

**REPUBLIQUE DE GUINEE
REPUBLIQUE DU MALI
GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT**



**PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ROUTE KANKAN-KOUREMALE-
BAMAKO**

RAPPORT D'ACHEVEMENT

DEPARTEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

Juillet 2009

SOMMAIRE

	Page
A- INFORMATION SUR LE PROJET ET DATES CLES	3
• INFORMATION DE BASE	4
• DATES CLES	4
• RESUME DES NOTES	4
• RESPONSABILITE AU SEIN DE LA BANQUE	4
	5
B- CONTEXTE DU PROJET	5
C- OBJECTIF DU PROJET ET CADRE LOGIQUE	6
• OBJECTIF DU PROJET	6
• CADRE LOGIQUE DU PROJET	6
	6
	6
D- RESULTATS ET EFFETS	
E- CONCEPTION ET ETAT DE PREPARATION A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET	7
	9
F- MISE EN ŒUVRE	
G- ACHEVEMENT	
H- LECONS TIREES DE L'EVALUATION	10
	11
I- RESUME DES NOTES OBTENUES PAR LE PROJET	
	12
K- CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	
	13
LISTE DES ANNEXES	15
	17

Ce rapport a été rédigé par MM. Samba KAMARA, Economiste Principal des Transports, OINF.1, et Abdoulaye M. TANDINA, Ingénieur Civil, MLFO, à la suite de la mission qu'ils ont effectuée au Mali et en Guinée du 26 avril au 15 mai 2009. Toute information relative à ce rapport peut être obtenue auprès des auteurs ou auprès de A. KIES, Chef de Division,

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 : Matrice du Cadre logique du projet
Annexe 2 : Evaluation qualitative des outputs et résultats du projet
Annexe 3 : Coûts du projet à l'évaluation et à l'achèvement
Annexe 4 : Plan de Financement du Projet à l'évaluation et à l'achèvement
Annexe 5 : Estimations du TRIF et du TRE à l'achèvement

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
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

UNITES DE MESURE

Km : kilomètre

Km2 : kilomètre carré

Ha : hectare

m3 : mètre cube

Hab : habitants

EQUIVALENCES MONETAIRES

Evaluation (Décembre 1999)

1 UC= 889,786 FCFA

1 UC= 1,36963 USD

1 UC= 1649,89 FG

Achèvement (Avril 2009)

1 UC= 736,928 FCFA

1 UC= 1,49507 USD

1 UC= 7346,4 FG

ANNEE FISCALE : 1er janvier - 31 décembre

A- INFORMATION SUR LE PROJET ET DATES CLES

I- INFORMATION DE BASE

Référence du Projet: P-Z1-DB0-010 N° du Prêt 2100150001071	Titre du Projet: Projet d'aménagement de la route Kankan- Kouremale-Bamako	Pays : Guinée et Mali	
Instrument(s) de Prêt Prêt Projet		Secteur Transport	Catégorie environnementale 1
Engagement Initial 24 Million d'UC	Montant Annulé 3,502 millions d'UC	Montant décaissé 20,497 millions d'UC	Décaissé 85,41%
Emprunteur : Républiques de Guinée et du Mali			
Organe d'exécution : Direction nationale des investissements routiers (DNIR) en Guinée, devenue depuis la Direction Nationale des Infrastructures et Direction nationale des travaux publics (DNTP) au Mali devenue depuis la Direction nationale des Routes.			

II- DATES CLES

ACTIVITES	PREVISION	REALISATION
Dates des missions de supervision	12/06 au 20/06/2000	18/11 au 05/12/2001
	12/02 au 17/02/2001	16/06 au 20/06/2002
	10/12 au 25/12/2001	11/10 au 21/10/2003
	15/06 au 27/06/2002	14/02 au 20/09/2004
	15/06 au 30/06/2003	15/03 au 26/03/2005
	15/06 au 27/06/2004	11/09 au 25/09/ 2007
	15/05 au 27/05/2005	23/09 au 01/10/2008 Non réalisé
Date de mission de revue à mi-parcours du programme		N/A
Date du rapport d'achèvement du gouvernement		Non fourni
Date de la mission de préparation du rapport d'achèvement de la Banque		Avril/Mai 2009
Date d'approbation	Avril 2000	17/04/2000
Date de signature	Mai 2000	29/05/2000
Date de mise en vigueur	29/11/2000	01/04/2001
Date de clôture du Prêt	31/12/2005	31/12/2008

	Date initiale	Date effective	Ecart en terme mois Date effective – date initiale
ENTREE EN	29/11/2000	01/04/2001	3 mois

VIGUEUR			
REVUE A MI-PARCOURS	-	N/A	-
CLÔTURE	31.12.2005	31.12.2008	36 mois

III- RESUME DES NOTES

CRITERES	Sous-critères	notes
RENDEMENT DU PROJET	Réalisation des résultats	3
	Réalisation des Rendements	3
	Respect du Calendrier	1
	Effet général du programme	2
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Conception et état de préparation	3
	Supervision	3
	Performance générale de la Banque	3
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Conception et état de préparation	3
	Réalisation	2
	Performance générale de l'Emprunteur	3

IV- RESPONSABILITE AU SEIN DE LA BANQUE

FONCTIONS	A L'APPROBATION	A L'ACHEVEMENT
Directeur Régional	-	F. PERRAULT
Directeur Sectoriel	G.E. TAYLOR-LEWIS	G. MBESHERUBUSA
Chef de Projet	M. MBODJ	B. TRAORE
Chef de l'équipe du RAP		S. KAMARA
Membres de l'équipe du RAP		S. KAMARA A. TANDINA

Missions	Nombre de personnes	Composition		Périodes
Préparation /	3	M. B. ASKOFARE M. LEKE M. MBODJ	Ingénieur civil Economiste des transports Economiste des transports	Mai 1997

Evaluation	5	M. B. ASKOFARE M. LEKE M. MBODJ M TRAORE G.E. GNIKPINGO T. GUEZODJE	Ingénieur civil Economiste des transports Economiste des transports Environnementaliste Economiste Economiste	Nov-Dec 1999
Supervisions	2	M. MBODJ Z. NYAKI	Economiste des transports Ingénieur civil	18/11 au 05/12/2001
	2	M. MBODJ Z. NYAKI	Economiste des transports Ingénieur civil	16/06 au 20/06/2002
	2	M. MBODJ Z. NYAKI	Economiste des transports Ingénieur civil	11/10 au 21/10/2003
	1	M. SOUARE	Ingénieur civil	14/02 au 20/02/2004
	1	M. SOUARE	Ingénieur civil	15/03 au 26/03/2005
	2	B. TRAORE A. TANDINA	Ingénieur Civil Ingénieur Civil	11/09 au 25/09/ 2007
	2	B. TRAORE A. TANDINA	Ingénieur Civil Ingénieur Civil	23/09 au 01/10/2008
Rapport d'achèvement	2	M. S. KAMARA M. A. TANDINA	Economiste Transports Ingénieur Civil	26/04 au 15/05 2009

B- CONTEXTE DU PROJET

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 à partir de 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, sur 980 km. Le but de ce projet était d'assurer la circulation des biens et des personnes sur un axe qui n'était pas carrossable avec toutes les conséquences économiques et sanitaires tant sur le plan local que régional qu'apporte un tel projet.

En Guinée, les interventions du Groupe de la BAD dans le secteur des transports ont porté sur six (6) opérations pour un coût total de 81,75 millions d'UC. Toutes ces opérations sont, à ce jour, entièrement exécutées. En ce qui concerne le Mali, la Banque a financé dix (10 ???) opérations pour un coût total de 57,21 millions d'UC. Ces opérations sont également

exécutées. D'une manière générale les projets du secteur des transports dans les deux pays se sont exécutés de façon satisfaisante, ils ont atteint leurs objectifs et se sont généralement réalisés à l'intérieur des budgets prévus.

Les objectifs globaux du présent projet ont été atteints, les populations de la zone d'influence directe des routes et ponts construits dans le cadre du projet, jouissent d'une accessibilité nettement améliorée et d'un cadre de vie est beaucoup plus agréable.

C. OBJECTIF DU PROJET ET CADRE LOGIQUE

C1 - OBJECTIF 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.

C1.1- Objectifs spécifiques du projet

Le projet avait pour objectif spécifique 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

C1.2- Les principales composantes du projet

Les composantes FAD du projet sont :

- i) Construction de deux (2) ponts en béton précontraint sur les fleuves Niger (490 m de long) et Tinkisso (245 m) en Guinée ;
- ii) Construction d'une route bitumée de 82 km de long entre Kouremalé et Bamako, au Mali ;
- 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.

Composante A : Travaux de Ponts

Construction de 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. Construction de 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.

Composante B : Travaux routiers

Construction d'une route bitumée de 82 km de long avec une vitesse de base de 80 km/h, suivant les profils types de la CEDEAO et les normes routières françaises ICTARN (7 m pour la largeur

de la chaussée ; et (ii) deux accotements de 1,50 m chacun. La route comporte également des dispositifs de signalisation horizontale et verticale, y compris des glissières de sécurité et des ralentisseurs dans les traversées des villages.

Composante C : Mesures environnementales

Outre les clauses contractuelles incorporées aux cahiers de 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 a été prévu de procéder à l'indemnisation des populations touchées, la replantation d'arbres, le suivi, la sensibilisation et la formation en matière d'environnement.

Composante D : Contrôle et surveillance des travaux

Les prestations de contrôle et de surveillance des travaux comprenaient : (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 ont été effectuées par des consultants indépendants, qui ont rédigé sur une base trimestrielle des rapports d'exécution du projet à l'intention des gouvernements et des bailleurs de fonds concernés.

Composante E : Audit du projet

Les ressources du FAD seront auditées annuellement par un auditeur indépendant, qui vérifiera l'utilisation des ressources des prêts.

Composante F : Renforcement de capacités

Les capacités des organes d'exécution devraient être renforcées. Ainsi, la DNIR en Guinée devait recevoir, 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.

C1.3 Brève évaluation des objectifs du projet

CARACTERISTIQUES DES OBJECTIFS DU PROJET	EVALUATION	NOTE (*)
PERTINENTS	Le projet s'inscrit dans le cadre des politiques de développement du Mali et de la Guinée et est en accord avec leurs efforts d'intégration économiques. Le projet est approprié et contribuera au : (i) désenclavement de la zone ; (ii) développement des échanges internes et externes des produits ; (iii) écoulement rapide des produits fruitiers, stimule la production et contribue en conséquence à la lutte contre la pauvreté.	3

REALISABLES	Le port de Conakry en Guinée est le plus proche de Bamako, capitale du Mali. Aussi, la zone de Kourémalé est une zone de production par excellence et Bamako, une zone de consommation. Le projet permet de réduire le coût de transport et par conséquent le coût des produits. L'impact économique sur l'échange interne et externe peut être mesuré à travers le comptage routier. Aussi le cordon douanier permet de mesurer l'importation et l'exportation de façon précise et dans le délai.	3
COHERENTS	Le projet a permis 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. Il contribue ainsi à la réduction de la pauvreté.	3
	Le projet est en ligne avec la stratégie d'intervention de la Banque au Mali et en Guinée.	3

Note :(*)

- 4 : très satisfaisant- réalisation parfaite, aucune lacune ;
- 3 : satisfaisant – la majorité des objectifs sont atteints en dépit de quelques lacunes ;
- 2 : moyen - programme partiellement abouti, presque autant de résultats que de lacunes ;
- 1 : médiocre – très peu de réalisations et de graves lacunes ;

C2- PRESENTATION DU CADRE LOGIQUE DU PROJET

Le tableau en annexe 1, reconstitue l'enchaînement causal du cadre logique du projet : objectifs, réalisations, activités indicateurs et moyens de vérification. Le cadre logique reconstitué à l'achèvement complète le cadre logique initial du projet élaboré lors de l'évaluation. Les réalisations comportent 4 niveaux correspondants aux deux principales composantes du projet. Les indicateurs du projet sont mesurables.

C3- EVALUATION DU CADRE LOGIQUE DU PROJET

5. CARACTERISTIQUES DES OBJECTIFS DU PROJET		
EVALUATION		NOTE
LOGIQUE	Durabilité de la route; utilité de l'environnement du projet; utilité sur le plan national et régional: la diversification des produits fruitiers, le problème de la crise ivoirienne qui perdure, l'assurance de l'approvisionnement du Mali par le port le plus proche qui est en Guinée (Bamako – Conakry= environ 950 km) [comparer avec les distances des autres ports de la sous-région].	3
MESURABLE	Comptage routier (échanges internes et externes), TRIE, délai d'amortissement des engins	3

DETAILLE	Non respect des règles de la circulation; les surcharges, insécurité lié aux grandes vitesses ; les véhicules usés qui desservent le gasoil sur la route entrainant ainsi une dégradation rapide de la chaussée. [Hypothèses clés : Renforcement des systèmes de contrôle des surcharges et de l'état du parc automobile].	2
-----------------	--	---

D- RESULTATS ET EFFETS DU PROJET

D.1 EVALUATION DES RESULTATS

6. Evaluation pour chaque principale activité, <u>des réalisations par rapport aux résultats prévisionnels</u>, en se fondant sur le cadre logique. Voir aussi description qualitative en annexe.				
PRINCIPALES ACTIVITES		Note de l'évaluation	Proportion des Coûts en % (ainsi que mentionné dans le rapport d'évaluation)	Note pondérée (généralisé automatique)
Résultats Attendus	Résultats Obtenus			
1. Construction de deux ponts sur le Tinkisso et le Niger	Construction de deux ponts sur le Tinkisso et le Niger	4	33,32	1,3328
2. Construction d'une route bitumée	Construction d'une route bitumée	3	60,78	1,8234
3. Mesures environnementales	Environnement amélioré par les replantations	4	1,47	0,0588
4. Capacité de la Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP) du Mali sont renforcée	Les Capacités de la DNTP ont été renforcées à travers son équipement en matériel informatique, mais les agents n'ont pas été formés en informatique générale et routière	1	0,28	0,0028
5. Contrôle et surveillance des travaux	Contrôle et surveillance des travaux	4	1,18	0,0472
NOTE GENERALE DES RESULTATS				3

Dans le tableau figurant à l'annexe 2 sont évaluées les réalisations par rapport aux résultats prévisionnels sur la base du cadre logique présenté à l'annexe 1. Sur la base des évaluations qualitatives de l'annexe 2 et du tableau ci-dessus, la note générale de 3 sur 4 reflète le niveau des résultats atteints qui sont globalement satisfaisants.

D.2 EVALUATION DES EFFETS

D.2.1 Effets obtenus

La réalisation des effets attendus est présentée en détail dans l'annexe 3, en utilisant les données de suivi et en se basant sur le cadre logique présenté à l'annexe 1. La note générale obtenue est de 3 sur 4 et reflète globalement la bonne qualité des effets obtenus.

D.2.2 Autres effets

Les effets attendus du projet, prévus dans le cadre logique reconstitués et évalués dans le rapport d'achèvement correspondent aux effets finaux directs de la chaîne objectif - action - résultat - effet. Ils sont à la fois catégorisés par composante du projet et vus sous l'angle de leur développement immédiat ou à court terme. De ce fait, ils n'incluent pas les effets indirects et transversaux et ne reflètent pas, par ailleurs, les effets induits à long terme.

Impact socio-économique

Intégration régionale et désenclavement : Le projet a permis : (i) le désenclavement des régions Nord-est de la Guinée et Sud-ouest du Mali en vue d'une meilleure intégration sous régionale ; (ii) la diversification des voies d'échange extérieur du Mali et (iii) la réduction de 30% en moyenne des coûts d'exploitation des véhicules.

Côté Malien : Le projet a permis (i) l'amélioration des conditions socio-économiques en facilitant l'accès du Mali au port de Conakry et en intensifiant les échanges des biens qui sont passés de 6 000 tonnes au moment de l'évaluation du projet à 59 000 tonnes en 2008; (ii) la diminution du temps de transport entre Bamako et Narena qui est passé de 6 heures à 1heure 30 minutes.

Côté Guinéen : la réalisation des deux ouvrages d'art sur le Niger et le Tinkisso ont permis : (i) la réduction du temps de traversée des ponts qui est passé de 6 heures en moyenne à 15 minutes ; (ii) l'amélioration du niveau de service du réseau prioritaire qui contribue au désenclavement intérieur du pays ; (ii) le désenclavement des régions présentant de grandes potentialités agricoles en assurant des liaisons routières permanentes entre Conakry et Kouremalé à la frontière du Mali ; et (iii) l'établissement d'une liaison permanente sur le long du corridor sur le territoire Guinée.

Il ressort de ces résultats que le trafic a connu, à partir des éléments qui ont servi à l'évaluation, un accroissement de près de 200% sur la période 2000/2008 dont 30% pour les camions qui rencontraient d'énormes difficultés pour franchir les deux ponts, en Guinée avant les travaux. Les avantages économiques des travaux résultent essentiellement des économies réalisées au niveau des coûts d'exploitation des véhicules, de la réduction des coûts de

transport, des coûts d'entretien et des gains de temps, du développement du petit commerce le long de la route et la facilitation de l'accès aux services sociaux de base (Centre de Santé, points d'eau etc.), au regard de l'importante réduction du délai de parcours résultant de la réalisation des ouvrages.

D.2.3 MENACES QUI PESENT SUR LA VIABILITE DES EFFETS.

A court terme

Les talus au niveau des remblais d'accès aux ponts en Guinée ne sont pas revêtus et sont soumis à une érosion. Cette insuffisance pourrait conduire à une dégradation évolutive si des dispositions correctives où d'entretien ne sont pas envisagées dans le court terme. Déjà, la mission de préparation du rapport d'achèvement a constaté un phénomène de lessivage des talus sur le lot route aux niveaux des accès des ponts.

A moyen et long terme

Les menaces qui pèsent à long terme sur la route et les ponts sont essentiellement liées aux travaux d'entretien à y entreprendre, nécessitant des ressources financières conséquentes. Sur le territoire Malien, l'examen des dépenses d'entretien laisse apparaître un budget de l'Autorité Routière de 14,5 milliards FCFA pour l'année 2008 et dont seulement 8,369 milliards ont pu être mobilisés soit 40,23%. Les ressources ainsi mobilisées permettent de couvrir 62,71% des objectifs fixés en matière d'entretien. La route du projet ayant été livrée provisoirement en décembre 2008 ; elle ne sera incorporée dans le réseau national à entretenir qu'à partir de 2010. Il est à noter qu'avec le relèvement du taux de redevance sur les hydrocarbures de 3 à 25 F.CFA par litre et la généralisation à terme du péage routier contribueront à assurer de façon pérenne les ressources destinées à l'entretien du réseau routier.

Sur le territoire Guinéen, la pérennité de l'entretien des deux ponts et du réseau routier national serait garantie par l'application des règles et règlements, déjà adoptés et relatifs aux ressources du Fonds d'Entretien Routier (FER). En effet, la loi du 24 novembre 2000 a institué le FER dont les principales ressources devraient provenir de : (i) la redevance d'entretien de la route (RER) ; (ii) le péage et le pesage routiers ; (iii) les produits des amendes liées à l'usage de la route ; (iv) les redevances d'utilisation des bacs situés sur les voies routières et gérées par l'Etat ; et (v) les contributions de l'Etat. A ce jour, le FER perçoit ses ressources principalement de la redevance d'entretien de la route intégrée dans le prix de vente du carburant et de la subvention de l'Etat. Les ressources, estimées en 2009 à 59 milliards de Francs Guinéens (9,076 millions d'Euros) couvrent à peine 30% des besoins en matière d'entretien. Les revenus attendus de l'application de la loi pour la perception par le FER des redevances de péage et pesage et le relèvement de la RER au niveau moyen de la sous région, soit 250 GNF (25 FCFA) par litre sont estimés à 140 milliards de GNF portant ainsi les ressources du FER à plus de 200 milliards (30,75 millions d'Euros) et couvrir l'ensemble des objectifs en matière d'entretien. L'insuffisance de ces ressources ne permet pas de respecter les engagements de l'Etat.

Par ailleurs, la Direction Nationale de l'Entretien Routier doit définir dans les meilleurs délais une stratégie d'entretien routier qui rationalise la programmation de cet entretien et permet une participation plus importante des services décentralisés et des populations concernées. En outre,

compte tenu de l'importance des ouvrages en questions (ponts), un dispositif de suivi devrait être mise en place, pour garantir leur durabilité.

E - CONCEPTION ET ETAT DE PREPARATION A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

E.1 Conception et état de préparation

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.

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 réévalué en décembre 1999 à la suite de plusieurs missions de la Banque dans les deux pays et 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.

Le projet de route multinationale Kankan-Kourémalé-Bamako s'intègre parfaitement dans la stratégie du Groupe de la Banque 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.

E.2 Evaluation de la conception et de l'état de préparation à la mise en œuvre du projet

Pour chaque dimension de la conception et de l'état de préparation à la mise en œuvre du projet, le tableau figurant à l'annexe 4 présente une brève évaluation. Les performances aussi bien de la Banque que de l'emprunteur pour la conception et la préparation de la mise en œuvre du programme sont jugées satisfaisantes.

Au Mali : Dans le registre de la conception, il est à noter que la route Kouremalé - Bamako a bénéficié de la continuité des structures lourdes utilisées en Guinée (pays plus humide). à savoir la couche de fondation en latérite sélectionnée [indiquer l'épaisseur], la couche de base en grave – concassés [indiquer l'épaisseur] et la couche de roulement en béton bitumineux [indiquer l'épaisseur]. Ce choix entrainera un cout d'entretien nettement plus bas et une

durabilité de la route largement supérieure à ceux apportés par les structures habituellement financées au Mali (latérite + latérite + bicouche). Le choix d'une structure lourde apporte une sécurité importante sur la tenue de l'ouvrage dans le temps. La qualité de mise en œuvre ayant été correcte au niveau résistance. Un effort important a été fait dans la protection de la route dans les zones urbaines (bordures arasées, perrés).

Toutefois, du côté malien, la réalisation du projet a souffert de la faible capacité financière et technique de l'entreprise qui a entraîné des délais supplémentaires, ainsi qu'un surcoût qui a été pris en charge par le Gouvernement malien. Le coût global du projet a enregistré à l'achèvement une augmentation de 3,810 milliards de FCFA, soit 25,6% par rapport aux estimations du coût de base (coût sans imprévus physiques et hausses de prix). Cette augmentation est due essentiellement aux conséquences financières liées au retard dans l'exécution des travaux par l'entreprise, l'augmentation importante du délai d'exécution des travaux et, les dépenses attribuées au contrôle quasiment triplé. L'augmentation de la participation du Gouvernement Malien dans le projet, a fait passer la part de la Banque (pour l'ensemble du prêt FAD) de 63,70% initialement à 50,23% à l'achèvement et celle de la BOAD de 26,08% initialement à 22,56% à l'achèvement. L'effort consenti par le gouvernement Malien pour compléter le financement du projet dénote de l'importance accordée à la réalisation du projet dans sa globalité. La contribution du Gouvernement du Mali à la réalisation du projet a enregistré une augmentation de 3,810 milliards de FCFA soit 196% du montant initial, faisant passer sa contribution de 1,948 milliards de FCFA à l'évaluation à 5,758 milliards de FCFA, à l'achèvement du projet. Toutefois, le projet a enregistré, côté Malien un solde de 1,991 million d'UC.

En Guinée : le coût global du projet a enregistré à l'achèvement une augmentation en monnaie locale de 4,576 milliards GNF soit 23,83% par rapport aux estimations de l'évaluation (sans les imprévus physiques et hausse de prix). Cette augmentation est due essentiellement aux différentes modifications, notamment : (i) les quantités estimées dans l'étude pour la mise en œuvre des pieux forés étaient différentes de la réalité du terrain. C'est ainsi qu'à l'exécution, on est arrivé à une profondeur plus importante qu'estimée. Aussi, pour les piles et culées, les estimations faites dans l'étude pour les fouilles et remblaiements étaient en dessous de la réalité ; (ii) un effort important a été fait dans la protection des ouvrages du fait que les quantités de matériaux de gabionnage n'ont pas été clairement définies par l'étude. En plus dans l'étude des ponts, la protection des berges du fleuve Niger se trouvant en ces moments à plus de 15 m du lit n'a pas été prévue, mais entre le moment des études et l'exécution, une forte dégradation des berges du fleuve a été constatée qui était due à l'érosion de l'eau. Pour protéger la berge, on a procédé à un enrochement avec gabions de 440 m³ pour un montant de 100.000.000 GNF. Par ailleurs, les quantités de perrés maçonnés n'avaient pas été clairement définies par l'étude ; (iii) pour tenir compte de la distance séparant les deux ponts (40 km), le nombre d'Ingénieurs Pont a été augmenté en accord avec l'Administration pour permettre de suivre la cadence des travaux imposée par l'entreprise et ainsi garantir le contrôle. En outre, pendant la réception provisoire des travaux du pont sur le Niger, il s'est avéré nécessaire de faire effectuer plusieurs petits travaux restants dont le contrôle a nécessité la prolongation de l'intervention du Chef de Mission. En conséquence, le coût des prestations de la mission de contrôle ont augmenté de 244 252 905 GNF soit 11,63%.

Toutefois, le coût engendré par ces modifications a été couvert par les imprévus physiques et hausse de prix, ainsi que la très forte dépréciation du franc guinéen pendant l'exécution des travaux. En effet, le cours du Franc Guinée qui était de à l'évaluation de 1 649 GNF pour 1 UC a été en moyenne au cours de l'exécution de 2 785,24 GNF. La dépréciation du GNF par rapport à l'UC justifie amplement le solde du prêt qui est de 1,511 millions d'UC

F. MISE EN OEUVRE

F1. Les principales caractéristiques de l'exécution du projet

Du côté malien, des modifications des niveaux d'aménagement sont intervenues lors de l'élaboration du dossier d'appel d'offres et au cours de l'exécution des travaux. Elles ont été à l'origine d'un allongement important des délais de réalisation et d'une augmentation du coût global (coté malien) d'environ 25,6% par rapport aux coûts de base. Les surcoûts du projet ont été entièrement pris en charge par le Gouvernement du Mali et ont eu pour conséquence de ramener la part du Gouvernement du Mali de 10,22% initialement à 27,22% à l'achèvement. Cependant, ces surcoûts n'ont pas affecté la performance économique du projet dont les indicateurs de rentabilité restent satisfaisants. Du côté Guinéen, le projet a subi plusieurs modifications par rapport aux prévisions de l'étude. Elles ont touché les quantités de certains postes des ponts et sont dues au temps écoulé entre les études et l'exécution des travaux et des changements des conditions techniques y sont intervenus provoquant ainsi une augmentation de volume des travaux sur chaque poste (lit des fleuves, rive gauche et droite) ainsi que quelques quantités de poste. Ces modifications n'ont pas empêché le projet tel qu'il a été évalué initialement d'être réalisé avec une satisfaction entière dans les délais et quasiment dans les coûts.

Le projet a atteint ses objectifs, étant donné qu'il a permis d'améliorer pour les populations concernées par les différentes composantes du projet :

- (i) les conditions socio-économiques en facilitant l'accès du Mali au port de Conakry et en intensifiant les échanges des biens et des personnes;
- (ii) les conditions de transport par une réduction considérable du temps et des coûts d'opération ;(iii) la sécurité routière par une meilleure qualité de la chaussée roulable et la mise en place de panneaux de signalisation appropriés;(iv) le contexte environnemental et le cadre de vie.

Côté Guinée : les travaux qui ont été attribués à l'entreprise Chinoise HENAN-CHINE le 13 janvier 2002 ont pu démarrer le 14 février 2002 pour un délai contractuel de 24 mois pour le pont sur le Niger et 12 mois pour le pont sur le Tinkisso et devaient, de ce fait, les travaux qui devaient s'achever le 13 janvier 2004 ne l'ont été que le 15 mars 2004. Le Gouvernement de Guinée et la Banque ont commis un audit technique des ouvrages qui a conclu à une réalisation satisfaisante des ouvrages.

Le groupement Lackner & PARTNER GmbH (Allemagne) et TRACTEBEL DEVELOPEMENT ENGINEERING (Belgique) qui a assuré la mission de contrôle des travaux a laissé une bonne impression auprès de l'Administration. La mission s'est attachée à suivre de près la qualité de réalisation des ouvrages dès le démarrage des travaux. Elle s'est par la suite impliquée dans la conduite du chantier, contribuant à la résolution des aléas rencontrés. Elle a assuré de manière globalement conséquente le contrôle de qualité des travaux. Par conséquent, sa

performance est jugée satisfaisante.

La performance du consultant chargé de l'audit des comptes des différentes composantes du projet, est satisfaisante. Il a établi le rapport d'audit financier et technique dans lequel il a donné son opinion sur : (i) la bonne conduite du projet ; (ii) la conformité des prestations par rapport aux dispositions de la convention de financement des contrats ; (iii) la qualité des prestations exécutées ; (iv) la régularité et la sincérité des dépenses effectuées au regard des états financiers et les relevés de dépenses ; (v) l'adéquation du contrôle interne du projet au regard de ses opérations ; (vi) ce que les différentes parties ont convenu correctement leurs engagements et obligations. Il a rendu son rapport en mars 2005 qui est jugé satisfaisant.

Côté Malien :

Les travaux qui ont été attribués à l'entreprise tunisienne ETEP dont l'expérience était limitée à la Tunisie avec quelques incursions en Lybie n'avait jamais auparavant travaillé en Afrique au Sud du Sahara. Aussi, ETEP avait exclusivement travaillé avec l'Etat de Tunisie dont les marchés sont principalement exécutés en régie c'est-à-dire que l'Entreprise loue à l'Administration du matériel et du personnel et facture au temps passé. Par conséquent, elle n'avait ni l'expérience requise en Afrique de l'Ouest ni les capacités pour produire de la grave concassée en grande quantité.

Les travaux qui devaient s'achever en octobre 2004, n'ont pu l'être qu'en décembre 2008 soit un retard de près de 50 mois portant ainsi la durée d'exécution du projet de 24 à 74 mois. Au cours de cette période, les travaux réalisés ont connu 3 arrêts successifs et ce, malgré la perception d'une avance conséquente (1,7 milliards de FCFA), le changement dans les devises de paiement, suppression de 9 km du linéaire dont 4,5 km en zone urbaine réputée plus difficile à réaliser, l'application des révisions de prix au-delà du délai contractuel, l'absence d'application de pénalités de retard. En conséquence, les prestations de l'Entreprise sont jugées insatisfaisantes.

Le groupement de cabinets BCEOM/Louis Berger qui a assuré la mission de contrôle des travaux a laissé une bonne impression auprès de l'Administration. Par conséquent, sa performance est jugée satisfaisante. Le contrat pour le contrôle des travaux a été notifié le 28 septembre 2002. Compte tenu du retard accumulé dans l'exécution des travaux, le montant du contrat pour le contrôle financé par le prêt FAD a été épuisé. De ce fait, depuis novembre 2004, la mission de contrôle est prise en charge totalement par le Gouvernement. La mission a été informée des difficultés de paiement régulier des prestations de la mission de contrôle des travaux par l'Administration.

La performance du consultant chargé de l'audit des comptes des différentes composantes du projet, est satisfaisante. Il a établi les rapports d'audit relatifs exercices 2005 à 2006, dans lesquels il a présenté : (i) les états financiers ; (ii) l'évaluation du système de contrôle interne ; (iii) la vérification du respect des conditionnalités de l'accord de prêt ; (iv) l'exécution du projet. Mais, les prestations relatives à l'audit des exercices 2007 et 2008 et la clôture définitive des comptes du projet, sont toujours attendues.

Le calendrier d'exécution du projet a connu un retard de 50 mois par rapport au planning initial dû principalement aux difficultés de l'entreprise du côté Malien. En effet, la modification de la solution de base à une solution variante a entraîné plusieurs conséquences,

notamment un allongement des délais d'exécution du projet et une modification de ses aspects financiers. Dès le démarrage du projet, il est apparu que le matériel exigé dans l'appel d'offres (5 scrapers) n'a pas été prévu et mobilisé par l'Entreprise et que la station de concassage ne pouvait assurer que 20% de la cadence nécessaire au respect des délais. Le projet a souffert du : (i) retard dans la réalisation de conditions de mise en œuvre du projet ; (ii) renchérissement des coûts des travaux routiers ; (iii) retards dans l'exécution, liés au retard à cause des difficultés techniques et financières de l'Entreprise. Cette situation avait conduit à près de trois (03) arrêts du chantier et la réduction du linéaire. Pour permettre à l'Entreprise d'achever les travaux, le Gouvernement du Mali, s'est impliqué pour trouver une solution. Cet engagement a consisté à : (i) prendre en charge la fourniture et le transport des quantités restantes de gravier concassé et la fourniture du bitume ; (ii) faire exécuter par la Cellule des Travaux Routiers d'Urgence (CETRU) de l'Administration, comme sous-traitant, 6,800 km en couche de fondation ; (iii) poursuivre la mise en œuvre par l'Entreprise des travaux restants (couche de fondation, couche de base, revêtements ainsi que l'assainissement et la signalisation).

La supervision de la Banque a été effectuée à travers sept missions en 8 ans soit 0,8 supervision par an contre un ratio admis de 1,5 supervisions par an. Compte tenu de leur nombre, celles-ci n'ont pas permis (surtout du côté Malien) de prendre les décisions idoines pour faire avancer le projet, notamment lorsque l'entreprise a été confrontée à des problèmes techniques et financiers, compromettants ainsi l'exécution du projet. En effet, la Banque n'a pas accompagné le Mali dans la recherche de solution pour pallier les insuffisances de l'entreprise. La Banque s'étant retranchée derrière dans une logique de résiliation du marché.

F2. Coordination avec les autres partenaires

Ce projet a nécessité une coordination avec d'autres bailleurs de fonds, notamment la BOAD qui a cofinancé le projet avec la Banque (le tronçon de route au Mali). Ainsi, des contacts réguliers ont eu lieu avec les bailleurs de fonds, cofinanciers du projet à travers des missions de supervision conjointes ou des concertations sur les différents problèmes soulevés au cours de son exécution.

F3. Harmonisation des approches avec les autres partenaires

La Banque a cofinancé la construction de la section de route Narena - Bamako (Point Y) avec la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD). Les instruments / procédures appliquées sont celle de la Banque. Les instruments n'ont donc pas été harmonisés.

F4. Evaluation des aspects de mise en œuvre du projet

4. Pour chaque aspect de la mise en oeuvre du projet, indiquer dans quelle mesure le projet a atteint les objectifs ci-après. Présenter une évaluation succincte (deux phrases au plus) et attribuer une note d'évaluation, en utilisant l'échelle de notation

ASPECTS LIES A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET		EVALUATION		Note de l'évaluation
RESPECT DU CALENDRIER	a) degré de respect de la date prévue de clôture. Si l'écart à droite est: inférieur à 12, notation 4 entre 12.1 et 24, notation 3 entre 24.1 et 36, notation 2 Supérieur à 36.1, notation 1	Ecart en mois entre la date prévue de clôture et la date effective de clôture ou la date de réalisation de 98% de décaissement	Même si les travaux du coté de la Guinée ont été exécutés dans un délai acceptable, le projet dans sa globalité a connu un retard de plus d'environ 37 mois par rapport au délai prévisionnel de 36 mois, soit plus de 105%. Ce retard a été enregistré sur 1	1
		36,53333333		
PERFORMANCE DE LA BANQUE	b) Conformité de la Banque aux :			
	Mesures de protection environnementale	Toutes les actions de mitigation ont été exécutées.		3
	Dispositions fiduciaires	La Banque a financé et suivi l'exécution des audits		3
	Accords conclus dans le cadre du projet	La Banque a respecté ses engagements		3
	c) La supervision de la Banque a été satisfaisante en termes de dosage des compétences et de praticabilité des solutions.	La Banque a toujours préconisé les mesures correctives adéquates.		3
d) La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisante.	La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisante.		3	
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR A revoir pour tenir compte du retard accusé	e) L'emprunteur s'est conformé aux:			
	Mesures de protection environnementale	Les structures de l'état ont joué leur rôle en matière de suivi environnemental. Les ouvrages sont intégrés à leur environnement. Le site du concassé est sécurisé à travers une clôture. La zone est fortement latéritique et l'utilisation du concassé acheminé sur le site a permis de réduire l'exploitation des carrières de latérite de la zone du projet.		3
	Dispositions fiduciaires	Les audits ont été suivis par les Gouvernements. Toutefois, il reste encore des demandes de paiement en instance sur la partie malienne.		2
	Accords conclus dans le cadre du projet	En dehors des retards considérables dans le paiement des décomptes de la partie malienne, les engagements des Gouvernements ont été remplis.		3

	f) L'emprunteur a été attentif aux conclusions et recommandations formulées de la Banque dans le cadre de sa supervision du projet	Les Gouvernements étaient sensibles au résultat, mais, celui du Mali a quelque peu failli dans la prise de sanction contre l'entreprise, chargé des travaux de la section de route Narena-Bamako (Point Y).	2
	g) L'emprunteur a collecté et utilisé, pour les prises de décisions, les informations tirées du processus de suivi.	Les recommandations sont celles de l'Ingénieur Conseil. Toutefois, du côté du Mali, l'aspect politique a influencé les recommandations.	1

G. ACHEVEMENT

Le rapport d'achèvement est rédigé selon le nouveau format de la Banque. La mission d'élaboration du rapport d'achèvement a eu avec les différentes parties prenantes au projet, des séances de collecte de l'information, de clarification de celle-ci, et de vérification des données relatives à la mise en œuvre du projet. Des visites des sites du projet, ainsi que des réunions de restitution ont été également menées.

L'équipe de rédaction du rapport d'achèvement a relevé des insuffisances d'ordre technique dans la conception du projet [Cela ne ressort pas bien dans le corps du texte] et dans la gestion de sa mise en œuvre, notamment en relation avec la composante « travaux routiers au Mali » qui a connu d'importants retards dus aux modifications apportées, au choix de l'entreprise et aux défaillances de celle-ci.

H. LECONS TIREES DE L'EVALUATION

Les principales leçons tirées de l'exécution du projet sont :

Conception – évaluation

- (1) Si des délais importants séparent la réalisation de l'exécution des travaux afin d'éviter tous types de difficultés (techniques, institutionnelles, financières etc...), il est nécessaire de procéder à une actualisation des études ;
- (2) Des modifications majeures entre les deux variantes proposées (solution de base en grave latéritique et solution en grave concassée) au moment de l'appel d'offres entraînent des difficultés ultérieures dans la phase d'exécution;
- (3) Le maintien d'un délai identique pour l'exécution des travaux selon la variante retenue (24 mois) n'est pas raisonnable pour l'exécution des travaux en grave concassée;

Mise en œuvre

- (4) Le dossier d'appel d'offres n'a pas élaboré de critères de sélection spécifiques à la variante en grave-concassés pour permettre d'apprécier les qualifications des entreprises soumissionnaires ;

(5) La sous estimation des prix par l'Entreprise a permis d'être moins disant alors que les prix unitaires des deux postes plus importants ont été estimés par l'entreprise dans son offre à 50% de leurs valeurs sur le marché ; la cohérence des prix par rapport à la concurrence s'impose pour le moins disant ;

(6) Les talus au niveau des remblais d'accès aux ponts en Guinée ne sont pas revêtus et sont soumis à une érosion. Cette insuffisance pourrait conduire à une dégradation évolutive si des dispositions correctives où d'entretien ne sont pas envisagées dans le court terme. Déjà, la mission de préparation du rapport d'achèvement a constaté un phénomène de lessivage des talus sur le lot route aux niveaux des accès des ponts

Reporting

Les rapports de suivi ainsi que les rapports d'audit du projet ont été préparés à temps et soumis à la Banque dans les délais. Cependant, les rapports de suivi pourraient comporter plus de précision sur le suivi les sections financées par les autres bailleurs de fonds. Il est également important que les Gouvernements du Mali et de Guinée assurent la préparation de leur propre rapport d'achèvement.

I. RESUME DES NOTES OBTENUES PAR LE PROGRAMME

Les notes d'évaluation déterminées à partir de la section précédente du RAP sont résumées dans le tableau ci-après. La note globale pondérée (forces & lacunes) est de 3. La performance du programme globalement satisfaisante est atténuée par certains résultats insuffisants notamment dû à l'important retard enregistré dans l'exécution du projet.

CRITERES	SOUS-CRITERES	Note de l'évaluation
RENDEMENT DU PROJET	Réalisation des résultats	3
	Réalisation des rendements	3
	Respect du calendrier	1
	NOTE GENERALE DES RENDEMENTS DU PROJET	2
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Conception et état de préparation	
	Les objectifs du projet sont pertinents pour les priorités de développement du pays	3
	Les objectifs du projet sont réalisables au regard des contributions au projet et du calendrier prévisionnel	3
	Les objectifs du projet sont conformes à la stratégie nationale ou régionale de la Banque	3
	Les objectifs du projet sont conformes aux priorités générales de la Banque	3
	Le cadre logique prévoit un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet.	3
	Les objectifs et les rendements, ainsi qu'ils sont présentés dans le cadre logique,	3

	sont mesurables et quantifiables	
	Le cadre logique présente les risques et les hypothèses clés	2
	La capacité et l'engagement politique du pays sont à la hauteur de la complexité du projet	3
	La conception du projet contient une analyse satisfaisante des risques	2
	Les systèmes de passation des marchés, de gestion financière, de suivi et/ou autres processus sont fondés sur les systèmes qu'utilisent déjà le gouvernement et/ou d'autres partenaires.	2
	Les responsabilités en ce qui concerne l'exécution du projet sont clairement définies	3
	Les documents requis pour la mise en œuvre (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation	3
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont adoptés	3
	La collecte des données de référence est achevée ou en cours	0
	NOTE PARTIELLE DE LA CONCEPTION ET DE L'ETAT DE PREPARATION DU PROJET	3
	Supervision:	
	Conformité de la Banque aux:	
	Mesures de protection environnementale	3
	Dispositions fiduciaires	3
	Accords conclus dans le cadre du projet	3
	La qualité de la supervision de la Banque a été satisfaisante en termes de dosage des compétences et de praticabilité des solutions	3
	La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisante	3
	Le PAR a été fourni à temps	4
	NOTE PARTIELLE DE LA SUPERVISION	3
	NOTE GENERALE DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE	3
BORROWER PERFORMANCE	Conception et état de préparation	
	Les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du projet sont clairement définies	2.5
	Les documents requis pour la mise en œuvre (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation	3
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont approuvés; la collecte des données de base est achevée ou en cours	3
	NOTE DE LA CONCEPTION DU PROJET ET DE SON ETAT DE PREPARATION	3
	Mise en œuvre	
	L'emprunteur s'est conformé aux:	
Mesures de protection environnementale	3	

	Dispositions fiduciaires	2
	Accords conclus dans le cadre du projet	3
	L'emprunteur a été attentif aux conclusions et recommandations formulées par la Banque dans le cadre de sa supervision du projet	2
	L'emprunteur fonde ses décisions sur les informations tirées du suivi	1
	NOTE PARTIELLE DE LA MISE EN ŒUVRE	2
	NOTE GENERALE DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	3

J- CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

J1- CONCLUSION

Malgré que le projet ait souffert des délais d'exécution dans la section de route Narena –Bamako du, essentiellement aux énormes difficultés techniques et financières de l'entreprise, la farouche volonté des autorités Maliennes a permis d'enregistrer le succès du projet. La qualité de la route au Mali et des ponts en Guinée est indéniable et le projet a atteint les objectifs socio-économiques qui lui étaient assignés. En conséquence, les performances sont globalement satisfaisantes.

J2- RECOMMANDATIONS

J2.1- recommandations pour la consolidation des acquis du projet

Sur la base des leçons tirées ci-dessus, les recommandations du présent rapport d'achèvement portent sur la durabilité des acquis du Projet par un entretien courant des ouvrages.

ANNEXES

Liste des documents justificatifs

Documents pour PCR de Kankan – Kouremale -Bamako – Narena

Sources d'information

- 1 Rapport d'évaluation du projet élaboré par la Banque
- 2 Accord de prêt du projet
- 3 Rapports de supervision du projet élaborés par la BAD :
18/11/2001 au 05/12/2001
16/06/2002 au 20/06/2002
11/10/2003 au 21/10/2003
14/02/2004 au 20/09/2004
15/03/2005 au 26/03/2005
11/09/2007 au 25/09/ 2007
23/09/2008 au 01/10/2008
4. Rapports d'audit pour les périodes 2002, 2003-2004, 2005, 2006, 2007 et 2008 du cabinet d'expertise comptable : Société d'Expertise Comptable MAYORO WADE
5. Rapport de fin de chantier de la route revêtue Bamako - Narena du groupement de bureaux d'études BCEOM/Louis Berger
6. Rapport de fin des travaux de construction des ponts sur les fleuves Tinkisso et Niger du groupement Lackner & PARTNER GmbH et TRACTEBEL DEVELOPEMENT ENGINEERING
7. Comptages de trafic sur la route Bamako –Narena : 2009
8. Données sur les coûts d'exploitation des véhicules (DNR) ;
9. Les contrats et avenants du projet;
10. Les états financiers du projet ;
11. Textes portant création de l'Autorité Routière.
12. Rapports d'activité de l'AR

Sources de financement

D

889,78
6

Coûts par source de
financement

UC=F 789,5
CFA 895

Coût Total		EVALUATION							ACHEVEMENT							ECART en UC (Ach. – Eval.)			ECART en FCFA (Ach. – Eval.)		
(en millions d'UC)		M F.CFA			MUC				M F.CFA			MUC				5,367645294			2 091,025		
Source de		DV	ML	TOT AL	D V	M L	TOT AL	%	DV	ML	TOT AL	D V	M L	TOTA L	%	D V	M L	TOT AL	DV	ML	TOT AL
		FAD	11 985,42	160,1 6	12 145,5 8	13, 47	0, 18	13,6 5	63,7 0%	### ##	6 ,77	10 25	627, 25	5, 35	8,1 1	13,46 %	50,23 %	- 8,1 2	7,9 3	- 0,19	-7 759, 938
Finance ment Bamak o - Narena	BOA D	3 799,39	1 174,5 2	4 973,9 0	4,2 7	1, 32	26,0 5,59	8%	### ##	3 ,65	4 773, 28	2, 06	3,9 8	6,05 %	22,56 %	- 2,2 1	2,6 6	0,46	-2 171, 755	1 971, 136	- 200, 620
	GVT	1 948,6 3	1 948,6 3	0,0 2,19	2, 19	10,2 2%	0,0 0	0,0 0	5 ,61	5 758, 61	5 758, 61	0, 00	7,2 9	7,29 %	27,22 %	0,0 0	5,1 0	5,10	0,00 0	3 809, 978	3 809, 978
	TOT AL	15 784,80	3 283,3 1	19 068,1 1	17, 74	3, 69	21,4 3	### ###	### ##	15 306 ,03	21 159, 14	7, 41	19, 38	26,80 0%	100,0 %	- 10, 33	15, 69	5,37	-9 931, 69	12 022, 72	2 091, 03
(en		EVALUATION							ACHEVEMENT							ECART en M. UC (Ach.-Eval.)			ECART en GNF (Ach. – Eval.)		
		M GNF			M				M GNF			M				-2,543505465			4 575,771		

millions d'UC)		U							U												
		DV	ML	TOTAL	DV	M L	TOTAL	%	DV	ML	TOTAL	DV	M L	TOTAL	%	DV	M L	TOTAL	DV	ML	TOTAL
Source de Kankan - Kouré malé	FAD	14271,5485	791,9472	15063,496	8,65	0,48	9,13	88,90%	###	709,81	18821,14	6,50	0,25	6,76	87,46%	-47	-25	-3	3782	-34	3648
	GVT	0	1880,8746	1880,8746	0,00	1,14	1,14	11,10%	0,00	2699,00	2699,00	0,00	0,97	0,97	12,54%	0,00	0,71	0,171	0,000	818,123	818,123
		14271,5	2672,8	16944	8,65	1,62	10,27	100%													
	IP&HP	1715,8856	544,4637	2260,3493	1,04	0,33	1,37														
	TOTAL	15987,4341	3217,2855	19204,72	18,34	3,57	11,64		###	3408,81	21520,14	6,50	1,22	7,73	100,00%	-47	-96	-4	3782	735,990	4575,771

Financement par composante

Coût estimatif des composantes FAD
(millions d'UC et millions GNF)

COMPOSANTES	A l'Evaluation (1 UC = 1 649,89 GNF)						A l'Achèvement (1 UC = 2 785,24 GNF: taux pondéré)					
	M. GNF		M. UC		M. GNF		M. UC					
	Devise	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total	Devise	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total
A) Section Kankan-Kourémalé												
A.1 Ponts sur le Niger et le Tinkisso	13 314,61	2 342,84	15 657,46	8,07	1,42	9,49	16 019,99	2 827,06	18 847,05	5,75	1,02	6,77
A.3 Mesures environnementales	0,00	214,49	214,49		0,13	0,13	0,00	325,76	325,76	0,00	0,12	0,12
A.4 Contrôle et surv.	841,44	98,99	940,44	0,51	0,06	0,57	2 016,26	2 249,20	2 265,46	0,72	0,09	0,81
A.5 Audit	115,49	16,50	131,99	0,07	0,01	0,08	75,08	6,80	81,88	0,03	0,00	0,03
Coût de base	14 271,55	2 672,82	16 944,37	8,65	1,62	10,27	18 111,33	3 408,82	21 520,15	6,50	1,22	7,73
Imprévus physiques	841,44	148,49	989,93	0,51	0,09	0,60						
Hausse de prix	874,44	395,97	1 270,42	0,53	0,24	0,77						
Total A	15 987,43	3 217,29	19 204,72	9,69	1,95	11,64	18 111,33	3 408,82	21 520,15	6,50	1,22	7,73

Coût estimatif des composantes FAD
(millions d'UC et millions FCFA)

COMPOSANTES	A l'Evaluation (1 UC = 889,786 FCFA)						A l'Achèvement (1 UC = 789,5895 FCFA: taux pondéré)					
	M. FCFA			M. UC			M. FCFA			M. UC		
	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total
B. Section Kourémalé-Bamako												
B.1 Travaux routiers (Naréna-Pt Y-Bamako)	13 088,75	2 313,4 4	15 402,20	14,71	2,6 1	17,3 1	5 506,3 0	13 395,59	18 901,8 9	6,97	16,97	23,94
B..2 Mesures environnementales	0,00	373,7 1	373,71		0,42 0,42	0,42	0,00	325,76	325,7 6	0,00	0,41	0,41
B.3 Contrôle et Surv.	827,50	97,88	925,38	0,93	0,11 1,04	1,04	346,8 1	1 521,67	1 868,4 8	0,44	1,93	2,37
B.4 Audit	62,29	8,90	71,18	0,07	0,01 0,08	0,08	0,00	44,18	44,18	0,00	0,06	0,06
B.5 Renforcement capacités DNTTP	62,29	8,90	71,18	0,07	0,01 0,08	0,08	0,00	19,11	19,11	0,00		
Coût de base	14 040,82	2 802,8 3	16 843,65	15,78	3,15 3	18,9 3	5 853,1 1	15 287,19	21 159,4 1	7,41	19,36	26,77
Imprévus physiques	836,40	142,3	978,76	0,94	0,16 1,10	1,10						

		7										
Hausse des prix	916,48	329,2 2	1 245,70	1,03	0,37	1,40						
Total B	15 793,70	3 274,4 1	19 068,11	17,75	3,68	21,4 3	5 853,1 1	15 287,19	21 159,4 1	7,41	19,36	26,77

Performance économique

L'analyse économique de l'aménagement des ponts sur le Tinkisso et le Niger en Guinée et de la route Narena-Bamako au Mali, a été établie en utilisant la méthode des « coûts-avantages », et ce en comparant la situation actuelle (après l'achèvement des travaux d'aménagement) par rapport à la situation de référence dans laquelle on maintient le niveau d'aménagement initial. Cette analyse économique a été réalisée, en fonction du coût définitif des travaux d'aménagement et des données réelles du trafic.

Le coût définitif de l'aménagement de la route du projet concerne : i) les travaux routiers ; (ii) le contrôle et la surveillance de ces travaux; ii) le suivi et la coordination ; iii) les mesures environnementales. Il se présente (en FCFA HT) comme suit :

Coût définitif du projet d'aménagement de la Narena Bamako au Mali

	A l'évaluation		A l'achèvement		Ecart	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%
FAD	12 145,6	63,70%	10 627,25	50,23%	-1518.35	-13.47%
BOAD	4 973,9	26,08%	4 773,28	22,56%	-200.62	-3.52%
GVT.	1 948,6	10,22%	5 758,61	27,22%	3810.01	17.00%
TOTAL	19 068,1	100,0%	21 159,14	100,0%	2091.04	0.00%

Coût définitif du projet d'aménagement des ponts en Guinée

	A l'évaluation		A l'achèvement		Ecart	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%
FAD	7 208.95	88.90%	5 3337.62	87.46%	4 6128.67	-1.44%
GVT.	900.12	11.10%	765.901	12.54%	-134.219	1.44%
Total	8 109.07	100%	5 410.152	100%	4 5994.45	0.00%

Il ressort des comptages actuels que le trafic a connu, à partir des éléments qui ont servi à l'évaluation, un accroissement de près de 200% sur la période 2000/2008 pour le Mali et

400% pour la Guinée dont 30% pour les camions qui rencontraient d'énormes difficultés pour franchir les deux ponts, en Guinée avant les travaux.

Evolution du trafic sur la route Kankan Kouremale (Guinée)

1999			2008			Variation		
VL	PL	Total	VL	PL	Total	VL	PL	Total
193	25	218	294	126	420	152%	504%	193%

Evolution du trafic sur la route Narena Bamako (Mali)

2001			2009			Variation		
VL	PL	Total	VL	PL	Total	VL	PL	Total
117	31	148	444	157	601	379%	506%	406%

Les avantages économiques des travaux routiers et de ponts résultent essentiellement des économies réalisées au niveau des coûts d'exploitation des véhicules et des coûts d'entretien. Le gain de temps a été aussi pris en compte, au regard de l'importante réduction du délai de parcours résultant de l'aménagement réalisé. Les coûts considérés sont des coûts économiques (HT) aussi bien pour les coûts d'investissement des travaux exécutés que les coûts d'entretien courant et périodique pour la situation de référence et pour la situation avec projet. Ces coûts d'entretien ont été estimés sur la base des données tirées du rapport d'évaluation du présent projet et des rapports d'activité du FER en Guinée et de l'Autorité Routière au Mali

Le temps de traversée des ponts sur le Niger et le Tinkisso qui était en moyenne de 6 heures est passé à moins 10 minutes. Aussi, la durée de transport de la route Kankan – Siguiri qui était en moyenne de 10 heures est passée à une (1) heure e celui entre Bamako et Narena a été ramené à 1h30 contre 6 heures avant les travaux. A l'achèvement, les importations du Mali transitant à partir du port de Conakry ont été multipliées par 10 passant de 6 000 tonnes au moment de l'évaluation du projet à 59 000 tonnes en 2008 (alors que le dernier tronçon Narena Bamako n'était pas encore ouvert à la circulation.

Le calcul économique a été réalisé en prenant en compte les éléments de trafic, les montants (HT) des travaux et de contrôle ainsi que les coûts d'entretien courant et périodique. L'année de mise en service retenue est 2008, et la période de l'analyse économique considérée est de 20 ans. Aussi, une valeur résiduelle des investissements de 50% a été retenue au terme de cette durée d'analyse.

En ce qui concerne l'aménagement des ponts, le TRI est plus élevé à l'achèvement qu'à l'évaluation à savoir 21,95% contre 13,30% à cause d'une part du coût d'aménagement plus bas, de l'évolution du trafic et la dépréciation du francs Guinéens. En effet, le coût réel d'aménagement du projet est de 5,410 milliards FCFA, alors qu'il était estimé initialement à 8,1009 milliards FCFA.

S'agissant de la route Narena Bamako, le TRI est inférieur à celui établi lors de l'évaluation du projet. A savoir 17,03% contre 19,70%. Ceci s'explique par l'augmentation du coût du projet par rapport à l'évaluation d'une part et les conséquences du retard enregistré dans l'exécution des travaux. En effet, le coût réel d'aménagement du projet est de 21 159 milliards FCFA, alors qu'il était estimé initialement à 19,068 milliards FCFA.

Pour l'ensemble du projet le TRI est, à l'achèvement de 19,49% contre 14,20% à l'évaluation. En outre, il a été procédé à une analyse de sensibilité de la rentabilité du projet en fonction de la variation des coûts et avantages antérieurement définis. Une réduction des avantages de 10% et une augmentation du coût du projet de 10%. Même dans ces cas de figure, les TRI restent supérieurs à 12%, attestant de la justification économique de la réalisation des ponts et de la route du projet. Les résultats de ces tests sont les suivants :

Analyse de sensibilité (section en Guinée)

Situation	TRI
Base	21.95%
plus 10% aug. coût projet	20.76%
-10% des avantages	18.03%

Analyse de sensibilité (section au mali)

Situation	TRI
Base	17.03%
plus 10% aug. coût projet	15.61%
-10% des avantages	15.30%

--	--

Aménagement des ponts (section Guinéenne)

Résultats du calcul économique Section Kankan-Kouremalé *Bilan économique (En millions FCFA)*

Année	Coûts économiques			Avantages économiques		Bilan
	Investissements	Entretien & Maintenance	Total	Gains en coûts d'exploitation	Total	
1998						
2005	5410.152		5410.15		0	-5410.15
2006		1,501	1,501	1,743	1,743	242
2007		1,545	1,545	1,952	1,952	407
2008		1,596	1,596	2,186	2,186	590
2009		1,648	1,648	2,449	2,449	801
2010		1,703	1,703	2,743	2,743	1,040
2011		1,761	1,761	3,072	3,072	1,311
2012	1352.538	0	1,353	0	0	-1,353
2013		1,883	1,883	3,853	3,853	1,970
2014		1,947	1,947	4,316	4,316	2,369
2015		2,015	2,015	4,833	4,833	2,818
2016		2,085	2,085	5,413	5,413	3,328
2017		2,158	2,158	6,063	6,063	3,905
2018		2,234	2,234	6,791	6,791	4,557

2019	1352.538	0	1,353	0	0	-1,353	
2020		2,397	2,397	8,518	8,518	6,121	
2021		2,483	2,483	9,540	9,540	7,057	
2022		2,573	2,573	10,685	10,685	8,112	
2023		2,667	2,667	11,968	11,968	9,301	
2024		2,765	2,765	13,404	13,404	10,639	
2025		2,868	2,868	15,012	15,012	12,144	
						1597	
						TRI	21.95%

Analyse de sensibilité

Situation	TRI
Base	21.95%
plus 10% aug. coût projet	20.76%
-10% des avantages	18.03%

Calcul de la sensibilité augmentation du cout

Année	Coûts économiques			Avantages économiques		Bilan
	Investissements	Entretien & Maintenance	Total	Gains en coûts d'exploitation	Total	
1998						
2005	5951.167		5951.17		0	-5951.17
2006		1,501	1,501	1,743	1,743	242
2007		1,545	1,545	1,952	1,952	407
2008		1,596	1,596	2,186	2,186	590
2009		1,648	1,648	2,449	2,449	801

2010		1,703	1,703	2,743	2,743	1,040
2011		1,761	1,761	3,072	3,072	1,311
2012	1487.79175	0	1,488	0	0	-1,488
2013		1,883	1,883	3,853	3,853	1,970
2014		1,947	1,947	4,316	4,316	2,369
2015		2,015	2,015	4,833	4,833	2,818
2016		2,085	2,085	5,413	5,413	3,328
2017		2,158	2,158	6,063	6,063	3,905
2018		2,234	2,234	6,791	6,791	4,557
2019	1487.79175	0	1,488	0	0	-1,488
2020		2,397	2,397	8,518	8,518	6,121
2021		2,483	2,483	9,540	9,540	7,057
2022		2,573	2,573	10,685	10,685	8,112
2023		2,667	2,667	11,968	11,968	9,301
2024		2,765	2,765	13,404	13,404	10,639
2025		2,868	2,868	15,012	15,012	12,144
						1597
						TRI 20.76%

Sensibilité réduction des avantages

Année	Coûts économiques			Avantages économiques		Bilan
	Investissements	Entretien & Maintenance	Total	Gains en coûts d'exploitation	Total	
1998						
2005	5951.167		5951.17		0	-5951.17

2006		1,501	1,501	1,568	1,568	67
2007		1,545	1,545	1,756	1,756	211
2008		1,596	1,596	1,967	1,967	371
2009		1,648	1,648	2,204	2,204	556
2010		1,703	1,703	2,468	2,468	765
2011		1,761	1,761	2,764	2,764	1,003
2012	1487.79175	0	1,488	0	0	-1,488
2013		1,883	1,883	3,467	3,467	1,584
2014		1,947	1,947	3,884	3,884	1,937
2015		2,015	2,015	4,349	4,349	2,334
2016		2,085	2,085	4,871	4,871	2,786
2017		2,158	2,158	5,456	5,456	3,298
2018		2,234	2,234	6,111	6,111	3,877
2019	1487.79175	0	1,488	0	0	-1,488
2020		2,397	2,397	7,666	7,666	5,269
2021		2,483	2,483	8,586	8,586	6,103
2022		2,573	2,573	9,616	9,616	7,043
2023		2,667	2,667	10,771	10,771	8,104
2024		2,765	2,765	12,063	12,063	9,298
2025		2,868	2,868	13,510	13,510	10,642
						1597
						TRI
						18.03%