,02</b>	<b>29,71</b>
<b><u>C) ENSEMBLE</u></b>									
Coût de base	67 008,05	12 729,20	79 737,24	103,14	19,59	122,74	75,31	14,31	89,61
Imprévus physiques	3 995,87	689,71	4 685,57	6,15	1,06	7,21	4,49	0,78	5,27
Hausse de prix	4 409,71	1 543,55	5 953,27	6,79	2,38	9,16	4,96	1,73	6,69
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>75 413,63</b>	<b>14 962,46</b>	<b>90 376,08</b>	<b>116,08</b>	<b>23,03</b>	<b>139,11</b>	<b>84,75</b>	<b>16,82</b>	<b>101,57</b>

4.8.3 Les coûts de base du projet ont été établis à la suite d'une étude détaillée complète menée par des consultants ayant de bonnes expériences en la matière. Le coût de base des travaux routiers y compris la réalisation de 80 ouvrages hydrauliques et le contrôle de ces travaux est de 77,63 millions d'UC ou 69 milliards de F.CFA, ce qui correspond à un coût unitaire de l'ordre de 200 millions de F.CFA au Km, qui est très acceptable dans la sous-région pour des travaux de même nature (structure en enrobé dense avec un nombre d'ouvrages hydrauliques au kilomètre largement supérieur à la moyenne, et la nécessité en territoire guinéen de réaliser des remblais pour mettre la chaussée hors d'eau).

**Tableau 4.2**  
**Résumé du coût estimatif par composante du projet FAD**  
**(en millions d'UC)**

Composantes	FAD			BOAD			Guinée	Mali	Total		
	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	ML	Total	DEV	ML	Total
<b>A) SECTION KANKAN-KOUREMALE</b>											
A.1 Ponts sur le Niger et le Tinkisso	8,07	0,41	8,48				1,01		8,07	1,42	9,49
A.2 Mesures environnementales							0,13			0,13	0,13
A.3 Contrôle et Surv.	0,51	0,06	0,57						0,51	0,06	0,57
A.4 Audit	0,07	0,01	0,08						0,07	0,01	0,08
Coût de base	<b>8,65</b>	<b>0,48</b>	<b>9,13</b>				<b>1,14</b>		<b>8,65</b>	<b>1,62</b>	<b>10,27</b>
Imprévus physiques	0,51	0,03	0,54				0,06		0,51	0,09	0,60
Hausse des prix	0,53	0,16	0,69				0,08		0,53	0,24	0,77
<b>Total A</b>	<b>9,69</b>	<b>0,67</b>	<b>10,36</b>				<b>1,28</b>		<b>9,69</b>	<b>1,94</b>	<b>11,64</b>
<b>B) SECTION KOUREMALE-BAMAKO</b>											
B.1 Travaux routiers (Naréna-Pt Y-Bamako)	10,94		10,94	3,77	1,13	4,90		1,47	14,71	2,60	17,31
B.2 Mesures environnementales								0,42		0,42	0,42
B.3 Contrôle et Surv.	0,93	0,11	1,04						0,93	0,11	1,04
B.4 Audit	0,07	0,01	0,08						0,07	0,01	0,08
B.5 Renforcement capacités DNTP	0,07		0,07					0,01	0,07	0,01	0,08
Coût de base	<b>12,01</b>	<b>0,12</b>	<b>12,13</b>	<b>3,77</b>	<b>1,13</b>	<b>4,90</b>		<b>1,90</b>	<b>15,78</b>	<b>3,15</b>	<b>18,93</b>
Imprévus physiques	0,69	0,03	0,72	0,25	0,04	0,29		0,09	0,94	0,16	1,10
Hausse des prix	0,78	0,02	0,80	0,25	0,15	0,40		0,20	1,03	0,37	1,40
<b>Total B</b>	<b>13,47</b>	<b>0,18</b>	<b>13,65</b>	<b>4,27</b>	<b>1,32</b>	<b>5,59</b>		<b>2,19</b>	<b>17,74</b>	<b>3,69</b>	<b>21,43</b>
<b>C) ENSEMBLE DU PROJET</b>											
Coût de base	20,66	0,60	21,24	3,77	1,13	4,90	1,14	1,90	24,43	4,75	29,17
Imprévus physiques	1,20	0,06	1,26	0,25	0,04	0,29	0,06	0,09	1,45	0,25	1,70
Hausse des prix	1,31	0,18	1,49	0,25	0,16	0,41	0,08	0,19	1,56	0,61	2,17
<b>TOTAL C</b>	<b>23,16</b>	<b>0,84</b>	<b>24,00</b>	<b>4,27</b>	<b>1,33</b>	<b>5,60</b>	<b>1,28</b>	<b>2,18</b>	<b>27,43</b>	<b>5,62</b>	<b>33,05</b>

4.8.4 Le résumé du coût par catégorie de dépenses de l'ensemble du projet ainsi que celui du projet FAD sont donnés respectivement dans les tableaux 4.3 et 4.4 après :

**Tableau 4.3**  
**Résumé du coût par catégorie de dépense de l'ensemble du projet**

Catégories	en millions de F.CFA			en millions de \$ US			en millions d'UC		
	Devises	Monnaie locale	Total	Devises	Monnaie locale	Total	Devises	Monnaie locale	Total
<b>A. Ponts</b>	7 178,68	1 266,83	8 445,51	11,05	1,95	13,00	8,07	1,42	<b>9,49</b>
<b>B. Travaux routiers</b>	55 440,75	9 786,30	65 227,06	85,34	15,06	100,40	62,31	11,00	<b>73,31</b>
<b>C. Mesures environnementales</b>		1 206,94	1 206,94		1,86	1,86		1,36	<b>1,36</b>
<b>D. Services de consultants</b>									
D.1 - Contrôle et Surv. travaux	3 978,32	442,04	4 420,35	6,12	0,68	6,80	4,47	0,50	<b>4,97</b>
D.2 - Audit	118,45	13,16	131,62	0,18	0,02	0,20	0,13	0,01	<b>0,15</b>
<b>E. Renforcement de capacités</b>	277,18	28,60	305,77	0,43	0,04	0,47	0,31	0,03	<b>0,34</b>
<b>F. Non alloué</b>	8 418,61	2 220,23	10 638,84	12,96	3,42	16,38	9,46	2,50	<b>11,96</b>
<b>Total</b>	<b>75 412,00</b>	<b>14 964,09</b>	<b>90 376,08</b>	<b>116,08</b>	<b>23,03</b>	<b>139,11</b>	<b>84,75</b>	<b>16,82</b>	<b>101,57</b>



**Tableau 4.4**  
**Résumé du coût par catégorie de dépense du projet FAD**

Catégories	en millions de F.CFA			en millions de \$ US			en millions d'UC		
	Devises	Monnaie locale	Total	Devises	Monnaie locale	Total	Devises	Monnaie locale	Total
<b>A. Ponts</b>	7 178,68	1 266,83	8 445,51	11,05	1,95	13,00	8,07	1,42	<b>9,49</b>
<b>B. Travaux routiers</b>	13 088,00	2 312,29	15 400,28	20,15	3,56	23,71	14,71	2,60	<b>17,31</b>
<b>C. Mesures environnementales</b>		482,48	482,48		0,74	0,74		0,54	<b>0,54</b>
<b>D. Services de consultants</b>									
D.1 - Contrôle et Surv. travaux	1 287,67	143,07	1 430,75	1,98	0,22	2,20	1,45	0,16	<b>1,61</b>
D.2 - Audit	118,45	22,06	131,62	0,18	0,03	0,20	0,13	0,02	<b>0,15</b>
<b>E. Renforcement de capacités</b>	55,00	21,90	68,00	0,08	0,03	0,10	0,06	0,02	<b>0,08</b>
<b>F. Non alloué</b>	2 678,83	759,94	3 438,77	4,12	1,17	5,29	3,01	0,85	<b>3,86</b>
<b>Total</b>	<b>24 406,63</b>	<b>5 008,57</b>	<b>29 397,40</b>	<b>37,57</b>	<b>7,71</b>	<b>45,25</b>	<b>27,43</b>	<b>5,62</b>	<b>33,05</b>

#### 4.9 Sources de financement et calendrier des dépenses

4.9.1 Le projet dans son ensemble sera financé par le FAD, la BOAD, le FED, la BID la BADEA, le Fonds koweïtien, et les Gouvernements de la Guinée et du Mali. La transmission au FAD par les deux Gouvernements des accords ou conventions de financement des bailleurs de fonds du projet constitue une conditions aux prêts du présent projet. Le plan de financement par source de l'ensemble du projet ainsi que celui du projet FAD est présenté dans les tableaux 4.5 et 4.6 ci-après :

**Tableau 4.5**  
**Source de financement de l'ensemble du projet**  
(en millions d'UC)

Source	Devises	Monnaie locale	Total	%
FAD	23,16	0,84	24,00	23,6%
BOAD	4,27	1,33	5,60	5,5%
FED	35,78	6,49	42,28	41,6%
BADEA, BID et FKw	21,54	2,65	24,19	23,8%
Gouv. Guinée		3,25	3,25	3,2%
Gouv. Mali		2,26	2,26	2,2%
<b>Total</b>	<b>84,75</b>	<b>16,82</b>	<b>101,57</b>	<b>100%</b>

**Tableau 4.6**  
**Source de financement du projet FAD**  
(en millions d'UC)

Source	Devises	Monnaie locale	Total	%
FAD	23,16	0,84	24,00	72,6%
BOAD	4,27	1,33	5,60	16,9%
Gouv. Guinée		1,28	1,28	3,9%
Gouv. Mali		2,18	2,18	6,6%
<b>Total</b>	<b>27,43</b>	<b>5,62</b>	<b>33,05</b>	<b>100%</b>

4.9.2 La participation du FAD sera consacrée aux composantes suivantes du projet: (i) ponts sur le Tinkisso et le Niger sur le tronçon Kankan-Kourémalé; et (ii) travaux du tronçon Bamako-Point Y-Naréna du tronçon Kourémalé-Bamako ; (iii) contrôle et la surveillance de ces travaux ; (iv) audit du projet et ; (v) renforcement de capacités de la DNTP du Mali. La contribution du FAD représente 23,60% du coût total de l'ensemble du projet et servira à couvrir 27,33 % du coût en devises et 4,99% du coût en monnaie locale de l'ensemble du projet. La contribution du FAD au financement de la monnaie locale (0,84 millions d'UC) représente 0,28% du total de la contribution du Fonds et des deux Gouvernements au financement de l'ensemble du projet. La contribution attendue du FAD (24 millions d'UC) proviendrait des ressources affectées aux opérations multinationales.

4.9.3 La contribution de la BOAD qui est en financement conjoint avec le FAD sera consacrée à la composante travaux routiers au Mali. Le FED financera les composantes travaux routiers et contrôle et surveillance des travaux au Mali et en Guinée. Les trois bailleurs de fonds arabes, en financement conjoint en territoire guinéen apporteront une contribution totale qui s'élève à 24,19 millions d'UC. Ainsi, la BADEA (6,16 millions d'UC) financera les composantes « travaux routiers » et « renforcement de capacités de la DNIR » et les contributions de la BID (7,04 millions d'UC) et du Fonds Koweïtien (10,99 millions d'UC) seront consacrées au financement des composantes « travaux routiers » et « contrôle des travaux ».

4.9.4 La contribution du Gouvernement de la Guinée (3,25 millions d'UC) représente 3,20% du coût de l'ensemble du projet. Elle servira à financer l'intégralité de la composante «mesures environnementales» du côté guinéen, une partie du coût des travaux routiers et de la composante «renforcement de capacités de la DNIR». Par rapport aux composantes financées par le FAD en territoire guinéen, la contribution de la Guinée (1,28 million d'UC) qui représente 11% du montant de la contribution du FAD et du Gouvernement de Guinée servira à financer l'intégralité des mesures environnementales et une partie des coûts des composantes «travaux de ponts». A cette contribution, il faudra ajouter les efforts liés au renoncement de taxes qui est de l'ordre de 16 millions d'UC.

4.9.5 La contribution du Gouvernement du Mali (2,26 millions d'UC) représente 2,20% du coût de l'ensemble du projet. Elle servira à financer l'intégralité de la composante «mesures environnementales» du côté malien , une partie du coût des travaux routiers et de la composante «renforcement de capacités de la DNTP». Par rapport aux composantes financées par le FAD en territoire malien, la contribution du Mali (2,18 million d'UC) qui représente 13,78% du montant de la contribution du FAD et du Gouvernement du Mali servira à financer l'intégralité des mesures environnementales et une partie des coûts des composantes «travaux routiers» et «renforcement de capacités de la DNTP». A cette contribution, il faudra ajouter les efforts liés au renoncement de taxes qui est de l'ordre de 7 millions d'UC.

4.9.6 La participation du FAD au financement d'une partie de la monnaie locale du tronçon Kankan-Kourémalé du projet se justifie pour les raisons suivantes:

- i) Les deux pays ont accompli des efforts dans le cadre des divers programmes de réformes et bénéficient d'appuis budgétaires des différentes Institutions multilatérales qui contribuent à renforcer leurs capacités à mobiliser des ressources locales au profit des dépenses prioritaires telles que recommandées par les revues des dépenses publiques;
- ii) depuis 1996, les deux pays n'ont plus d'arriérés au niveau des fonds de contrepartie. Ils ont établi un cadre de dépenses à moyen terme comme cadre de cohérence de programme d'investissements publics (PIP) pendant la revue du PIP et des dépenses publiques ;

- iii) Les efforts de mobilisation de l'épargne domestique ne se sont pas encore accompagnés de résultats tangibles et les deux pays devront recourir à l'épargne extérieure pour couvrir leurs besoins d'investissements ;
- iv) Dans un contexte de discipline financière, les deux Etats devront déjà limiter leur déficit et, conformément aux engagements internationaux, ne s'endetter qu'à des taux d'intérêts concessionnels ; ce que les sources de financement internes ne permettent pas souvent ;
- v) la nature du projet est telle qu'une bonne partie des matériaux entrant dans les travaux et leur mise en œuvre, seront acquis localement, en particulier les travaux de terrassement, les matériaux pour les bétons et la main d'œuvre.

4.9.7 Le calendrier des dépenses par composante de l'ensemble du projet ainsi que celui du projet FAD sont présentés ci-dessous:

**Tableau 4.7**  
**Calendrier des dépenses par composante de l'ensemble du projet**  
(en millions d'UC)

Composantes	2001	2002	2003	2004	Total
<b><u>A) Section Kankan –Kourémalé</u></b>					
A.1 Ponts sur le Tinkisso et le Niger	1,62	3,51	3,51	2,16	10,78
A.2 Travaux routiers	8,38	18,16	18,16	11,18	55,88
A.3 Mesures environ.	0,75	0,05	0,05	0,01	0,86
A.4 Contrôle et surveillance	0,60	1,30	1,30	0,79	3,99
A.5 Audit	0,00	0,03	0,03	0,02	0,08
A.6 Renforcement de capacités de la DNIR	0,04	0,09	0,09	0,05	0,27
<b>Total A</b>	<b>11,39</b>	<b>23,13</b>	<b>23,13</b>	<b>14,21</b>	<b>71,86</b>
<b><u>B) Section Kourémalé-Bamako</u></b>					
B.1 Travaux routiers	4,11	8,91	8,91	5,48	27,42
B.2 Mesures environ.	0,43	0,03	0,03	0,01	0,50
B3. Contrôle et surveillance	0,25	0,53	0,53	0,33	1,64
B.4 Audit	0,00	0,03	0,03	0,02	0,08
B.5 Renforcement de capacités de la DNTP	0,01	0,03	0,03	0,01	0,08
<b>Total B</b>	<b>4,80</b>	<b>9,53</b>	<b>9,53</b>	<b>5,85</b>	<b>29,71</b>
<b>Total général</b>	<b>16,19</b>	<b>32,66</b>	<b>32,66</b>	<b>20,06</b>	<b>101,57</b>
Total en %	16%	32%	32%	20%	100%

**Tableau 4.8**  
**Calendrier des dépenses par composante du projet FAD**  
(en millions d'UC)

Composantes	2001	2002	2003	2004	Total
<b><u>A) Section Kankan –Kourémalé</u></b>					
A.1 Ponts sur le Tinkisso et le Niger	1,62	3,51	3,51	2,16	10,78
A.3 Mesures environ.	0,11	0,01	0,01	0,00	0,13
A.4 Contrôle et surveillance	0,10	0,21	0,21	0,13	0,65
A.5 Audit	0,01	0,03	0,03	0,01	0,08
<b>Total A</b>	<b>1,84</b>	<b>3,75</b>	<b>3,75</b>	<b>2,29</b>	<b>11,63</b>
<b><u>B) Section Kourémalé-Bamako</u></b>					
B.1 Travaux routiers	2,95	6,39	6,39	3,93	19,67
B.2 Mesures environ.	0,35	0,03	0,03	0,01	0,42
B3. Contrôle et surveillance	0,18	0,38	0,38	0,24	1,18
B.4 Audit	0,01	0,03	0,03	0,02	0,08
B.5 Renforcement de capacités de la DNTP	0,02	0,03	0,03	0,01	0,08
<b>Total B</b>	<b>3,51</b>	<b>6,86</b>	<b>6,86</b>	<b>4,20</b>	<b>21,41</b>
<b>Total général</b>	<b>5,35</b>	<b>10,60</b>	<b>10,61</b>	<b>6,49</b>	<b>33,05</b>
Total en %	16%	32%	32%	20%	100%

4.9.8 Le calendrier des dépenses par source de financement de l'ensemble du projet ainsi que de celui du projet FAD se présentent comme suit:

**Tableau 4.9**  
**Calendrier des dépenses par source de financement de l'ensemble du projet**  
(en millions d'UC)

Source	2001	2002	2003	2004	Total
FAD	3,58	7,81	7,81	4,81	24,00
BOAD	0,84	1,82	1,82	1,12	5,60
FED	6,34	13,74	13,74	8,46	42,28
BADEA, BID et Fkw	3,63	7,86	7,86	4,84	24,19
Guinée	1,11	0,83	0,83	0,48	3,25
Mali	0,70	0,60	0,60	0,36	2,26
Total	16,19	32,66	32,66	20,06	101,57
	16%	32%	32%	20%	100%

**Tableau 4.10**  
**Calendrier des dépenses par source de financement du projet FAD**  
(en millions d'UC)

Source	2001	2002	2003	2004	Total
FAD	3,60	7,80	7,80	4,80	24,00
BOAD	0,84	1,82	1,82	1,12	5,60
Guinée	0,28	0,38	0,38	0,23	1,28
Mali	0,63	0,60	0,60	0,35	2,18
Total	5,35	10,60	10,60	6,50	33,05
	16%	32%	32%	20%	100%

## **5. EXECUTION DU PROJET**

### **5.1 Organes d'exécution**

Chaque pays se chargera directement de l'exécution de la section du projet sur son territoire national. De ce fait, l'organe d'exécution de la section Kankan-Kourémalé du projet sera la DNIR sur le territoire guinéen; de même, sur le territoire malien, l'organe d'exécution de la section Kourémalé-Bamako du projet sera la DNTP. Ces deux Directions disposent chacune d'un service spécialisé dans le suivi de l'exécution des travaux routiers composés de personnel qualifié.

### **5.2 Dispositions institutionnelles**

5.2.1 Une équipe d'au moins six (6) agents (deux ingénieurs de la DNTP, deux ingénieurs de la DNIR et un agent de chacune des Directions en charge de l'environnement dans les deux pays) sera détachée en permanence sur l'ensemble des chantiers du projet et travaillera en collaboration avec les Ingénieurs Conseils qui seront recrutés pour le suivi au jour le jour des travaux sur le terrain. La mise en place du personnel de cette équipe dont les qualifications et expériences auront été préalablement soumises à l'approbation du FAD constitue une condition des prêts au présent projet.

5.2.2 Compte tenu du caractère multinational du projet et de sa relative complexité, il est prévu une coordination générale du projet qui sera assurée par le Comité Technique Mixte mis en place lors des études du projet et qui s'est avéré efficace et fonctionnel durant la phase d'études et de préparation du projet. Ce Comité Technique dont la coordination est assurée par la Guinée est composé des Directeurs de la DNIR et de la DNTP, d'un représentant du Ministère du Plan (pour la Guinée), et d'un représentant du Ministère des Travaux Publics et des Transports pour le Mali. Il sera élargi aux Directeurs en charge de l'environnement dans les deux pays. Ce Comité aura pour tâches d'assurer le lien entre les différents intervenants du projet (administrations, contractants) et les bailleurs du projet, de coordonner les missions conjointes de supervision des bailleurs de fonds du projet et d'aider à la prise de décisions pour toutes les questions d'intérêt commun à l'exécution du projet. Le secrétariat du Comité est assuré par la Guinée et s'appuiera sur l'assistance technique prise en charge par la BADEA. La mise en place de ce Comité élargi constitue une condition des prêts au présent projet.

5.2.3 Le suivi de l'exécution des travaux du tronçon Kankan-Kourémalé sera effectué par la Division contrôle technique des projets de routes inter-urbaines de la DNIR; cette Division possède une bonne expérience du suivi des projets et dispose du personnel et de l'organisation adéquates. Pour le tronçon Bamako-Kourémalé, ce suivi relèvera de la Division des études techniques et des travaux (DETT) et du Service de renforcement des routes (SRR) de la DNTP qui possèdent de longues expériences, y compris sur les projets FAD au Mali.

5.2.4 Des bureaux d'études qualifiés et expérimentés seront recrutés pour effectuer le contrôle et la surveillance des travaux ainsi que la mise en oeuvre parallèlement des mesures environnementales. Ils assureront sous l'autorité de la DNIR et de la DNTP le suivi sur le terrain du déroulement des travaux, le contrôle de qualité technique et environnemental, la constatation des travaux effectués et leur facturation, et établiront les rapports d'exécution du projet.

### 5.3 Calendrier d'exécution et de supervision

5.3.1 L'exécution du projet s'étendra d'avril 2001 à mai 2004, soit sur 38 mois environ. Le calendrier d'exécution du projet, présenté en annexe 4, se résume comme suit:

#### Planning d'exécution

<b>Activités</b>	<b>Responsabilité/actions</b>	<b>Date</b>
Approbation du prêt	FAD	avr-2000
Signature du prêt	FAD	mai-2000
Publication de la Note d'information générale	FAD/Gouvernements	mai-2000
<b><u>A.1-Travaux de ponts et routes</u></b>		
Préparation et approbation DAO	DNIR/DNTP/FAD	août-2000
Lancement des appels d'offres	DNIR/DNTP	oct-2000
Remise des offres	ENTREPRISE/DNIR/DNTP	dec-2000
Evaluation des offres et signature des marchés	DNIR/DNTP/FAD/ENTREPRISES	mars-2001
Début des travaux	ENTREPRISE/DNIR/DNTP	<b>avr-2001</b>
Fin des travaux	ENTREPRISE/DNIR/DNTP	<b>avr-2004</b>
<b><u>A.2-Mesures environnementales</u></b>		
Indemnités et libération des emprises	Gouvernements Mali et Guinée	dec-2000
Travaux d'amélioration de l'environnement	DNIR/DNTP	mai-2004
<b><u>A.3-Contrôle et surveillance des travaux</u></b>		
Etablissement et approbation DAO et listes restreintes	DNIR/DNTP/FAD	Juin -2000
Lancement des consultations	DNIR/DNTP	août-2000
Remise des offres	CONSULTANTS	oct-2000
Evaluation des offres et Signature des contrats	DNIR/DNTP/FAD	déc-2000
Appui à l'évaluation des offres pour les travaux	CONSULTANT	dec-2000
Début des prestations de contrôle	CONSULTANTS/DNIR/DNTP	<b>avr-2001</b>
Fin des prestations	CONSULTANT/DNIR/DNTP	<b>mai-2004</b>
<b><u>A4- Audit du projet</u></b>		
Etablissement listes restreintes	DNIR/DNTP	avr-2001
Lancement des appels d'offres	DNIR/DNTP	juin-2001
Remise des offres	CONSULTANTS	juil-2001
Evaluation des offres et signature des contrats	DNIR/DNTP/FAD/CONSULTANTS	oct-2001
Début des prestations	CONSULTANTS/DNIR/DNTP	avr-2002
Fin des prestations	CONSULTANTS/DNIR/DNTP	juil-2004
<b><u>A5- Renforcement de capacités</u></b>		
Besoins de formation et choix des formateurs	DNTP/FAD/Formateurs	juin-2001
Demandes de prix et fourniture équipements	DNTP/Fournisseurs	sept-2001
Début formations	Formateurs/DNTP	sept-2002
Fin formation	Formateurs/DNTP	sept-2003

5.3.2 Dès l'approbation des prêts, la Banque enverra une mission de lancement du projet et entreprendra par la suite des missions de supervisions au moins une fois l'an, et établira à cette occasion des rapports de supervision détaillés. Ces missions de supervision devront être coordonnées avec celles des autres cofinanciers du projet. Une mission de revue du projet à mi-parcours avec l'ensemble des bailleurs de fonds du projet sera effectuée. Le calendrier prévisionnel et la composition des différentes missions est donnée ci-après.

**Tableau 5.1**

### Calendrier prévisionnel de supervision

Date	Activité	Composition mission	Durée en h-sem
12/06/2000	Lancement	- Chargé de projet (Ing ou Eco Tpt) , Chargé de décaissement, Chargé des acquisitions	3,6
12/02/2001	Vérification de la libération emprise	- Chargé de projet (Ing ou Eco Tpt) et un Expert des questions transversales	2,0
10/12/2001	Supervision	- Chargé de projet (Eco Tpt) et Expert Ing TP	4,3
15/06/2002	Supervision	- Chargé de projet (Eco Tpt), Consultant spécialiste en ponts et un Expert des questions transversales	5,3
15/06/2003	Revue à mi-parcours du projet	- Chargé de projet (Eco Tpt) et Expert Ing TP	4,3
15/06/2004	Supervision	- Chargé de projet (Eco Tpt) et Expert Ing TP et un Expert des questions transversales	5,3
15/05/2005	Rapport d'achèvement	- 1 Ing Tp et 1 Eco Tpt et un Expert des questions transversales	5,3

## 5.4 Acquisition des biens, travaux et services

5.4.1 Toutes les acquisitions qui seront faites dans le cadre du projet le seront en conformité avec les règles de procédure édictées par le FAD, en ce qui concerne les volets qu'il finance; par ailleurs tous les dossiers d'appels d'offres et les demandes de propositions seront établies à partir des dossiers types de la Banque ou acceptés par la Banque. Les codes des marchés publics de la Guinée et du Mali ont été analysés et jugés acceptables. Les acquisitions feront l'objet d'une Note générale d'information, qui sera publiée dans "Development Business" dès approbation du prêt par le Conseil d'administration. Les modalités des différentes acquisitions à effectuer dans le cadre du projet sont résumées au tableau suivant :

**Tableau 5.2**  
**Dispositions relatives à l'acquisition des travaux et services**  
(millions d'UC)

Catégories de dépenses	AOI	AON	Autres**	Liste Restreinte	Autre que FAD*	Total
A. Ponts	10,78 [9,63]					10,78 [9,63]
B. Travaux routiers	19,66 [12,32]				63,63 [0,0]	83,29 [12,32]
C. Mesures environnementales					1,36 [0,0]	1,36 [0,00]
D. Services de consultants						
D.1 - Contrôle et Surv.				1,83 [1,83]	3,83 [0,0]	5,66 [1,83]
D.2 - Audit				0,15 [0,15]		0,15 [0,15]
E- Appui à la DNIR et à la DNTP						
E.1- Equipements						
E.1.1- Equipements informatiques			0,02 [0,02]		0,02 [0,00]	0,05 [0,02]
E.1.2 – Véhicules					0,06 [0,00]	0,06 [0,00]
E.2 – Réaménagement de locaux					0,01 [0,00]	0,01 [0,00]
E.3 – Formation			0,04 [0,04]			0,04 [0,04]
E.4 – Assistance technique					0,18 [0,00]	0,18 [0,00]
<b>Total</b>	<b>30,44 [21,95]</b>		<b>0,06 [0,06]</b>	<b>1,98 [1,98]</b>	<b>69,09 [0,00]</b>	<b>101,57 [24,00]</b>

[ ] FAD

\* Travaux et prestations de services acquis suivant procédures FED et Fonds arabes et des deux Administrations

\*\* Consultation de fournisseurs à l'échelon national pour les équipements et auprès d'institutions spécialisées pour la formation des agents de la DNTP

### Travaux routiers

5.4.2 L'acquisition de tous les travaux financés par le FAD se fera sur la base d'appels d'offres internationaux. Les travaux de ponts à réaliser en Guinée feront l'objet d'un lot unique; il en sera de même pour les travaux routiers au Mali.

#### Services de consultants pour le contrôle des travaux

5.4.3 L'acquisition des prestations de service de Consultant pour le contrôle et la surveillance des travaux feront l'objet de deux appels d'offres sur liste restreinte, l'un pour le contrôle des travaux de construction des deux ponts en Guinée et l'autre pour le contrôle des travaux routiers au Mali financés par le FAD.

#### Mesures environnementales

5.4.4 Les procédures des deux administrations seront utilisées pour les indemnisations des populations touchées, les replantations d'arbres, le suivi, la sensibilisation et la formation en matière d'environnement totalement financés les deux Gouvernements.

#### Service d'audit

5.4.5 Les services de Consultant pour l'audit du projet feront l'objet de deux appels d'offres sur listes restreintes. Les montants estimatifs de ces prestations sont chacun de 75.000 UC; de ce fait, la publication de l'avis concernant ces appels d'offres pourra être limitée au plan local.

#### Equipements informatiques, réaménagement de locaux et formations pour la DNTP

5.4.6 L'acquisition du matériel informatique d'un montant de 23.600 UC, se fera à partir de consultations de fournisseurs à l'échelon national. Le réaménagement des bureaux dont le coût est de 14.610 UC, pris en charge par le Mali, se fera selon les procédures des marchés publics en vigueur dans ce pays. Les programmes de formations d'un coût total d'environ 38.211 UC seront élaborés et exécutés par des consultants, cabinets de formation, bureaux d'études à recruter sur la base d'une consultation dont l'avis sera publié au niveau national. Les valeurs individuelles de chaque contrat n'excéderont pas en effet 30.000 UC. Pour des modules de formations allant de quelques semaines à deux (2) mois, la DNTP pourra procéder par une procédure d'entente directe au recrutement des consultants individuels sur la base des informations dont elle dispose ou qui pourraient lui être fournies par la Banque.

#### Procédures d'examen

5.4.7 Les documents suivants seront soumis à l'examen et à l'approbation de la Banque avant leur publication

- i) Notes d'information spécifiques sur l'acquisition;
- ii) Dossiers d'appel d'offres ou lettre d'invitation aux consultants;
- iii) Rapports d'évaluation des soumissions comportant les recommandations sur l'attribution des marchés;
- iv) Projets de contrats si ceux incorporés dans le dossier d'appel d'offres ont été modifiés.



## **5.5 Dispositions relatives au décaissement**

Les décaissements se feront conformément aux procédures de la Banque en la matière. En particulier, les décaissements pour les travaux, les prestations des consultants pour la supervision des travaux et pour l'audit du projet et pour le matériel informatique et les consultants chargés de la formation se feront par paiement direct en faveur des différents contractants. Les demandes de paiement ou de remboursement directs pour les travaux (routes et ponts) ne s'appliqueront que pour des montants d'une valeur supérieure à 20.000 UC.

## **5.6 Suivi et évaluation**

5.6.1 Chaque organe d'exécution fournira à la Banque sur une base trimestrielle, un rapport sur l'exécution du projet. Le rapport s'appuiera sur les données à fournir par les missions de contrôle et de surveillance des travaux. A partir de son démarrage, le projet fera l'objet de missions de lancement et de supervision de la Banque. Les missions de supervision devront en particulier s'attacher à prévenir les problèmes éventuels d'exécution du projet et coordonner les actions des différents bailleurs de fonds du projet.

5.6.2 Le suivi environnemental du projet relève des Organes d'exécution renforcés par des agents de la Direction en charge de l'environnement dans chacun des deux pays et de l'Ingénieur Conseil.

5.6.3 A la fin de l'exécution des travaux d'entretien routier, la DNIR (Guinée) et la DNTP (Mali) organiseront chacun de son côté, pendant 5 ans sur la section de la route sur son territoire une campagne de comptage annuelle de trafic et d'enquête origine-destination devant permettre de vérifier les hypothèses de trafic et l'évaluation du coût d'exploitation des véhicules; ceci constitue une condition aux prêts au présent projet.

5.6.4 Le suivi et la coordination avec les différents bailleurs de fonds du projet dans son ensemble seront assurés par le Comité Technique Mixte qui transmettra au FAD et aux autres bailleurs de fonds un rapport semestriel. Le FAD prendra également part aux réunions annuelles des bailleurs de fonds sur le secteur et aux missions conjointes de supervision du projet par les bailleurs de fonds.

## **5.7 Rapports d'audit**

La comptabilité du projet sera tenue séparément au niveau de chacun des deux pays par l'organe d'exécution à travers leur service chargé des affaires administratives et financières. Ces comptes seront vérifiés par un cabinet d'audit externe. L'audit annuel du projet sera mené pendant la période d'exécution et les deux Gouvernements transmettront régulièrement à la Banque les rapports afférents.

## **5.8 Coordination avec les autres bailleurs de fonds**

5.8.1 La coordination de l'aide dans le secteur des transports des deux pays s'effectue à travers des cadres de concertation et d'intervention établis à partir des documents de politique et de stratégies adoptées, à la suite de larges consultations internes et externes, par les deux Gouvernements. C'est ainsi que depuis 1994, le Gouvernement du Mali a mis en place un programme sectoriel des transports (PST) financés par plusieurs bailleurs de fonds (IDA, AFD, BOAD, FAD, BADEA, Fonds Arabes ..etc). Ce programme fait l'objet de revues périodiques avec les bailleurs de fonds dont la dernière a eu lieu en mars 1998 à Bamako. La Banque n'y était pas représentée, mais elle est tenue régulièrement informée et a eu l'occasion au cours des missions de supervision dans le pays d'avoir des échanges sur des questions y relatives avec les autorités du Mali, le Coordonnateur du PST et le FED.

5.8.2 En outre, du point de vue de l'intégration de leurs économies, la Guinée et le Mali ont institué des rencontres périodiques au niveau des Ministres des affaires étrangères qui mettent en place des Comités mixtes sectoriels pour suivre les questions d'intérêt régional relatives à chaque secteur. La Coordination de ces comités est tournante les deux ans. C'est ainsi qu'au moment de la réalisation des études de la route Kankan-Kourémalé-Bamako, un tel Comité était créé et a permis de mobiliser le financement et d'assurer l'achèvement dans de bonnes conditions de cette étude financée par la Banque.

5.8.3 Concernant le présent projet, les différentes missions de la Banque qui se sont rendues dans les deux pays ont eu des discussions avec les bailleurs de fonds qui y sont représentés. Par ailleurs, des contacts réguliers ont eu lieu avec les bailleurs de fonds, cofinanciers du projet à travers trois tables rondes et des réunions en marge des assemblées annuelles de la Banque et de la BID. Pendant la phase exécution du projet, il est prévu, outre des missions conjointes de supervision, une revue à mi-parcours des activités du projet. La programmation et la coordination de ces rencontres seront assurées par le Comité technique mixte.

## **6. DURABILITE DU PROJET ET RISQUES**

### **6.1 Charges récurrentes**

Les charges récurrentes du projet se résument en grande partie aux charges d'entretien courant, et dans une moindre mesure aux charges d'entretien périodique du fait de la structure en enrobé dense retenue pour le revêtement qui a une durée de vie beaucoup plus importante que celle d'un revêtement en enduit superficiel, à condition que l'entretien courant soit bien assuré. Ces charges sont estimées en monnaie constante pour la durée de vie du projet à 43,11 millions FF ou 5,28 millions d'UC, dont 3,33 millions d'UC pour la Guinée et 1,95 million d'UC pour le Mali, soit respectivement 2,1% et 1,9% des budgets prévisionnels annuels d'entretien routier de la Guinée et du Mali.

### **6.2 Durabilité du projet**

6.2.1 Dès l'achèvement du projet, chaque tronçon sera pris en charge par les services chargés de l'entretien routier dans chacun des deux pays; il s'agit en l'occurrence de la DNIR pour le tronçon guinéen et de la DNTP pour le tronçon malien. Les travaux d'entretien périodique sont, en grande partie, confiés aux entreprises privées qui sont dotées de moyens nécessaires et adaptés pour exécuter ces travaux efficacement.

6.2.2 Le problème se situe au niveau de la disponibilité de ressources financières pour l'entretien des routes. En effet, la situation réelle révèle des accumulations de retards dans l'entretien des réseaux routiers dans les deux pays en raison d'une part des dotations de ressources insuffisantes et d'autre part des écarts entre les prévisions budgétaires et les dotations réelles. C'est pour cette raison, qu'en accord avec les bailleurs de fonds, les deux pays ont engagé des réformes nécessaires afin de créer chacun un fond routier autonome et viable. Les études, consultations et projets de textes légaux y relatifs ont été réalisés et ou établis. C'est pourquoi, la mise en place effective de fond routier dit de 2<sup>ème</sup> génération au Mali et en Guinée représente une condition des prêts au présent projet.

6.2.3 Les ressources qui alimenteront ces Fonds routiers proviendront d'affectation directe de la fiscalité sur les produits pétroliers, des droits d'accès (patente, vignette ..) et des péages au niveau des certains ouvrages de traversée (ponts) sur le territoire des deux pays dont les postes seront définies après les études générales sur les péages qui sont en cours dans les deux pays. La gestion de ces Fonds routiers sera assurée par un organe composé de l'administration, les usagers de la route et les opérateurs du secteur. Les résultats des études sur la mise en place de fonds routiers et les consultations qui s'en sont suivies ont démontré, sans une fiscalité excessive, des possibilités réelles d'alimentation de ces Fonds routiers en ressources régulières et suffisantes pour assurer intégralement

l'entretien courant.

### **6.3 Principaux risques et mesures d'atténuation**

6.3.1 Les avantages quantifiables du projet, à savoir la réduction des coûts généralisés, les différentes catégories de trafic et leur accroissement annuel reposent sur trois hypothèses fondamentales : i) la réalisation de bout en bout du projet suivant le planning qui est établi est une condition nécessaire pour sa rentabilité économique, et l'atteinte des objectifs de désenclavement et d'intégration sous-régionale; ii) le trafic dévié du corridor ivoirien et, dans une moindre mesure, du corridor sénégalais dépend du volume des importations et exportations du Mali pendant toute la durée de vie du projet, donc de la vitalité de l'économie malienne; iii) les taux de croissance prévisionnels appliqués au trafic normal et induit sont essentiellement fonction des productions dans la ZIP et de la relance de l'économie nationale tant en Guinée qu'au Mali. La réalisation des avantages et des taux de rentabilité économiques escomptés dépendent donc de ces hypothèses. C'est pourquoi, afin de vérifier la validité de ces hypothèses, la réalisation par les deux Gouvernements de comptages et d'enquêtes origine–destination quelques mois après la mise en service de la route constitue une condition aux prêts au présent projet.

6.3.2 Du fait que la rentabilité du projet repose sur la nécessité de l'utilisation de la liaison de bout en bout, le premier risque du projet réside dans : (i) la multiplicité des bailleurs de fonds qui devront mobiliser concomitamment leurs contributions respectives pour permettre la réalisation totale du projet en une seule phase et ; (ii) la mobilisation et la disponibilité de la contre partie des deux Gouvernements suivant le profil des décaissements. Ce risque est atténué par le fait que : (i) les bailleurs de fonds du projet, autres que le FAD, ont déjà approuvé leurs conventions de financement et que par ailleurs, il est retenu pendant l'exécution de procéder à des missions de supervisions et revues à mi-parcours conjointes de tous les bailleurs de fonds du projet et ; (ii) les deux Gouvernements ont déjà inscrit dans leur programme d'investissement leur contrepartie au financement du projet et que la disponibilité de cette contre partie suivant le profil des décaissement du projet constitue une condition aux prêts au présent projet.

6.3.3 Le deuxième risque concerne le trafic dévié dont le niveau prévisionnel peut être sensiblement réduit voire marginal si la compétitivité du port de Conakry (sécurité, conditions tarifaires, productivité) n'est pas établie et que les barrages de police le long des axes routiers ne sont pas réduits. Les deux pays ont souscrit et démarré l'exécution des mesures de la CEDEAO concernant la libre circulation des personnes et des biens, notamment la mise en circulation la carte brune d'assurance automobile, la création de comité de suivi des programmes de libre circulation des personnes et des transports, la caution nationale de garantie des opérations de transit et la procédure de transit routier inter-Etats (TRIE). Pour ce qui est la réduction de l'encombrement du port de Conakry, une étude est en cours sur financement de la coopération allemande qui couvre aussi bien les aspects techniques qu'institutionnels et le port de Conakry a mis à la disposition du Mali une zone pour faciliter ses échanges extérieurs.

## **7. AVANTAGES DU PROJET**

### **7.1 Généralités**

7.1.1 Le choix du tracé, aussi bien que la conception de la chaussée et des ouvrages de la route découlent d'une étude de factibilité et d'études techniques détaillées conséquentes. Ces études ont par ailleurs été basées sur des normes techniques françaises ICTARN, et tiennent compte des recommandations de la CEDEAO en matière de profil de routes communautaires destinées à faciliter l'intégration régionale.

7.1.2 Le tracé adopté respecte par ailleurs autant que possible l'emprise existante, s'efforce d'assurer la desserte des agglomérations existantes dans des conditions améliorées d'exploitation et de sécurité, et de minimiser l'impact négatif du projet sur l'environnement.

7.1.3 La conception de la chaussée, comprenant une couche de base en latérite stabilisée au ciment, et un revêtement en béton bitumineux variant entre 4 et 5 cm, répond aux besoins du trafic en terme de quantité et de charge à l'essieu, tout en limitant les coûts.

7.1.4 De nombreux avantages directs, indirects, quantifiables et non quantifiables sont attendus de la réalisation de ce projet, en particulier :

- la contribution à l'intégration des économies régionales, objectif ultime de la CEDEAO dont la Guinée et le Mali sont membres à part entière ;
- l'accessibilité en toutes saisons dans la ZIP la zone devant entraîner une plus grande mobilité des facteurs de productions et biens de consommation;
- la réduction des coûts de transport généralisés (coûts d'opération et perte de temps) pour tous les usagers de la route en projet, en particulier pour les échanges internationaux du Mali ;
- la création d'emplois pendant la phase d'exécution du projet;
- l'amélioration des conditions de transport (sécurité et confort), ainsi que la réduction des accidents causés par l'état défectueux de la chaussée et les défauts de tracé.

7.1.5 Le projet va également générer des avantages spécifiques en faveur des populations rurales, dont les plus significatifs sont les suivants :

- la revalorisation des produits agricoles avec pour corollaire l'amélioration des niveaux de revenu des paysans, et ce grâce au désenclavement des vastes zones de production que traverse la route;
- l'accroissement de la production agricole et minière résultant des possibilités d'accès rapide aux grands centres de négoce que constituent Bamako, Conakry, Kankan et Siguiré;
- la réduction de la pauvreté tant au niveau des femmes qu'à celui des hommes et des jeunes sans emploi, conséquences directes de la valorisation de l'accroissement de la production dans le ZIP.

## **7.2 Analyse économique**

7.2.1 Le projet fait partie des projets prioritaires pour les deux pays et s'intègre parfaitement dans le schéma d'intégration régionale. Le projet est économiquement justifié par son impact positif sur la baisse du coût moyen de transport, l'accroissement de la production agricole dans les zones desservies, l'amélioration du niveau de revenu de la population rurale concernée. Ces éléments de justification sont reflétés dans les taux de rentabilité économique (TRE). Les TRE ont été calculés séparément pour la section Kankan-Kourémalé et la section Kourémalé-Bamako, et pour la route prise dans son intégralité sur la base du trafic actuel et prévisionnel, des trafics générés et déviés, du coût d'exploitation des véhicules, des coûts d'entretien courant et périodique. Les données relatives à la situation de référence, les hypothèses de base et les résultats obtenus sont résumés ci-après.

### Le trafic de base

7.2.2 Les volumes de trafic normal moyen pondérés par les distances enregistrés en 1999, toutes catégories de véhicules confondues, variaient par tronçon entre 178 et 287 véhicules/jour. Les trafics les plus significatifs sont observés à l'approche des agglomérations urbaines de Kankan (179 véh/j) et de Bamako (2093 véh/j). Les trafics les plus faibles (22 et 35 véh/j) sont enregistrés sur les tronçons Kourémalé - Naréna du côté du Mali, ce qui dénote d'un faible échange entre les deux pays par ce corridor, du fait du mauvais niveau de service de la route. Le trafic moyen pondéré (par les distances) sur l'ensemble de la route est de 218 véh/j.

## Le trafic futur

7.2.3 Les prévisions de trafic reposent sur les effets que la réalisation de la route avec deux ponts à la place des bacs vont avoir sur l'accessibilité permanente, la mobilité des biens et facteurs de production, la réduction des temps de parcours et la suppression des points de rupture et d'éclatement de charges entre les différentes catégories de véhicules. En outre, en rendant la voie guinéenne plus compétitive pour le Mali, le projet pourra donner des avantages comparatifs au port de Conakry par rapport à ses concurrents : corridor Bamako-Conakry plus court, amélioration de la capacité opérationnelle et des conditions de sécurité du port, mise à disposition d'un entrepôt spécial pour le Mali, etc. Il permettra ainsi de dévier sur ce port une partie des importations et explorations du Mali, qui sont passées de 948.813 tonnes en 1991 à 1.064 210 tonne en 1995, soit un taux de croissance de 2,9 % par an en moyenne. Par rapport audits avantages comparatifs, on estime qu'au moins 18 % de ces échanges outre-mer passeront chaque année par le port de Conakry.

7.2.4 Sur cette base, deux catégories de trafic ont été considérées, le trafic normal et le trafic généré (induit et dévié). Il résulte de ces données, des taux de croissance variant par section de route et par catégorie de véhicules entre 2% et 8%. La croissance la plus forte concerne les autocars, aujourd'hui inexistant, suivis des camions lourds. Les véhicules particuliers (taxis) et les pick-up connaissent les croissances les plus faibles surtout sur la section Kankan-Kourémalé.

## Coût et avantages économiques

7.2.5 Le coût économique considéré est le coût estimatif du projet, déduction faite des taxes et de la provision pour hausse de prix; il s'élève à 84,42 milliards de F.CFA (94,88 millions UC). Il est aussi pris en compte les coûts d'entretien qui incluent l'entretien périodique et l'entretien courant ainsi que les frais d'entretien et de fonctionnement des bacs.

7.2.6 Les avantages escomptés de la réalisation du projet ont été déterminés sur la base des scénarios "sans projet" et "avec projet" sur une période de 20 ans. Ils sont résumés comme suit:

- a) Travaux routiers : i) réduction du coût d'exploitation des véhicules et du coût d'entretien courant; ii) valeur résiduelle de l'investissement, laquelle est estimée à 10 % du coût de construction de la route.
- b) Ouvrages d'art (2 ponts) : (i) réduction des coûts d'entretien comparés aux frais de fonctionnement des bacs (ii) réduction de la durée de franchissement du fleuve Niger et de la rivière Tinkisso.

## **7.3 Taux de rentabilité économique et test de sensibilité**

7.3.1 Les taux de rentabilité économique (TRE) ont été déterminés à partir du modèle HDM développé par le Banque Mondiale. Les éléments pris en compte dans ce modèle sont: le trafic, la croissance du trafic, les coûts d'exploitation des véhicules et des bacs, le coût des travaux routiers envisagés, le coût d'entretien courant, la longueur des tronçons de routes, l'état de la route et les caractéristiques géométriques et de structure de la route dans la situation "avec" et "sans" projet.

7.3.2 Le TRE obtenu est de 14,20 % pour la route prise dans son intégralité. Sur la section Kankan-Kourémalé, le TRE s'établit à 13,30% et sur la section Kourémalé-Bamako à 19,70 %. Ces taux sont supérieurs aux coûts d'opportunité du capital estimé à 12 %. Par ailleurs, les tests de sensibilité effectués montrent que les TRE sont relativement stables face à des variations des coûts (+10%) et des avantages (- 10 %). Le projet s'avère donc économiquement justifié.

## **8. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

### **8.1 Conclusions**

8.1.1 La route Kankan-Kourémalé-Bamako constitue une liaison particulièrement importante pour le développement économique et social des régions Nord-Ouest de la Guinée et Sud-Est du Mali; sa réalisation contribuera par ailleurs à doter le Mali d'une voie d'échange extérieure plus économique que les voies existantes et permettra de raffermir les liens économiques entre les deux pays.

8.1.2 Le projet a par ailleurs fait l'objet de toutes les études techniques et économiques requises, qui ont conduit à la conception d'un projet technique justifié. Les études réalisées ont également permis d'identifier les risques environnementaux et d'arrêter les mesures de mitigation adéquates.

8.1.3 Au regard des taux de rentabilité économique compris entre 13,30 et 19,70% suivant les sections considérées, et des avantages économiques non quantifiés tels que l'accroissement et la revalorisation des produits agricoles, le projet s'avère économiquement viable. Par ailleurs, étant donné l'ensemble des dispositions prises pour préserver l'environnement, ce projet n'aura pas d'impact négatif notable, en revanche la réduction des temps de transport induite par le projet va améliorer la mobilité sociale et faciliter ainsi l'accès des populations aux centres administratifs et de santé.

### **8.2 Recommandations**

Compte tenu de ce qui précède, il est recommandé d'accorder aux Gouvernements de la Guinée et du Mali, respectivement un prêt FAD n'excédant pas 10,36 millions d'UC et 13,64 millions d'UC pour la réalisation du projet tel que décrit dans le présent rapport. Les prêts FAD (ci-dénoté Fonds) seront subordonnés aux conditions ci-après:

#### **A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur des accords de prêts**

Outre la réalisation des conditions prévues à la Section 5.01 des Conditions Générales, l'entrée en vigueur des accords de prêts à conclure avec la Guinée et le Mali sont subordonnés à la réalisation par les deux pays Emprunteurs des conditions suivantes :

- i) s'engager à communiquer au Fonds tous les six (6) mois à partir du démarrage des travaux, un rapport de suivi sur l'exécution de mesures d'atténuation des impacts négatifs sur l'environnement (paragraphe 4.6.9) ;
- ii) s'engager à réaliser les comptages de trafics et enquêtes origine-destination, au plus tard six (6) mois après la mise en service de la route (paragraphe 6.3.1).

#### **B. Conditions préalables au premier décaissement**

Les gouvernements de la Guinée et du Mali devront :

- i) Transmettre au Fonds les textes portant création d'un fonds routier autonome, des organes d'administration et de gestion de ce fonds, et définissant les modalités d'alimentation en ressources de ce fonds (paragraphe 3.5.5);
- ii) fournir au Fonds la preuve de l'indemnisation des populations touchées par le projet (paragraphe 4.6.9) ;

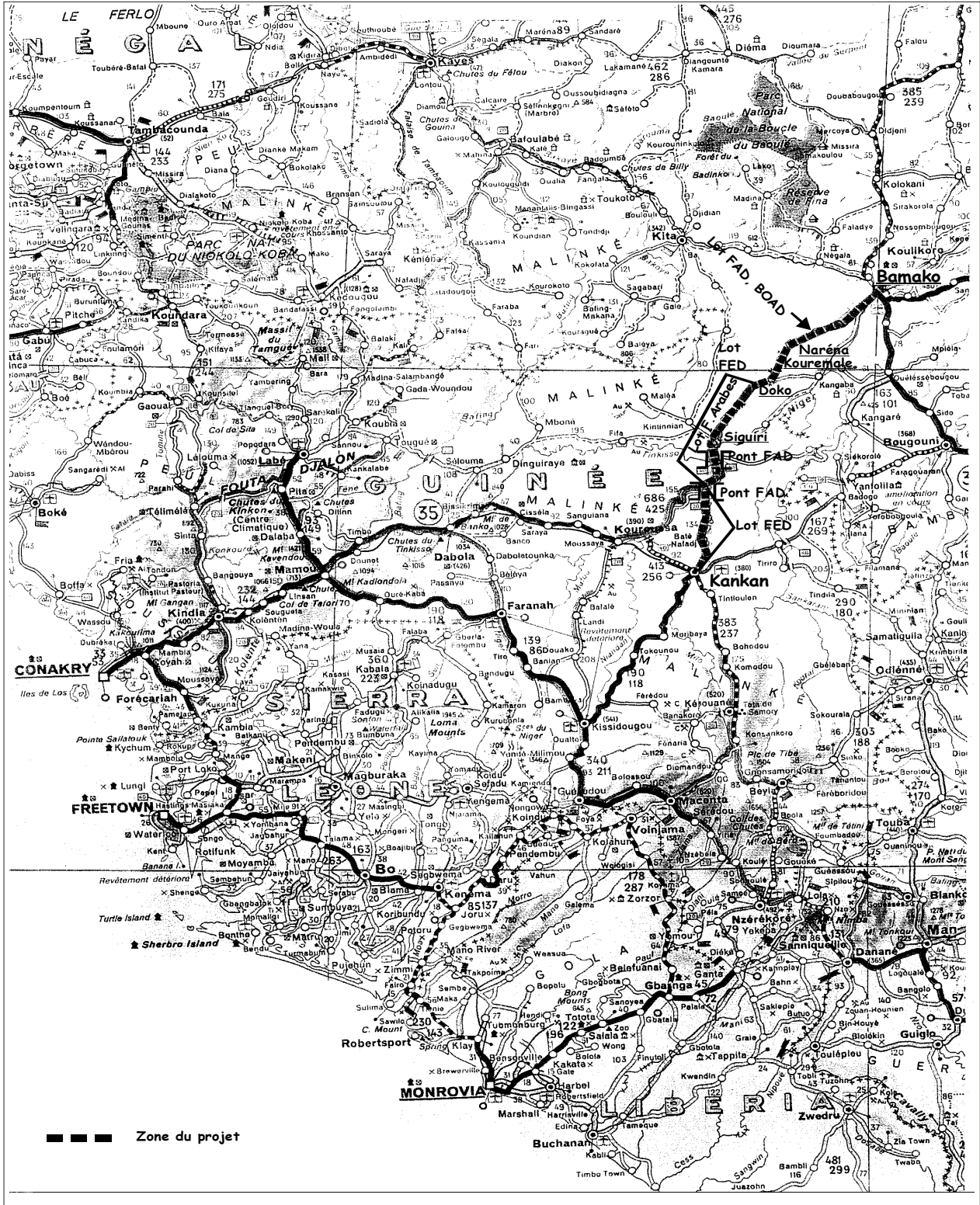
- iii) fournir au Fonds la preuve de détachement sur le terrain pour le suivi de l'ensemble du projet de deux (2) ingénieurs civils de la DNIR, deux (2) ingénieurs de la DNTP et d'un (1) environnementaliste de la Direction de l'Environnement de chacun des deux pays dont les qualifications et expériences auront été préalablement jugées acceptables par le Fonds (paragraphe 5.2.1) ;
- iv) fournir au Fonds la preuve de la mise en place du Comité Technique Mixte dont la coordination sera assurée par la Guinée pendant la durée de l'exécution du projet. Ce Comité sera composé des Directeurs de la DNIR et de la DNTP, d'un représentant du Ministère en charge du Plan en Guinée, d'un représentant du MTPT au Mali et des Directeurs en charge de l'environnement dans les deux pays (paragraphe 5.2.2) ;
- v) Fournir au Fonds la preuve que tous les accords de financement ont été conclus avec les autres bailleurs de fonds du projet ou que ces derniers se sont engagés à financer ledit projet (paragraphe 5.9.1) ;
- vi) fournir au Fonds la preuve de l'inscription dans le budget de l'an 2000 le montant de la contrepartie de Chaque Gouvernement et ce conformément au calendrier de décaissement (paragraphe 6.3.2) ;

### C. Autres conditions

Les Gouvernements de la Guinée et du Mali devront en outre :

- i) Fournir au Fonds, au plus tard le 30/04/2002, la preuve de la dotation en ressources suffisantes du fonds routier, notamment un minimum de 12 milliards de F.G pour le fonds routier en Guinée et de 8 milliards de F.CFA pour le fonds routier au Mali (paragraphe 3.5.5)
- ii) communiquer au Fonds, au plus tard le 30 avril de chaque année (de 2002 à 2005), pour appréciation, le budget alloué au fonds routier et le bilan de son utilisation pour l'année précédente (paragraphe 3.5.5);
- iii) communiquer au Fonds, tous les six (6) mois après le démarrage des travaux, le rapport de suivi des mesures d'atténuation des impacts négatifs du projet sur l'environnement, et ce jusqu'à la fin des travaux (paragraphe 4.6.8) ;
- iv) communiquer au Fonds au plus tard six (6) mois après la mise en service de l'ensemble de la route, les résultats des comptages de trafic et enquêtes origine-destination effectués sur la route (paragraphe 6.3.1) ;
- v) fournir au Fonds, tous les six (6) mois à partir de janvier 2001 jusqu'à la fin des travaux, la preuve de la disponibilité dans le budget national de la contrepartie pour les effectuer les paiements suivant le calendrier des dépenses établi à l'évaluation du projet ou approuvé en phase d'exécution du projet (paragraphe 6.3.2).

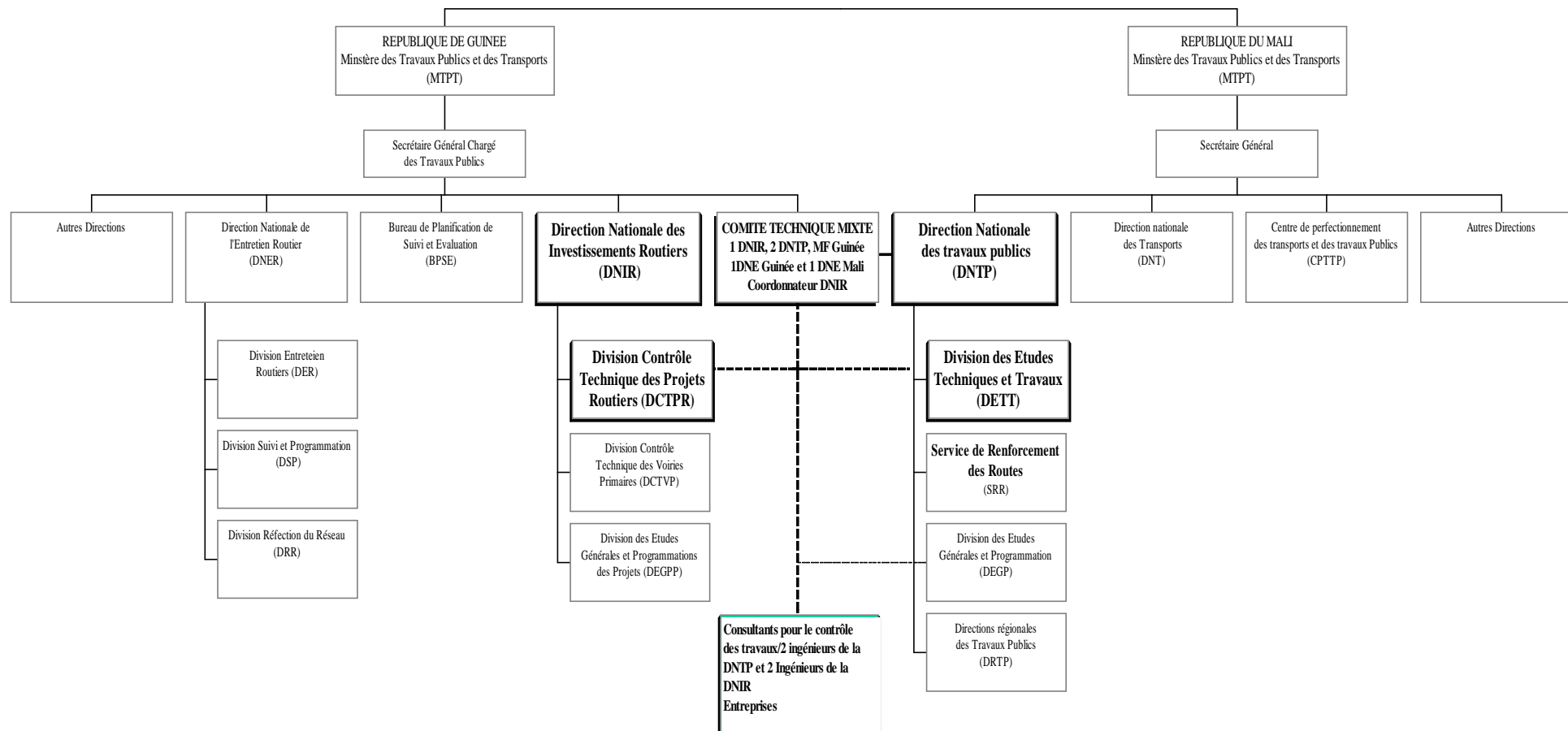
**MULTINATIONAL GUINEE-MALI**  
**PROJET DE ROUTE KANKAN-KOUREMALE-BAMAKO**  
**CARTE DE LA ZONE DU PROJET**



Cette carte est destinée exclusivement à l'usage des lecteurs du rapport auquel elle est jointe. Les dénominations utilisées et les frontières figurant sur cette carte n'impliquent de la part du Groupe de la BAD et de ses membres aucun jugement concernant le statut légal d'un territoire ni aucune approbation ou acceptation de ses frontières.



**MULTINATIONAL GUINEE- MALI  
PROJET DE ROUTE KANKAN-KOUREMALE-BAMAKO  
ORGANIGRAMME ORGANE D'EXECUTION**



Catégories de dépenses pour l'ensemble du projet  
(en millions d'UC)

Catégories	FAD			BOAD			FED			BID/BADEA/FKw			Guinée			Mali			Total		
	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total
<b>A- Ponts</b>	8,07	0,41	8,48											1,01	1,01				8,07	1,42	<b>9,49</b>
<b>B- Travaux routiers</b>	10,94		10,94	3,77	1,13	4,90	29,85	5,27	35,11	17,75	2,04	19,80		1,09	1,09		1,47	1,47	62,31	11,00	<b>73,31</b>
<b>C- Mesures environnementales</b>																					
C1 - Indemnisations														0,75	0,75		0,44	0,44		1,19	1,19
C2 - Suivi environnemental														0,11	0,11		0,06	0,06		0,17	0,17
Total C														0,86	0,86		0,50	0,50		1,36	<b>1,36</b>
<b>D- Contrôle et surv.</b>	1,45	0,16	1,61				1,90	0,21	2,11	1,13	0,13	1,25							4,47	0,50	<b>4,97</b>
<b>E- Audit</b>	0,13	0,02	0,15																0,13	0,02	<b>0,16</b>
<b>F-Renforcement capacités DNTP et DNIR</b>																					
F1 - Equipements	0,02		0,02							0,08	0,01	0,09							0,10	0,01	0,11
F2 - Formation	0,04		0,04																0,04		0,04
F3 - Réaménagement de locaux																	0,01	0,01		0,01	0,01
F4 - Assistance technique										0,17		0,17		0,01	0,01				0,17	0,01	0,18
Total F	0,06		0,06							0,25	0,01	0,26		0,01	0,01		0,01	0,01	0,31	0,03	<b>0,34</b>
<b>G- Non alloué</b>	2,51	0,24	2,76	0,50	0,19	0,70	4,04	1,01	5,05	2,41	0,47	2,88		0,29	0,29		0,29	0,29	9,46	2,49	<b>11,95</b>
<b>Total</b>	<b>23,16</b>	<b>0,84</b>	<b>24,00</b>	<b>4,27</b>	<b>1,33</b>	<b>5,60</b>	<b>35,78</b>	<b>6,49</b>	<b>42,28</b>	<b>21,54</b>	<b>2,65</b>	<b>24,19</b>		<b>3,25</b>	<b>3,25</b>		<b>2,26</b>	<b>2,26</b>	<b>84,75</b>	<b>16,82</b>	<b>101,57</b>

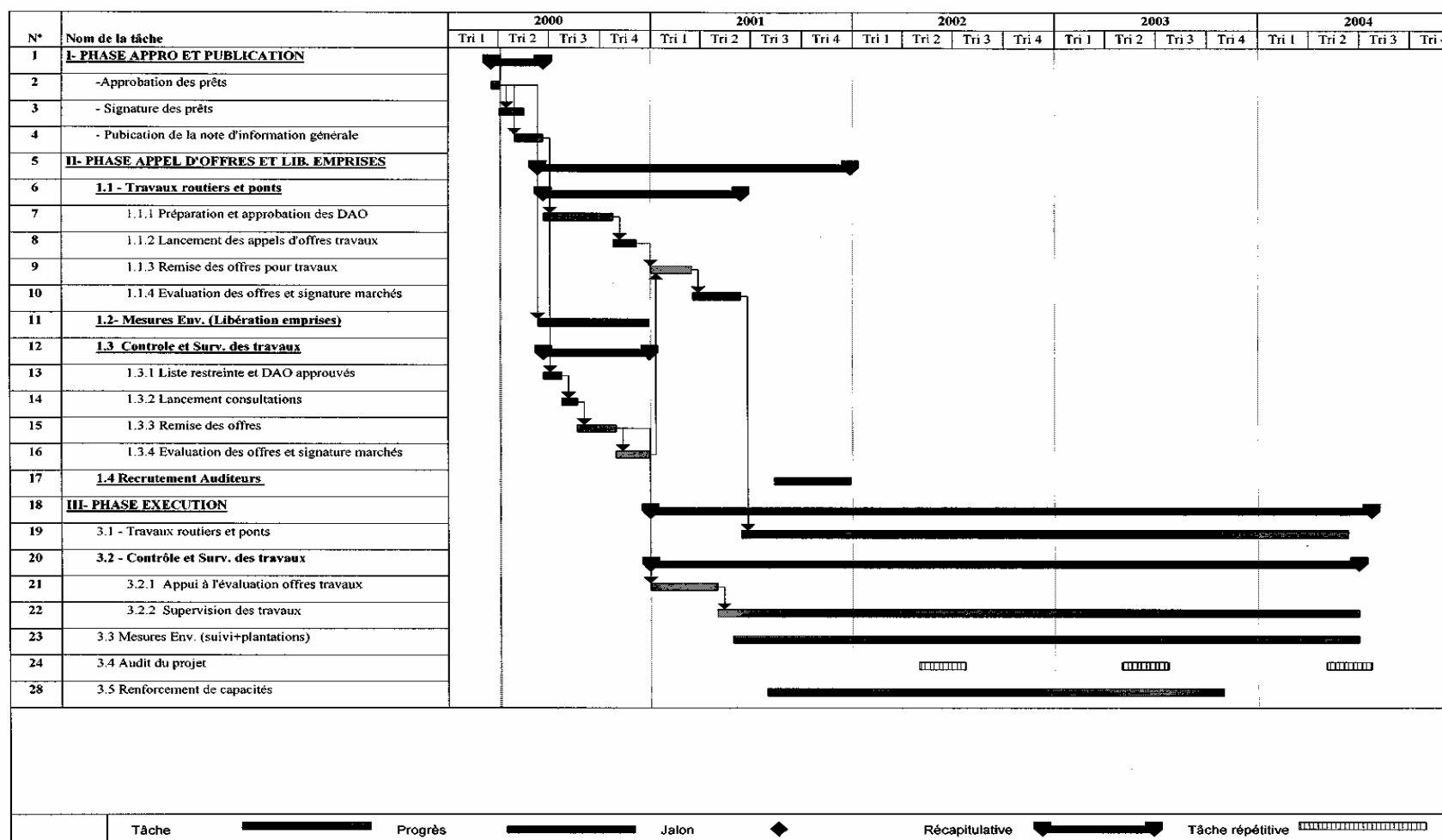
**Liste prévisionnelle des catégories de dépenses**

Catégories	En Millions de F.CFA			En Millions de \$US			En Millions d'UC			COFINANCIER (en millions d'UC)					
	Devises	M.L	Total	Devises	M.L	Total	Devises	M.L	Total	FAD	BOAD	FED	Fonds Arabes (BID,F.Kw et BADEA)	Gouv. Guinée	Gouv. Mali
<b><u>1- Biens</u></b>															
1.1 Equipements informatiques	42,00		42,00	0,06	0,00	0,06	0,05	0,00	0,05	0,02			0,02		
1.2 Véhicules	56,00		56,00	0,09	0,00	0,09	0,06	0,00	0,06				0,06		
<b><u>2- Travaux</u></b>															
2.1 Ponts	7 178,68	1 266,83	8 445,51	11,05	1,95	13,00	8,07	1,42	9,49	8,48				1,01	
2.2 Routiers	55 440,75	9 786,30	65 227,06	85,34	15,06	100,40	62,31	11,00	73,31	10,94	4,90	35,11	19,80	1,09	1,47
<b><u>3- Mesures environnementales</u></b>															
3.1 Indemnisations/Suivi-sensibilisation		1 206,94	1 206,94		1,86	1,86		1,36	1,36					0,86	0,50
<b><u>3- Services de Consultants</u></b>															
3.1 Contrôle et Surv.	3 978,32	442,04	4 420,35	6,12	0,68	6,80	4,47	0,50	4,97	1,61	0,00	2,11	1,25	0,00	0,00
3.2 Audit	118,45	13,16	131,62	0,18	0,02	0,20	0,13	0,01	0,15	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.3 Assistance technique	152,97	7,80	160,77	0,24	0,01	0,25	0,17	0,01	0,18				0,17	0,01	
<b><u>4- Autres</u></b>															
4.1 Formation	27,20	6,80	34,00	0,05	0,00	0,05	0,04	0,00	0,04	0,04					
4.2 Réaménagement de locaux	0,00	13,00	13,00	0,00	0,02	0,02	0,00	0,01	0,01	0,00					0,01
Coût de base	67 036,38	12 771,86	79 737,24	103,13	19,60	122,74	75,30	14,31	89,61	21,24	4,90	37,22	21,31	2,97	1,98
Imprévus phy et finan	8 405,58	2 233,26	10 638,84	12,94	3,44	16,38	9,45	2,51	11,96	2,76	0,70	5,05	2,88	0,29	0,29
<b>Coût Total</b>	<b>75 441,96</b>	<b>15 005,12</b>	<b>90 376,08</b>	<b>116,07</b>	<b>23,04</b>	<b>139,11</b>	<b>84,75</b>	<b>16,82</b>	<b>101,57</b>	<b>24,00</b>	<b>5,60</b>	<b>42,28</b>	<b>24,19</b>	<b>3,25</b>	<b>2,26</b>

**COUT DETAILLE ET FINANCEMENT DE LA COMPOSANTE RENFORCEMENT DE CAPACITE**

Désignation	FAD/Gouvernement du Mali					BADEA/Gouvernement de Guinée			
	Qtité	P.U	Total en FCFA	Total en US \$	Total en UC	Qtité	Total en FCFA	Total en US \$	Total en UC
Système informatique (Ordinateurs +Imprimantes+modem)	4	2 000 000	8 000 000	12 314	8 991	5	10 000 000	15 393	11 239
Onduleurs	6	500 000	3 000 000	4 618	3 372	5	2 500 000	3 848	2 810
Photocopieurs	1	4 000 000	4 000 000	6 157	4 495	1	4 000 000	6 157	4 495
Scanners	1	1 500 000	1 500 000	2 309	1 686	0	0	0	0
Logiciels (Office98+HDM4+autres)	1	3 200 000	3 200 000	4 926	3 596	1	3 200 000	4 926	3 596
Abonnement Internet	1	1 300 000	1 300 000	2 001	1 461	1	1 300 000	2 001	1 461
<b>Total équipements informatiques</b>			<b>21 000 000</b>	<b>32 325</b>	<b>23 601</b>		<b>21 000 000</b>	<b>32 325</b>	<b>23 601</b>
<b>Réaménagement locaux</b>	1	13 000 000	<b>13 000 000</b>	<b>20 011</b>	<b>14 610</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Véhicules</b>	0	14 000 000	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>56 000 000</b>	<b>86 200</b>	<b>62 936</b>
<b>Formation</b>	1	34 000 000	<b>34 000 000</b>	<b>52 336</b>	<b>38 211</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Assistance technique</b>	0			0			<b>160 773 469</b>	<b>247 475</b>	<b>180 688</b>
<b>Total</b>			<b>68 000 000</b>	<b>104 671</b>	<b>76 423</b>		<b>237 773 469</b>	<b>366 000</b>	<b>267 225</b>
Part FAD/BADEA	90%		61 200 000	94 204	68 781	96,72%	229 974 499	353 995	258 460
Part Gouv			6 800 000	10 467	7 642		7 798 970	12 005	8 765

**MULTINATIONAL GUINEE-MALI**  
**ROUTE KANKAN – KOUREMALE – BAMAKO**  
**Calendrier d'exécution**



**MULTINATIONAL : GUINEE-MALI**  
**ROUTE KANKAN-KOUREMALE-BAMAKO**  
**TRAFIC NORMAL MOYEN PAR CATEGORIE DE VEHICULES**

Année	Tronçon Kankan-Kourémalé (217 km)							Tronçon Kourémalé-Bamako (127km)							Moyenne Kankan-Bamako (344 km)						Total
	VP	Pickup	Minibus	Autocar	Cam 2 à 3 Ess	Cam Art	Total	VP	Pickup	Minibus	Autocar	Cam 2 à 3 Ess	Cam Art	Total	VP	Pickup	Minibus	Autocar	Cam 2 à 3 Ess	Cam Art	
Taux crois	2%	2%	7%	4%	2%	5%		5%	4%	6%	8%	3%	5%		4%	3%	6%	7%	2%	5%	
1999	43	44	9	1	39	41	178	110	74	38	4	34	27	287	66	54	20	3	38	36	218
2000	44	45	10	1	40	43	183	116	77	40	4	35	28	300	69	56	21	3	39	38	226
2001	45	46	11	1	41	45	188	122	80	42	4	36	29	314	72	58	22	3	40	40	235
2002	46	47	11	1	42	47	194	128	83	45	5	37	31	329	75	59	24	3	41	42	244
2003	47	48	12	1	42	50	200	134	87	48	5	38	32	344	78	61	25	4	41	44	253
2004	48	49	13	1	43	52	206	141	90	50	5	39	34	360	81	63	27	4	42	46	263
2005	49	50	14	1	44	55	213	148	94	54	6	41	36	377	84	65	28	4	43	48	273
2006	50	51	15	1	45	58	219	155	97	57	6	42	38	395	87	67	30	5	44	51	283
2007	51	52	16	1	46	61	226	163	101	60	7	43	39	414	91	69	32	5	45	53	294
2008	52	53	17	1	47	64	233	171	105	64	7	44	41	434	94	71	33	5	46	56	306
2009	53	54	18	1	48	67	241	180	110	68	8	46	43	454	98	73	35	6	47	59	318
2010	54	55	20	1	49	70	248	189	114	72	9	47	46	476	102	75	38	6	48	62	330
2011	55	56	21	2	50	74	257	198	119	76	9	48	48	499	106	78	40	6	48	65	343
2012	56	57	23	2	51	77	265	208	123	80	10	50	50	522	110	80	42	7	49	68	357
2013	57	58	24	2	52	81	274	219	128	85	11	51	53	547	115	82	45	7	50	72	371
2014	58	59	26	2	53	85	283	230	133	90	12	53	55	574	119	85	47	8	51	75	386
2015	59	61	28	2	54	89	292	241	139	96	13	55	58	601	124	87	50	8	52	79	402
2016	60	62	30	2	55	94	302	253	144	102	14	56	61	630	129	90	53	9	54	83	418
2017	62	63	32	2	56	99	313	266	150	108	15	58	64	660	134	93	57	9	55	87	435
2018	63	64	34	2	57	103	324	279	156	114	16	60	67	692	140	95	60	10	56	91	452
2019	64	66	36	2	58	109	335	293	162	121	17	61	71	726	145	98	64	11	57	96	471
2020	65	67	39	2	59	114	347	308	169	128	19	63	74	761	151	101	67	12	58	101	490
2021	67	68	41	2	61	120	359	323	175	136	20	65	78	798	157	104	71	12	59	106	510
2022	68	70	44	2	62	126	372	339	182	144	22	67	82	837	164	107	76	13	60	111	531
2023	69	71	47	2	63	132	385	356	190	153	23	69	86	877	170	111	80	14	61	117	553
2024	71	72	51	3	64	139	399	374	197	162	25	71	90	920	177	114	85	15	63	123	576









**ANALYSE DE SENSIBILITE DU TRE**

TRONCON DE ROUTE	H1: Hypothèse 1 variation de plus (+) 10% du Coût		H2: Hypothèse 2, variation de moins (-) 10% des avantages		H3: Hypothèse 3, variation de (+) 10% du coût et de (-) 10% des avantages	
	TRE en %	VAN en millions de FRF	TRE en %	VAN en millions de FRF	TRE en %	VAN en millions de FRF
Tronçon guinéen (Kankan - Kourémalé)	12,10	5,68	12,00		10,90	
Tronçon malien (Kourémalé - Bamako)	18,40	196,31	18,20	173,97	16,90	146,87
Ensemble de la route (Kankan – Kourémalé- Bamako)	13,00	68,08	12,90	54,55	11,80	

MULTINATIONAL : GUINEE/MALIPROJET DE ROUTE KANKAN-KOUREMALE-BAMAKO-----  
**LISTE DES DOCUMENTS UTILISES**  
-----**A. GUINEE**

1. Textes organiques des services centraux du MTP (MTP)
2. Cadre des dépenses à moyen terme pour le secteur des Transports (MTPE, février 1997)
3. Politique sectorielle (MTT, décembre 1996)
4. Rapport du Gouvernement sur la politique sectorielle (mai 1996)
5. Etudes de la route Kankan-Kourémalé-Bamako (Louis Berger/BCEOM, 1996/1997):
  - Etude de factibilité technique et économique;
  - Etude d'impact sur l'environnement (EIE);
  - Etude d'exécution.
6. Stratégie de développement socio-économique à l'horizon 2010 (MEF, décembre 1996)
7. Enquête intégrale sur les conditions de vie des ménages avec module budget et consommation 1994-1995, (MPCE)
8. Cadrage macro-économique (MPC, mai 1997) ;
9. Code des marchés publics de la Guinée ;
10. Etude de configuration d'un Fonds routier de 2<sup>ème</sup> génération, rapport final, BCEOM, juin 1999 ;
11. Lettre de politique routière, Ministère de l'Equipement, novembre 1998 ;
12. Décret n° D/99/026/PRG/SGG du 17/05/99 adoptant le lettre de politique routière de novembre 1998.

**B. MALI**

13. Etude de faisabilité pour la création d'une société de location de matériel (Janvier 1995);
14. Etude d'un programme prioritaire d'investissement 1994 - 1998 (Mars 1993);
15. Codes des marchés publics du Mali ( Novembre 1995);
16. Annuaire statistiques des transports (1994, et 1994);
17. Organigramme du Ministère des travaux publics et des transports (MTPT)- carte routière du Mali;
18. Code des marchés publics du Mali ;
19. Etude en vue de la refonte de la fiscalité routière au Mali, B.P. BAYLATRY, consultant, juillet 1997 ;
20. Etude de création d'un Fonds d'entretien routier, rapport final, M.O. MAIGA, Consultant, octobre 1998 ;
21. Projet sectoriel des transports, rapport d'avancement au 30/06/99, MTPT.