

**MINISTERE DE L'ECONOMIE  
ET DES FINANCES**

**REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple - Un But - Une Foi**

**DIRECTION NATIONALE DE LA  
PLANIFICATION DU DEVELOPPEMENT**

**RAPPORT DE LA MISSION DE SUIVI PHYSIQUE ET FINANCIER  
DES PROJETS ET PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS PUBLICS  
DANS LES REGIONS DE SEGOU, MOPTI ET SIKASSO DANS LE  
CADRE DES ACTIVITES DU PAGAM/GFP II, ANNEE 2015**



**Décembre 2015**

## TABLE DES MATIERES

SIGLES ET ABBREVIATIONS .....	4
INTRODUCTION.....	5
I. RESUME.....	6
II. OBJECTIFS DE LA MISSION.....	9
III. RESULTATS ATTENDUS DE LA MISSION .....	9
IV. ZONES D’INTERVENTION ET P/P A VISITER PAR LA MISSION .....	9
V. DEROULEMENT DE LA MISSION .....	10
<b>5.1. REGION DE SEGOU</b> .....	11
<b>5.2. REGION DE MOPTI</b> .....	19
<b>5.3. REGION DE SIKASSO</b> .....	27
VI. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MISSION.....	35
VII. DIFFICULTES CONSTATEES, RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS DE SOLUTIONS.....	36
CONCLUSION .....	39
ANNEXES : .....	40



## SIGLES ET ABBREVIATIONS

<b>ALG</b>	Autorité du Liptako - Gourma
<b>BADEA</b>	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique
<b>BID</b>	Banque Islamique de Développement
<b>BIDC</b>	Banque d'Investissement et de Développement Communautaire
<b>BOAD</b>	Banque Ouest-Africaine de Développement
<b>CAEF</b>	Conseiller aux Affaires Economiques et Financières
<b>CETRU</b>	Cellule d'Exécution des Travaux d'Urgence
<b>CPS</b>	Cellule de Planification et de Statistiques
<b>CSCOM</b>	Centre de Santé Communautaire
<b>DNPD</b>	Direction Nationale de la Planification du Développement
<b>DNR</b>	Direction Nationale des Routes
<b>GRM</b>	Gouvernement de la République du Mali
<b>INACOM</b>	Industries Navales de la COMANAV
<b>MEF</b>	Ministère de l'Economie et des Finances
<b>PACITR</b>	Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routier
<b>PAGAM/GFP</b>	Plan d'Action Gouvernemental pour l'Amélioration et la Modernisation de la Gestion des Finances Publics
<b>PUR</b>	Programme d'Urgence Routier
<b>P/P</b>	Projets et Programmes
<b>RMCR</b>	Réseau de Micro-Institution de Croissance de Revenu
<b>UEMOA</b>	Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine

## INTRODUCTION

Suivant l'ordre de mission N°081/MEF-SG du 03 novembre 2015, une mission de suivi de projets et programmes d'investissements publics, s'est rendue du 10 au 24 novembre 2015 dans les régions de Ségou, Mopti et Sikasso.

L'équipe de la mission est composée de :

- **M. Mohamed A.I. TOURE**, chef de la Section Programmation des Investissements à la DNPDP, Chef de mission ;
- **M. Ali TOURE**, Direction Générale du Budget ;
- **M. Guimba SISSOKO**, CPS/Secteur Equipement, Transports et Communication ;
- **M. Birama TANGARA**, Directeur DRPSIAP Ségou ;
- **M. Adama SENOU**, Directeur DRPSIAP Mopti ;
- **M. Hamadoun DJIGUIBA**, Directeur DRPSIAP Sikasso ;
- **M. Sidi COULIBALY**, Chauffeur DNPDP.

La mission, conduite par la Direction Nationale de la Planification du Développement (DNPDP) avec la participation de la Direction Générale du Budget et de la Cellule de Planification et de Statistiques (CPS) du secteur Equipement, Transports et Communication, s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des activités du Plan d'Action Gouvernemental pour l'Amélioration et la Modernisation de la Gestion des Finances Publiques (PAGAM/GFP), phase II.

## I. RESUME

L'objectif des missions de terrain est de faire le suivi de l'exécution des projets et programmes d'investissements publics. Il s'agit spécifiquement de :

- faire le point d'exécution physique et financière des projets et programmes ;
- faire le point de l'utilisation de la contrepartie nationale ;
- faire le point des contraintes et goulots d'étranglement à la bonne marche des P/P ;
- faire le point de passation des marchés sur le financement intérieur et extérieur ;
- discuter des propositions de solutions envisagées (techniques, financiers et institutionnels) ;
- formuler des recommandations pour améliorer leur exécution.

A la suite de cette mission dans les régions de Ségou, Mopti et Sikasso, les enseignements à retenir au sujet des investissements visités se résument comme suit.

1. **Le programme d'urgence routier (RNP 1554) :** au titre de ce projet, il n'y a pas eu d'actions spécifiques exécutées dans les régions de Ségou et de Sikasso au cours des années 2014 et 2015. Toutes les actions au titre de l'année 2015 se sont limitées au District de Bamako.

**Recommandation :** après plus de 10 ans de mise en œuvre, il doit être procédé à une évaluation du programme pour analyser sa pertinence actuelle par rapport aux objectifs qui lui avaient été assignés au départ et pour réfléchir sur les perspectives de sa mise en œuvre dans le nouveau contexte de la régionalisation et de la décentralisation poussée.

2. **Le Projet Réparation et Acquisition de Bacs (RNP 1900) :** au titre de ce projet les constats relevés sont de trois ordres : (1) l'hétérogénéité des entités de gestion des différents bacs dans les régions de Ségou et de Mopti (préfecture, sous-préfecture, conseil de cercle, mairie), (2) la gestion financière très confuse des bacs et la destination non connue des recettes issues des taxes de traversée, (3) la responsabilité d'INACOM très souvent mentionnée dans la mauvaise maintenance physique des bacs.

Lors d'une simulation de calcul des recettes du bac de Macina, avec des recettes minimales certifiées des conducteurs de 200 000 FCFA versées par mois, le bac a fait des recettes de l'ordre 25 600 000 CFA de 2004 à 2015 sans destination connue.

Sur le terrain, l'équipe de la mission a eu connaissance du nouveau arrêté interministériel n°2015-3584/METD-MATD du 23 septembre 2015 portant création du Comité de Gestion et du Droit de traversée des Bacs. Cet arrêté a été pris par les Ministres de l'Equipements, des Transports et du Désenclavement, de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation pour palier la mauvaise gestion des bacs à travers le pays.

**Recommandation** : du point de vu de l'équipe de mission, le nouveau arrêté interministériel n°2015 – 3584/METD-MATD du 23 septembre 2015 étant muet sur certains aspects fondamentaux de la gestion des bacs (responsabilité personnelle des entités, statut du personnel navigant, documents de gestion financière pour sécuriser les recettes, le transfert de gestion/transfert des responsabilités), il est souhaitable de transférer la gestion des bacs à des structures indépendantes assortie de cahiers de charges bien précises sur les rôles et responsabilités des acteurs impliqués dans la gestion.

- 3. Projet Travaux de la Route Bandiagara-Bankass-Koro-Frontière BF (RNP 2255)** : l'exécution du marché du lot 2 Wô-Bankass-Koro (91,2 km) a connu de nombreuses difficultés ayant entraîné des arrêts, des retards importants et beaucoup d'avenants. A la date de passage de la mission, le délai contractuel des travaux est expiré depuis le 15 aout 2015 et celui de la mission de contrôle arrive à terme le 30 novembre 2015. L'état d'avancement des travaux est de l'ordre de 47% (une trentaine de kilomètres revêtus sur les 91 km prévus) pour un délai consommé de 104%. Une mission d'audit des travaux commandité par le partenaire du projet (BOAD) était également sur le terrain pour faire l'état de la situation.

**Recommandation** : l'équipe de la mission souhaite que les parties en présence (DNR, Entreprise, Bureau de contrôle des travaux, les partenaires financiers) veillent à la sauvegarde des intérêts supérieurs de l'Etat en édictant les mesures idoines qui s'imposent, à l'issue de l'audit en cours, pour la réalisation du projet et la livraison de l'infrastructure dans les meilleurs délais.

- 4. Projet Entretien des Pistes CMDT (RNP 2036)** : il faut noter à ce sujet que depuis l'indépendance du Mali jusqu'à nos jours, le pays ne dispose pas encore de pistes rurales digne de ce nom pour l'évacuation et le traitement de notre premier produit d'exportation qu'est le coton. A la veille de chaque campagne, il faut soit des travaux d'urgence pour évacuer le coton, soit des travaux de colmatage de certains tronçons de pistes. Au regard des niveaux de dégradation très avancée que subissent les pistes parfois, les travaux d'entretien effectués sont très dérisoires. A notre sens, il est temps que le pays adopte un véritable programme de construction et d'entretien des pistes qui vont contribuer à la mise en œuvre de la politique des agropoles de développement.

Pour une simulation de calcul de coût pour la pérennisation des 20 km de la piste Virage PK7-Zantiguila : avec un investissement de 200 millions de FCFA la piste pourra tenir au moins trois (3 ans), ce qui permettra de dégager des ressources pour l'entretien d'autres pistes pendant ce temps. Ce qui nous a amené à ces recommandations :

**Recommandations** :

**Court terme** : définir les priorités par an et élaborer les plans d'entretien des pistes dans la perspective d'objectifs de durabilité à moyen terme ;

**Moyen terme** : création d'un fonds de construction et d'entretien des pistes des zones CMDT du Mali ;

**Long terme** : réalisation des travaux de construction et d'entretien des pistes dans le cadre d'une concession de travaux (contractualisation) et affecter la CETRU uniquement aux travaux d'urgence routiers.



## **II. OBJECTIFS DE LA MISSION**

### **1.1. Objectif général :**

L'objectif principal de la mission est de faire le suivi des projets et programmes d'investissements publics.

### **1.2. Objectifs spécifiques :** il s'agit de :

- faire le point d'exécution physique et financière des projets et programmes au 31 décembre 2014 ;
- faire le point des réalisations physiques et financières pour l'année 2015 ;
- faire le point de l'utilisation de la contrepartie nationale ;
- faire le point des contraintes et goulots d'étranglement à la bonne marche des P/P ;
- faire le point de passation des marchés sur le financement intérieur et extérieur ;
- discuter des propositions de solutions envisagées (techniques, financières et institutionnelles) ;
- formuler des recommandations pour améliorer leur exécution.

## **III. RESULTATS ATTENDUS DE LA MISSION**

Les résultats attendus de la mission de suivi sont les suivants :

- l'état d'exécution physique et financière des projets et programmes visités est mieux connu ;
- les contraintes et goulots d'étranglement à la bonne marche des projets et programmes sont identifiés et analysés ;
- des recommandations appropriées à la prise de décision sont formulées et mises en application.

## **IV. ZONES D'INTERVENTION ET P/P A VISITER PAR LA MISSION**

Les Projets et Programmes visités dans le cadre de cette mission sont les suivants :

### **1. Région de Ségou**

- Programme d'Urgence Routier (RNP 1554) ;
- Projet Réparation, Acquisition Bac (RNP 1900).

### **2. Région de Mopti**

- Travaux Route Bandiagara-Bankass-Koro-Frontière BF (RNP 2255)
- Projet Réparation, Acquisition Bac (RNP 1900).

### 3. Région de Sikasso

- Projet Entretien des Pistes CMDT (RNP 2036)
- Programme d'Urgence Routier (RNP 1554).

## V. DEROULEMENT DE LA MISSION

Le programme indicatif de la mission se présente comme suit :

- L'envoi de documents : (1 semaine avant le départ de la mission) : Chef de mission

L'envoi des documents de missions s'effectue une semaine avant la date de départ aux CPS et aux différents DRPSIAP pour leur information et celle des porteurs de projets pour les dispositions pratiques à prendre pour une meilleure organisation de la mission.

Documents à envoyer :

- les TDR de la mission ;
  - une copie de l'ordre de mission ;
  - la liste des projets à visiter ;
  - la fiche de suivi des projets.
- La prise de contact avec les membres de l'équipe pour les informations utiles à communiquer, la situation des rôles et responsabilités de chaque membre, les résultats à atteindre et les dispositions à prendre pour un meilleur déroulement de la mission (**Chef de mission**).
  - Les actions à mener par région : **Equipe de mission**
    - visite de courtoisie aux autorités administratives et politiques des différentes régions pour la présentation des équipes et des objectifs des missions ;
    - travaux techniques entre l'équipe de mission et les UGP ;
    - visite des réalisations et entretien avec les bénéficiaires ;
    - restitution et adoption des résultats avec les UGP avant de quitter.
  - La finalisation de la mission : **Equipe de mission**
    - La finalisation du rapport de mission ;
    - Restitution des résultats à la DNPD ainsi qu'aux CPS ;
    - Envoi du rapport final aux CPS ainsi qu'aux UGP ;
    - Préparation et dépôt des pièces justificatives des frais de mission.

## **5.1. REGION DE SEGOU**

La mission a commencé par la région de Ségou le mardi 10 novembre 2015. Elle a concerné les réalisations du « Programme d'Urgence Routier » et le « Projet Réparation, Acquisition de Bac ». La mission a été effectuée en trois phases distinctes :

- première phase : une séance d'entretien et de cadrage des objectifs avec les cadres de la Direction régionale des routes de Ségou et l'élaboration du programme de travail de la journée du mercredi 11 et du jeudi 12 novembre 2015 ;
- deuxième phase : une visite de terrain des réalisations des différents projets ainsi que des entretiens avec certaines parties prenantes aux projets ;
- troisième phase : une séance de restitution et de partages des constats de terrain avec les cadres de la Direction régionale des routes de Ségou avant de quitter la région.

### **5.1.1. Entretien et cadrage de la mission avec la Direction régionale des routes de Ségou**

L'équipe de la mission s'est entretenue avec le Directeur régional des routes et le chef de la Subdivision des routes de Ségou et de leurs collaborateurs. Les points de discussions ont été les suivants :

- le Projet d'Urgence Routier (PUR): il a été porté à la connaissance de l'équipe de la mission qu'il n'y a pas à Ségou des actions spécifiques exécutées au nom du projet au cours des années 2014 et 2015.
- le Projet Réparation et Acquisition de Bac : dans la région, les bacs dénombrés sont : le bac n°35 de Ségou-ville, le bac n°13 de Farako-Ségou, le bac n°03 de Falo à Bla, le bac de Tamani à Baroueli, le bac n°34 de Macina et celui de San. Au cours des discussions, il a été relevé que la Direction régionale des routes n'intervient pas dans la gestion de ces bacs. Elle sert juste de relai entre les gestionnaires et la Direction Nationale des Routes pour les problèmes de réparation des pannes et d'acquisition de moteurs avec les Industries Navales de la COMANAV (INACOM) à Koulikoro.
- L'élaboration du programme de travail de la journée du 11 et du 12 novembre : le programme s'est articulé autour : du trajet Ségou-Zambougou-Tissala-Falo avec une visite de la piste CMDT Tissala-Gouendo et du bac de Falo, la visite du bac de Macina et celui de la ville de Ségou.

### **5.1.2. Projet Réparation / Acquisition de Bacs (RNP : 1900)**

#### **➤ Le bac de Falo :**

Le bac de Falo a été livré en 1999 et a commencé à travailler le 28 août de la même année. Il est géré par un comité de gestion présidé par le sous-préfet de Falo et dont les autres membres sont : le maire de la commune rurale de Falo, le chef de village de Kana et les quatre (4) conducteurs du bac, tous du village de Kana situé au bord du Bani. Les conducteurs du bac sont tous des bénévoles à qui il est accordé 10 000 FCFA d'indemnités mensuelles par le sous-préfet.

A l'issue des entretiens avec les conducteurs du bac, les usagers (transporteur-proprétaire de bus de transport, les vendeurs de bœufs) et le sous-préfet, les constats suivants se dégagent :



- ❖ **Importance du bac de Falô** : dans cette zone, le bac constitue le seul moyen de rattachement des villages de part et d'autre du bras du fleuve Bani (20 villages desservis sur l'axe de la rive droite du fleuve). Le transport de personnes et de biens est assuré en toute période de l'année par les bus de « Air Niamana » et autres transporteurs. Le bac a également diminué la perte (mort) des animaux lors de la traversée (autrefois à la nage). La traversée des animaux a été facilitée et plus rapide.



- ❖ **Les difficultés rencontrées par les parties prenantes** : les principales difficultés liées à l'utilisation du bac sont : les radeaux du bac sont trop courts (ne facilitant pas la descente des véhicules), l'accès difficile au bac en période de décrue, les pannes fréquentes de moteurs, le mauvais entretien des pistes reliant au bac des deux côtés du fleuve, l'inondation d'une partie de la piste en période de hautes eaux, le retard dans la réparation et la livraison des moteurs en panne par INACOM (une année souvent), l'état de dégradation actuel du bac (tableau de bord défectueux, pas de lumière et de phares, conçu pour 2 moteurs, il fonctionne actuellement avec un seul), le statut de bénévole des conducteurs (ne favorise pas la sécurité des recettes), en période de décrue, la traversée devient plus long avec les déviations à faire.



- ❖ **La gestion du bac** : pour la gestion physique et financière du bac, les instruments mis en place par le sous-préfet sont les suivants : un comité de gestion (composé de tous les parties prenantes), les conducteurs disposent d'un cahier de recettes (journalières et mensuelles), un cahier de dépenses et d'un cahier de versement au sous-préfet et un livret de compte des versements effectués par le sous-préfet. Les recettes sont ensuite reversées dans un compte ouvert à cet effet dans les livres du RMCR (Réseau de Micro-institution de Croissance de Revenu). A la date de passage de la mission, le sous-préfet a signalé le montant de 663 600 FCFA dans le compte et ne sait que faire de ce montant.
- ❖ **Les conclusions de la visite partagées avec le sous-préfet** : à la suite de cette visite, les constats suivants ont été partagés par l'équipe de la mission et le sous-préfet : (1) la non sécurisation des recettes du bac vu le statut de bénévolat des conducteurs, (2) la réparation du second moteur qui s'éternise chez INACOM, (3) la gestion financière du bac non maîtrisée par le sous-préfet qui se déplace une fois par mois pour récupérer les recettes, (4) une complicité apparente entre certains membres du comité de gestion du



bac, (5) le mauvais état de l'axe routier Zambougou-Tissala-Kana-Falo et l'axe Bla-Falo\_Kana, (6) la non coopération entre le comité de gestion du bac et le service technique (DRR de Ségou) dont relève l'ouvrage.

➤ **Le bac n°34 de Macina : 20 T**

Le bac de Macina joue un rôle très important dans le désenclavement et la sécurisation de la zone à travers :

- La traversée des troupes de l'armée et de leurs véhicules et matériels pour la sécurisation de la zone de Tenenkou et des relèves regagnant leurs bases ;
- Les évacuations des urgences en provenance des CSCOM de la rive droite ;
- Les véhicules de transports en toutes périodes.



❖ **L'état physique du bac :**

Le bac n°34 de 20 tonnes de Macina est opérationnel depuis l'année 2004. Il est conduit par deux agents recrutés comme conventionnaires de l'Etat. Au passage de la mission, le bac remplit difficilement sa mission à cause des défauts suivants :

- Le moteur, vieux de 10 ans, est en arrêt depuis 8 mois. INACOM qui détient le monopole de la réparation de tous les bacs au Mali a entrepris 2 tentatives de réparation qui ont toutes échoué ;
- Le bac se déplace actuellement avec un moteur « HARBORD » loué. Il est installé dans une pinasse et le tout attaché au bac.

Au cours de l'entretien avec les conducteurs, il a été indiqué que l'achat d'un nouveau moteur est en cours au niveau d'INACOM.

### ❖ La gestion financière :

La mission a constaté qu'en dehors du carnet de reçus de la préfecture, les conducteurs n'ont aucun document de gestion du bac en termes de recettes réalisées, de dépenses effectuées et de versements effectués au niveau du préfet.

Les recettes sont directement versées entre les mains du sous-préfet sans attestation et leur utilisation finale reste inconnue.



A l'issue des discussions avec les conducteurs du bac, l'équipe de la mission a procédé à une tentative de reconstitution des recettes sur une période de 10 ans en considérant le versement minimal de 200 000 FCFA par mois au préfet (montant certifié par les conducteurs, souvent il peut atteindre 225 000 FCFA) :

- En 2015 : le bac a travaillé 8 mois :  $200\ 000 \times 8 = 1\ 600\ 000$  FCFA,
- De 2004 à 2014 : le bac a travaillé 10 ans :  $200\ 000 \times 120 = 24\ 000\ 000$  FCFA.
- Total des recettes de 2004 à 2015 : 25 600 000 FCFA.

Aucune destination n'a été connue de ces recettes au cours de cette période. Le nouveau préfet en poste au passage de l'équipe de la mission n'a que 2 semaines de fonction.

A la suite de la restitution que l'équipe de la mission a bien voulu lui faire sur la situation actuelle de la gestion physique et financière du bac, il a promis de tout mettre en œuvre pour une gestion transparente et efficace de l'investissement.



➤ **Le bac de Ségou-ville : n°35/20T**

Le bac n°35 de 20 tonnes de la ville de Ségou a été acquis en 2005. Sa gestion a été affectée au Conseil de Cercle de Ségou en 2007 par la décision n°548/G-RS-CAB-CAEF.

Au passage de la mission, le bac est en arrêt pour défaut de moteur depuis 2 ans. Le conducteur du bac est un agent conventionnaire de l'Etat.

Pour des raisons de calendrier, la mission n'a pas pu rencontrer le président du Conseil de cercle ou son représentant pour discuter des mesures envisagées pour la bonne marche du bac.

Au cours l'entretien que le conducteur du bac a bien voulu accordé à l'équipe de la mission, il a été noté qu'au moment où le bac travaillait, les recettes sont directement versées entre les mains du président ou son représentant sans décharge.

N°RN P	Situation financière du Projet par année (millions de FCFA)							TOTAL
	Financement intérieur	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
1900	Fin acquis	380	0	300	150	85	120	1035
	Décaissement	380	0	300	108	85	-	873
	% décaissement	100%	0%	100%	72%	100%	-	84%



### **5.1.3. Le Programme d'Urgence Routier (RNP : 1554) :**

Au titre de ce projet, il n'y a pas eu d'actions spécifiques exécutées dans les régions de Ségou et de Sikasso au cours des années 2014 et 2015. Toutes les actions au titre de l'année 2015 se sont limitées au District de Bamako.

N°RN P	Situation financière du Projet par année (millions FCFA)							TOTAL
	Financement intérieur	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
1554	Fin acquis	350	300	352	277	49	166	1494
	Décaissement	293	300	352	277	49	-	1271
	% décaissement	84%	100%	100%	100%	100%	-	85%

### **5.1.4. Le Projet Entretien Pistes CMDT (RNP : 2036) :**

#### **➤ La piste CMDT Tissala-Gouendo : 20 km**

Selon le Secrétaire de la commune rurale de Gouendo (Kary SANOGO) rencontrée sur place, Gouendo est une zone d'agriculture par excellence du secteur CMDT de Konobougou (production de céréales sèches et du coton). Malgré cela, le tronçon présente un état de délabrement caractérisé par :

- l'impraticabilité de la piste pendant la saison des pluies,
- la présence d'ornières (trous) sur tout le tronçon.

Au passage de la mission, il a été constaté des travaux d'entretien d'urgence (profilage) entre Moribougou III et Gouendo sur une distance de 15 km.



### **5.1.5. Rencontre de restitution des conclusions issues des visites et entretiens entre l'équipe de la mission, le Directeur régional des Routes et ses collaborateurs :**

A l'issue des visites des investissements publics sur le terrain et les entretiens effectués, la mission a partagé les conclusions suivantes avec les cadres de la Direction régionale des routes de Ségou :

- Bac de Falo :
  - La non maîtrise des recettes (gestion financière opaque) : statut de bénévole des conducteurs, indemnités forfaitaires mensuelles (10 000 FCFA) ;
  - La panne du second moteur du bac ;
  - Les dispositions à prendre pour l'utilisation des recettes actuellement dans le compte du bac à Falo ;
  - Le souhait d'entretien de l'axe : Zambougou-Tissala-Kana-Falo-Bla.
  
- Bac de Macina :
  - Plus de 8 mois de panne du moteur du bac ;
  - La location d'un moteur « Harbord » pour le déplacement du bac ;
  - L'inexistence de documents de gestion financière du bac (cahier de recettes, de dépenses, de versement).
  
- Le bac de Ségou-ville :
  - La non fonctionnalité du bac depuis 2 ans pour défaut de moteur.
- La piste CMDT : Tissala-Gouendo : 20 km :
  - L'impraticabilité de la piste pendant la saison des pluies ;
  - La présence d'ornières (trous) sur tout le tronçon ;
  - Le souhait de la municipalité rurale de la construction d'une piste en latérite reliant la RR20 à Tissala.

### **5.1.6. Constats de la mission sur les investissements visités dans la région de Ségou :**

A l'issue des travaux techniques et des visites des réalisations des projets et programmes de la région, la mission a fait les constatations suivantes :

- 1. L'hétérogénéité des entités de gestion des différents bacs de la région : préfecture, sous-préfecture, conseil de cercle, mairie ;**
- 2. La gestion financière très confuse des bacs et la destination non connue des recettes issues des taxes de traversée ;**
- 3. La responsabilité d'INACOM très souvent mentionnée en termes de non satisfaction dans la maintenance physique des bacs ;**

## **5.2. REGION DE MOPTI**

Dans la région de Mopti, la mission a concerné les projets et programmes suivants :

- Projet Travaux de la Route Bandiagara-Bankass-Koro-Frontière BF (RNP : 2255) ;
- Projet Réparation/Acquisition de Bacs (RNP : 1900).

Après la phase d'entretien avec les cadres de la Direction régionale des routes de Mopti, l'équipe de mission a procédé à la visite des réalisations desdits projets.

### **5.2.1. Projet Travaux Route Bandiagara-Bankass-Koro-Frontière BF :**

La route Bandiagara – Bankass – Koro – Frontière Burkina Faso, dénommée la « route du poisson » a été inscrite au premier programme d'actions prioritaires de l'Autorité de Développement intégré de la Région du Liptako – Gourma (ALG) depuis 1970. Elle est également un maillon de l'axe CU13 (Ouagadougou – Ouahigouya – Koro – Mopti) du réseau communautaire de l'UEMOA et inscrit au Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routier (PACITR).

C'est dans ce contexte que le Gouvernement de la République du Mali a sollicité et obtenu des prêts de la BID, de la BOAD, de la BID, de la BIDC, de la BADEA pour le financement du projet scindé en trois (3) sections :

- Lot 1 : Bandiagara – Wô (37 km) ;
- Lot 2 : Wô – Bankass – Koro (91,2 km) ;
- Lot 3 : Koro – Frontière Burkina Faso (30,5 km).

Dans le cadre de ses investigations sur le terrain, l'équipe de la mission a rencontré et s'est entretenue avec une mission de la DNR à Bandiagara le samedi 14 novembre 2015. Cette mission accompagnait une autre mission d'audit du projet commise par la BOAD pour une durée de 15 jours. La mission a exprimé le souhait que les conclusions de l'audit soient partagées avec la DNPD pour la suite des actions à mener.



➤ **Etat de l'exécution physique du projet :**

- Lot 1 : Section Bandiagara – Wô (37 km)

Les travaux de bitumage de la section 1 : Bandiagara-Wô, d'un linéaire de 37 km étaient financés par la BID et le Budget national. Les travaux sont entièrement terminés et la réception provisoire a été faite le 23 mars 2010.

- Lot 2 : Section Wô – Bankass – Koro (91,2 km)

Les travaux de cette deuxième section Wô – Bankass – Koro, cofinancés par la BOAD, la BICD, l'UEMOA et l'Etat malien ont été confiés par convention de maîtrise d'ouvrage déléguée n°010/2008/IP à l'AGETIPE Mali. L'entreprise en charge de l'exécution des travaux est le Groupement d'Entreprises SGTI/ATP, le contrôle et la surveillance sont assurés par le bureau d'études SOCETEC.

L'exécution du marché a connu de nombreuses difficultés ayant entraîné des arrêts, des retards importants et beaucoup d'avenants. A la date de passage de la mission, le délai contractuel des travaux est expiré depuis le 15 aout 2015 et celui de la mission de contrôle arrive à terme le 30 novembre 2015. L'état d'avancement des travaux est de l'ordre de 47% (une trentaine de kilomètres revêtus sur les 91 km prévus) pour un délai consommé de 104%.

Les difficultés ayant entraîné ce retard important dans l'exécution des travaux sont liées :

- à la mauvaise organisation du Groupement d'Entreprises ;
- au retard dans les paiements des prestataires ;
- au retard dans l'indemnisation des populations affectées par le projet ;
- à la suspension des décaissements sur le projet (11 mois de suspension) ;
- à la signature tardive de l'accord de prêt complémentaire de la BOAD ;
- à la situation sociopolitique et sécuritaire du pays entre 2012 et 2013.

Suite à ces évènements sociopolitiques de 2012 et 2013 et à la dégradation des conditions sécuritaires qui a suivi, l'entreprise a introduit par lettre n°080/OH/ATP-SGTI/RM/2013 du 27 mai 2013 un dossier de réclamation d'indemnisation pour préjudices subies suite à l'arrêt des travaux, considéré comme cas de force majeure, pour un montant de 3 947 352 443 francs CFA. Le rapport final de la commission d'analyse du dossier mise en place a été transmis au Ministère de l'Equipement, des Transports et du Désenclavement pour dispositions à prendre.

A la suite des entretiens avec l'équipe de la DNR sur le terrain, il a été indiqué que l'expiration du délai contractuel de l'entreprise dans le cadre de l'exécution des travaux conduit à l'une des dispositions suivantes :

- la résiliation immédiate du marché ;
- l'application des pénalités à concurrence de 10% ;
- l'accompagnement de l'entreprise avec une régie contrôlée.

Les différentes options sont à l'étude et leur traitement sera complété par les conclusions de l'audit en cours, selon l'équipe de la DNR.

- Lot 3 : Section Koro – Frontière Burkina Faso (30,5 km) :

Les travaux de bitumage de cette section étaient financés par la BADEA et le budget national. Les travaux sont terminés et la réception provisoire a eu lieu le 13 mars 2015.

➤ **Etat de l'exécution financière du projet :**

- Lot 2 : Section Wô – Bankass – Koro (91,2 km)

Le coût total du projet se décompose comme suit :

- Travaux : 13 000 276 033 FCFA /HT/HD ;
- Etudes (CIRA) : 198 600 000 FCFA /HT/HD ;
- Contrôle des travaux : 596 960 885 FCFA HT/HD.

Le financement par bailleur :

- BOAD : 9 301 000 000 FCFA ;
- BIDC : 3 000 000 000 FCFA ;
- UEMOA : 1 125 000 000 FCFA
- ETAT : 549 124 610 FCFA

**La nature du financement:**

- Prêts : financement BOAD et BIDC ;
- Subvention / Don : financement UEMOA.

**La situation des décaissements :**

✓ **Travaux**

Sources de financement	Financement acquis	Total décompte émis	Cumul décaissements	Taux décaissement	Solde non décaissé
<b>Financement intérieur (1)</b>	549 124 610	513 284 240	466 134 676	90%	82 989 934
<b>Financement extérieur (2) :</b>					
<b>BOAD</b>	9 301 000 000	3 368 067 880	3 368 067 880	36%	5 933 932 120
<b>BIDC</b>	3 000 000 000	1 979 902 028	1 916 725 035	64%	1 083 274 965
<b>UEMOA</b>	1 125 000 000	742 289 178	718 599 367	64%	406 400 633
<b>Total des financements (1+2)</b>	13 975 524 610	6 663 543 326	6 469 526 957	46%	7 505 997 653

✓ **Contrôle et surveillance des travaux**

Sources de financement	Financement acquis	Total décompte émis	Cumul décaissements	Taux décaissement	Solde non décaissé
<b>Financement intérieur (1) :</b>					
- BOAD	596 960 885	521 347 491	452 636 333	85%	80 139 427
- BIDC:					

Montant total du contrat initial et avenants n°02, n°3 et n°04 : 596 960 885 F CFA

Montant total des Prestations dues : 521 347 491 FCFA

Montant total des paiements effectués (Contrat initial, avenants n°2 et n°3) :  
452 636 333 FCFA

Montant restant dû : 68 711 158 F CFA

Le montant restant dû correspond au montant des prestations réalisées dans le cadre de l'avenant n°04 au contrat initial qui vient d'être signé suivant la Télécopie n° 14 688/DDRI/DRIB-2015F du 19 Octobre 2015 concernant la mission d'audit en cours.

**5.2.2. Projet Réparation / Acquisition Bacs :**

La mission a concerné les bacs de Djenné et de Bargon-Daga à Mopti.

➤ **Le bac n°18 de Djenné : 20 tonnes**

Le bac de Djenné date de 1986 et est secondé par un autre plus petit pour gérer les flux en cas d'intensification des activités. Ils sont gérés par huit (8) conducteurs bénévoles journaliers qui s'indemnisent en fonction des recettes générées dans la journée.





- ❖ **Etat physique** : à la date de passage de la mission, les problèmes énumérés au cours des entretiens avec les conducteurs et le Préfet adjoint de Djenné les suivants :
  - l'état de vétusté avec des fuites d'eau de part et d'autre sur la coque du bac (à peu près 30 ans d'âge) ;
  - les pannes fréquentes des moteurs sur les deux bacs (principal et secours) ;
  - l'état précaire des conducteurs (bénévoles) ;
  - la baisse considérable des activités du bac à cause de la rareté de touristes occasionnée par l'insécurité généralisée ;
  - le refus de certains usagers de payer les droits de traversée (les véhicules de fonctionnaires du niveau local, régional et national) ;
  - la menace que pèse la construction du seuil de Djenné (pont) sur l'existence même du bac.



- ❖ **Gestion financière** : la gestion financière du bac de Djenné ne diffère pas de celle des autres bacs déjà analysée. D'après les conducteurs, après les dépenses de fonctionnement (carburant, lubrifiant et indemnités des conducteurs) les recettes sont directement versées au préfet sans la moindre preuve. Le seul instrument de gestion à leur disposition est le carnet de reçus cachetés par la préfecture. L'adjoint du Préfet qui ne maîtrise pas la gestion a indiqué que les recettes sont généralement versées à la perception contre reçu et c'est le percepteur qui fait face aux dépenses courantes du bac.

➤ **Le bac de Mopti-ville : BARGON-DAGA**

Selon le Conseiller aux Affaires Economiques et Financières (CAEF) du Gouverneur de Mopti auquel l'équipe a rendu une visite de courtoisie, au-delà de l'aspect la gestion ordinaire de l'infrastructure physique, du service et usage du bac, il faut voir l'aspect sécuritaire à

travers la mobilité des troupes de sécurité et de défense ainsi que les agents et logistiques de la santé au niveau de la région. Il faut également faire la liaison entre le bac et l'infrastructure routière de contournement (voie de contournement en terre) réalisée pour les évacuations sanitaires et le déploiement des troupes.



- ❖ **Etat physique du bac :** le bac de Mopti est de 40 tonnes et date de 2004. A l'inverse des autres bacs, il est en arrêt de travail pendant la période de forte crue. Les pistes étant inondées à cette période, aucun véhicule n'emprunte le trajet. De ce fait, le bac reste à quai pendant 4 à 5 mois dans l'année et ne travaille pratiquement que 3 à 4 mois de suite. Onze (11) personnes bénévoles travaillent et vivent des recettes du bac en dehors de celles qui sont versées entre les mains du Préfet. Au passage de la mission, le bac présente certains défauts qui ont été tous signalés à la Direction régionale des routes de Mopti pour leur prise en charge. Il s'agit : d'une direction et d'une hélice de moteur endommagée, de la pompe à main en panne, du contact d'allumage du moteur endommagé.





- ❖ **Etat de la gestion financière** : la mission a trouvé que le bac est en arrêt complet de travail et cela depuis 4 à 5 mois selon les interlocuteurs. Pendant les 3 à 4 mois d'activités du bac dans l'année, les recettes à verser par semaine au régisseur du Préfet de Mopti peuvent être de l'ordre de 150 000 FCFA. Par déduction, 4 mois de travail engrangent des recettes de 2 400 000 FCFA. De 2004 à 2015, le bac aura travaillé pendant 11 ans. Ce qui devrait rapporter des recettes équivalentes à 26 400 000 FCFA. Au passage de l'équipe de la mission à la préfecture pour des entretiens sur l'issue des recettes générées par le bac, ni le Préfet, ni le régisseur n'était sur place pour donner des informations. Le Préfet adjoint trouvé sur place ignore complètement la gestion du bac par son Préfet. D'ailleurs, le Préfet actuel a pris récemment fonction et ne devrait, en principe, posséder aucune information sur la gestion de son prédécesseur.



### **5.2.3. Rencontre de restitution des conclusions issues des visites et entretiens entre l'équipe de la mission et le Directeur régional des Routes de Mopti :**

A l'issue des visites des investissements publics sur le terrain et les entretiens effectués, la mission a partagé les conclusions suivantes avec le Directeur régional des routes de Mopti :

- Le Projet Travaux de la Route Bandiagara-Bankass-Koro-Frontière BF :
  - L'achèvement des travaux et la réception provisoire depuis le 23 mars 2010 de la section 1 : Bandiagara-Wô, longue de 37 km ;
  - L'achèvement des travaux et la réception provisoire depuis le 13 mars 2015 de la section 3 : Koro-Frontière BF, longue de 30,5 km ;
  - Le retard considérable accusé par la section 2 : Wô-Bankass-Koro longue de 91,2 km et les différentes options en études pour la gestion de la suite (résiliation du

marché, application des pénalités et accompagnement de l'entreprise par régie assistée) ;

- La mission d'audit en cours commanditée par la BOAD.
- Le Projet Réparation / Acquisition de Bacs :
  - La gestion financière catastrophique des bacs ;
  - La capacité de maintenance et de réparation d'INACOM mise en cause par les gestionnaires physique des bacs.

#### **5.2.4. Constats de la mission sur les investissements visités dans la région de Mopti :**

A l'issue des travaux techniques et des visites des réalisations des projets et programmes de la région, la mission a fait les constatations suivantes :

- 1. le retard considérable accusé dans l'exécution des travaux du lot 2 (Wô-Bankass-Koro : 91,2 km) de la Route Bandiagara-Bankass-Koro-Frontière BF ;**
- 2. l'expiration du délai contractuel de l'entreprise et bientôt de celui du bureau de contrôle des travaux ;**
- 3. l'introduction par l'entreprise depuis le 27 mai 2013 d'un dossier de réclamation d'indemnisation pour préjudices subies suite à l'arrêt des travaux, considéré comme cas de force majeure, pour un montant de 3 947 352 443 francs CFA à l'encontre de l'Etat malien ;**
- 4. la destination non connue des recettes issues des droits de traversée des bacs ;**
- 5. la responsabilité d'INACOM relevée dans la mauvaise maintenance des bacs.**

### **5.3. REGION DE SIKASSO**

Dans la région de Sikasso, la mission a concerné les projets et programmes suivants :

- Projet Entretien des pistes CMDT (RNP : 2036) ;
- Programme d'Urgence Routier (RNP : 1554).

Après la phase d'entretien avec les cadres de la Direction régionale des routes de Sikasso et de la CMDT, l'équipe de mission a procédé à la visite des réalisations desdits projets.

#### **5.3.1. Entretien et cadrage de la mission avec la Direction Régionale des Routes de Sikasso et de la CMDT**

Lors des entretiens, pour les besoins d'informations de l'équipe de la mission, le directeur régional des routes de Sikasso a fait appel au chef de la subdivision des routes de Sikasso, au chef de la brigade de la CETRU sur place pour les travaux des pistes et l'agent de suivi des travaux des pistes de la CMDT.

Comme à Ségou, il a été porté à la connaissance de l'équipe de la mission qu'il n'y a pas eu des actions spécifiques exécutées au nom du projet « Programme d'Urgence Routier » au cours des années 2014 et 2015 dans la région de Sikasso. Tous les projets exécutés dans la région ont trait aux pistes CMDT sous les dénominations suivantes :

- Programme d'urgence : une intervention rapide sur la pistes CMDT pour permettre une évacuation rapide du coton sur les centres de traitement ;
- Programme d'entretien des pistes CMDT : comme le programme que la CETRU et la CMDT entretiennent actuellement.

#### **5.3.2. Projet Entretien des Pistes CMDT (RNP : 2036)**

Rappelons que la CMDT est divisée en quatre (4) filiales que sont :

- la filiale Sud : composée des zones de Sikasso et Bougouni ;
- la filiale Nord-Est : composée de Koutiala et San ;
- la filiale Centrale : composée de la zone de Fana ;
- la filiale Ouest : composée de la zone de Kita.

Toutes ces filiales comportent des pistes à entretenir.

Dans la région de Sikasso, la mission s'est surtout focalisée sur les pistes CMDT des zones de Koutiala, de Sikasso et Bougouni.

## ➤ Réalisations physiques

### ❖ La zone de Koutiala :

Au compte de la subdivision des routes de Koutiala, la mission a effectué une visite de terrain à Molobala sur la piste : RN12 – Molobala – Sanguéla.

- La piste CMDT RN12 – Molobala – Sanguéla :

Cette piste est longue de 32 km et passe par les localités suivantes : RN12 – Farakoro – Molobala – Dialé. Elle est située à 30 km de Koutiala sur la RN12 en direction de Kouri. Les travaux prévus sur cette piste sont :

- le débroussaillage ;
- le rechargement partiel pour 1965 m<sup>3</sup> de latérite ;
- la création de fossés latéraux ;
- le reprofilage sur 25 km ;
- les PAT latérites pour 400 m<sup>3</sup>.



Au passage de la mission, les travaux sont à la phase du rechargement des trous qui consiste à l'étalage de la latérite et au reprofilage de la piste (grattage).

Les difficultés signalées par le chef d'équipe des travaux trouvé sur le terrain sont les suivants :

- l'insuffisance des quantités (m<sup>3</sup>) de latérite prévues par rapport à l'état réel de dégradation des pistes ;
  - l'inexistence de certaines pistes : sans ouverture de piste, il ne peut y avoir des travaux de maintenance.
- La piste Koutiala – Glo : elle est longue de 105 km. Il y est prévu les travaux suivants :
    - le débroussaillage ;
    - le rechargement partiel pour 2280 m<sup>3</sup> de latérite ;



- la création de fossés latéraux ;
- le reprofilage sur 90 km ;
- les PAT latérites pour 1002 m<sup>3</sup>.

Au passage de la mission les travaux n'ont pas encore démarré.



#### ❖ La zone de Sikasso :

Les travaux des pistes CMDT de la zone de Sikasso sont en cours. Les sites des cinq (5) pistes prévues ont été tous remis (PV de remise de sites) et certaines pistes sont déjà en état de réception provisoire.

- Piste 1 : Virage PK7 – Zantiguila : 20 km

Les travaux de cette piste de 20 km se sont achevés et la réception partielle a eu lieu le 17 novembre 2015 après une vite contradictoire des lieux (PV de réception partielle). Lors de la vite de terrain, la mission a pu constater les travaux d'entretien de la piste. Elle était vraiment carrossable et les véhicules pouvaient rouler à une vitesse maximum de 110 km.

Compte tenu de l'état de dégradation de la piste (dégradation avancée par endroits, des nids de poule à l'entrée et à la sortie des radiers), les travaux effectués sur la piste ont été les suivants :

- un rechargement partiel de 3243 m<sup>3</sup> de latérite à raison de 6500 FCFA le m<sup>3</sup> ;
- un PAT pour 2150 m<sup>3</sup> à raison de 4500 FCFA le m<sup>3</sup> ;
- une création de fossés latéraux sur 10 km et autres travaux.





**A la question de savoir : comment sauvegarder ce bon état de la piste que la mission vient de constater ? Le chef de Brigade de la CETRU a répondu :**

- il faut un rechargement total de la piste (mettre une couche de latérite de 15 cm, arrosée et compactée) ;
- il faut un assainissement de la piste (fossés latéraux) ;
- il faut assurer l'entretien courant à tout moment ;
- il faut placer les barrières de pluies sur la piste.





### Quel montant faudra-t-il pour la réalisation de ces travaux ?

1. le rechargement total : volume de latérite : 20 km (longueur piste) x 6 m (large) x 20 cm (épaisseur) = 24 000 m<sup>3</sup>  
1 m<sup>3</sup> = 6500 FCFA  
24 000 m<sup>3</sup> = **156 millions de FCFA** ;
2. l'assainissement de la piste : 20 km sur les 2 côtés = 40 km  
1 ml = 90 FCFA  
40 000 ml = **3 600 000 FCFA** ;
3. l'entretien courant : considérons le montant des travaux d'entretien courant effectués :  
**38 385 000 FCFA** ;
4. les barrières de pluies : contribution des populations riveraines ;

**MONTANT TOTAL** : 156 000 000 + 3 600 000 + 38 385 000 = **197 985 000 FCFA**.

*Avec un investissement de 200 millions de FCFA sur une année, la pérennisation de cette piste de 20 km est assurée pour toujours avec un entretien courant qui ne serait peut-être même pas annuel avec un coût très peu élevé (40 millions de FCFA).*

Selon le chef de village de Zantiguila et un de ses conseillers rencontrés, les travaux d'entretien de la piste ont été exécutés à hauteur de souhait vu son état de dégradation avancée dû aux pluies et au passage des gros porteurs. La zone de Zantiguila étant une zone de production de coton par excellence, l'entretien de la piste permet de faciliter l'évacuation de la production vers les centres de traitement, la circulation des personnes et des biens.



La préoccupation du chef de village et de son conseiller reste le prolongement de la piste jusqu'au village de Kabalé à 12 km à l'intérieur de la zone. Sur ce point, le représentant de la CMDT a donné l'assurance que les travaux sur le tronçon vont bientôt démarrer.

- Piste 2 : Niampouna – Nongon – Souala : 12 km

Les travaux de cette piste de 12 km sont terminés le 22 novembre 2015 et ont concerné :

- des PAT ;
- un rechargement partiel ;
- un léger reprofilage.



La réception partielle des travaux était prévue le 23 novembre 2015.

- Piste 3 : Koumankou – daoula : 13 km

Sur cette piste de 13 km, il a été seulement procédé à l'installation de la brigade d'intervention le 23 novembre 2015. Les travaux étaient en instance de démarrage et concernent des PAT et un léger reprofilage de la piste.





- Piste 4 : Koloni – Dogoni : 51 km

Sur cette piste de 51 km, il a été procédé au passage de la mission à la remise de site (PV de remise de site) et les travaux de PAT et reprofilage léger de la piste n'ont pas démarré.



- Piste 5 : Doumanamba – Ifola – Goudron : 45 km

Sur cette piste de 45 km, il a été également procédé juste à la remise de site (PV de remise de site) au passage de la mission. Les travaux programmés sont des PAT et un reprofilage léger de la piste.

#### ❖ **La zone de Bougouni :**

Dans la zone de Bougouni, 3 pistes étaient programmées initialement dans les secteurs de Dogo, Kolondièba et Yanfolila. Selon les priorités de production de la CMDT, la prévision a été revue et les pistes retenue en définitif sont les suivantes :

- la piste Tiendaga – Kissa – Fakola – Sokourani – Togodaba (52 km) : dans le secteur de Kolondièba en lieu et place de la piste Yorobougoula – Filamana (52 km) initialement prévue dans le secteur de Yanfolila ;
- la piste Kotiéni – Djindié (22 km) dans le secteur de Dogo ;
- la piste Ouakoro – kadiana – Tiongui – Ziasso (54 km) : dans le secteur de Kolondièba en lieu et place de la piste Ouakoro – Kakoli (54 km) initialement prévue dans ce même secteur.

Selon le chef de la Subdivision des routes de Bougouni, les motivations qui ont poussé la CMDT à recadrer le choix de ses pistes sont les suivantes :

- une grande production de coton vient de la zone de Kolondièba ;
- les pistes sont plus carrossables à Yanfolila qu'à Kolondièba ;

- sans intervention sur les 2 pistes de Kolondièba, la production de coton risque de ne pas être évacuée et pourrait être plutôt vendue en Côte-D'Ivoire qu'au Mali. Ce qui engendrerait une grande perte pour la campagne.

Au passage de la mission, toutes les remises de sites ont été effectuées et la brigade de la CETRU de Bougouni a commencé à s'installer à Ouakoro pour le démarrage des travaux de la piste Ouakoro-Kadiana-Tiongui-Ziasso.

➤ **Réalisations financières :**

Dans la Loi de Finances de l'année 2015, il a été inscrit le montant de 747 millions pour l'entretien des pistes CMDT ramené par la suite 690 millions de FCFA.

Les programmations financières pour l'entretien des pistes CMDT situées dans les filiales des régions visitées se présentent comme suit :

- Filiale Nord-Est (Koutiala-San-Bla) : 14 pistes pour 441 km linaires : 127 585 400 FCFA, soit une moyenne de 290 000 FCFA au km ;
- Filiale Centre Fana (régions de Koulikoro et une partie de Ségou) : 22 pistes pour 812 km : 90 000 000 FCFA, soit une moyenne de 111 000 FCFA au km ;
- Filiale Sud Sikasso : 5 pistes pour 141 km linaires : 72 424 751 FCFA, soit une moyenne de 514 000 FCFA au km ;
- Filiale Sud Bougouni : 3 pistes pour 128 km : 91 456 571 FCFA, soit une moyenne de 715 000 FCFA au km.

Les prévisions d'entretien de pistes CMDT dans les filiales des zones visitées portent sur 1522 km linaires pour un montant de 381 466 722 FCFA, soit une moyenne générale de 251 000 FCFA au km linaires. Du point de vue des caractéristiques spécifiques des zones, le coût du km linaires est plus onéreux (715 000 FCFA/km) au niveau de la filiale Sud de Bougouni composée des secteurs de Yanfolila et Kolondièba, suivie de la filiale Sud de Sikasso (514 000 FCFA/km) et de celle du Nord-Est Koutiala (290 000 FCFA/km). Par contre la filiale Centre Fana présente les coûts par km linaires les plus bas avec 111 000 FCFA/km.

Le montant total des travaux des pistes au niveau de ces différentes filiales est estimé à 381 466 722 FCFA, soit 55% du montant total prévu, soit 690 millions de FCFA. Le reliquat sur la dotation budgétaire de 2015 serait de 308 533 278 FCFA, soit 45%. Ce montant a été utilisé pour les marchés à commandes pour la préparation de la campagne (achat de pièces détachées, pneus, lubrifiant).

N°RN P	Situation financière du Projet par année							TOTAL
	Financement intérieur	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
2036	Fin acquis	800	543	900	600	561	690	4094
	Décaissement	800	543	900	600	561	690	4094
	% décaissement	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

### **5.3.3. Constats de la mission sur les investissements visités dans la région de Sikasso :**

A l'issue des travaux techniques et des visites des réalisations des projets et programmes de la région, la mission a fait les constatations suivantes :

- **le démarrage tardif des travaux d'entretien des pistes dû à la pluie ;**
- **le manque de matériels adéquats à la CETRU : un seul Bull ou un seul porte-char pour desservir les différents sites ;**
- **l'insuffisance des quantités de m<sup>3</sup> de latérite prévues pour les PAT et les reprofilages par rapport à l'état de dégradation très avancée des pistes ;**
- **l'inexistence souvent des pistes nécessitant carrément une ouverture de piste ;**
- **la dispersion des efforts sur de très nombreux sites (nombre de pistes et de km linaires élevé) avec des moyens financiers limités ;**
- **la frustration de certaines populations et de certaines autorités administratives et politiques devant le caractère sélectif des pistes et des tronçons entretenus.**

## **VI. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MISSION**

Au terme de cette mission de suivi-évaluation des Projets et Programmes, les principaux enseignements tirés sont :

- la nécessité de repenser autrement la gestion des infrastructures publiques de l'Etat (bacs) qui sont souvent assimilées à des propriétés privées des entités ou personnes au nom desquelles elles sont gérées ;
- la nécessité de renforcer les capacités des structures publiques et des unités de gestion des projets dans l'identification des besoins et de leur priorisation ;
- la nécessité pour les acteurs en charge de la mise en œuvre des investissements publics de développer des réflexes et des stratégies afin de garantir une durabilité certaine aux infrastructures à réaliser ;
- le rôle combien capital des missions de suivi-évaluation des investissements dans la compréhension et la résolution de certaines difficultés ;
- la pertinence de certains investissements et la place importante qu'ils occupent dans le développement socioéconomique des zones bénéficiaires et du pays tout entier.

## VII. DIFFICULTES CONSTATEES, RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS DE SOLUTIONS

N°RNP	Structures/Organismes responsables	Les difficultés constatées	Causes	Mesures/solutions proposées	Délai d'exécution
1554	Le Programme d'Urgence Routier	Aucune intervention en dehors du District de Bamako en 2014 et 2015	Moyens financiers insuffisants	Procéder à une évaluation du programme pour analyser sa pertinence actuelle par rapport aux objectifs qui lui avaient été assignés au départ et pour réfléchir sur les perspectives de sa mise en œuvre dans le nouveau contexte de la régionalisation et de la décentralisation poussée.	2016
1900	Projet Réparation / Acquisition de Bacs	Hétérogénéité des entités de gestion des bacs : préfecture, sous-préfecture, conseil de cercle, mairie.	L'inexistence de textes de gestion ou des affectations spécifiques dans certaines régions (Conseil régional à Ségou).	Transférer la gestion des bacs à des structures privées dans le cadre du Partenariat Public-Privé avec des cahiers de charges bien précises sur les rôles et responsabilités des acteurs.	2016
		Gestion financière très confuse des bacs et la destination non connue des recettes issues des taxes de traversée	L'inexistence de textes de gestion et adaptés des bacs		

		<b>Responsabilité d'INACOM très souvent mentionnée dans la mauvaise maintenance physique des bacs</b>	L'entreprise détient le monopole de la maintenance et de la réparation des bacs sur l'ensemble du pays		
2036	Projet Entretien des Pistes CMDT	<b>Insuffisance des quantités de m3 de latérite prévues pour les PAT et les réprofilages par rapport à l'état de dégradation très avancée des pistes</b>	Insuffisance des ressources financières programmées par rapport aux niveaux de dégradations des pistes	<p><b>Court terme</b> : Définir les priorités par an et élaborer les plans d'entretien des pistes dans la perspective d'objectifs de durabilité à moyen terme ;</p> <p><b>Moyen terme</b> : Création d'un fonds de construction et d'entretien des pistes des zones CMDT du Mali ;</p> <p><b>Long terme</b> : Réalisation des travaux de construction et d'entretien des pistes dans le cadre d'une concession de travaux (contractualisation) et affecter la CETRU uniquement aux travaux d'urgence routiers.</p>	Court – moyen et long termes
		<b>Dispersion des efforts financiers sur de très nombreux sites (nombre de pistes et de km linaires élevé)</b>	Insuffisance des budgets annuels alloués face au nombre très élevé de pistes à entretenir dans les zones CMDT du pays		
		<b>Manque de matériels adéquats à la CETRU : un seul Bull ou un seul porte-char pour desservir les différents sites</b>	Incapacité de l'Etat à allouer des ressources pour l'entretien des pistes et équiper en même temps la CETRU pour mener les travaux d'entretien		

2255	Projet Travaux Route Bandiagara – Bankass – Koro – Frontière BF	Retard considérable accusé dans l'exécution des travaux du lot 2 (Wô-Bankass-Koro : 91,2 km) de la Route Bandiagara-Bankass-Koro-Frontière BF	Défaillance de l'entreprise	Sauvegarder les intérêts supérieurs de l'Etat en édictant les mesures idoines qui s'imposent pour la réalisation du projet dans les meilleurs délais à l'issue de l'audit en cours	Après l'audit
		Expiration du délai contractuel de l'entreprise et bientôt de celui du bureau de contrôle des travaux	Défaillance de l'entreprise		
		Introduction par l'entreprise depuis le 27 mai 2013 d'un dossier de réclamation d'indemnités pour préjudices subies suite à l'arrêt des travaux, considéré comme cas de force majeure, pour un montant de 3 947 352 443 francs CFA à l'encontre de l'Etat malien	Arrêt des travaux pour cause d'insécurité et qualifié de cas de force majeure		



## CONCLUSION

La présente mission de suivi-évaluation a été d'une importance capitale. Elle a permis de faire le point de la situation d'exécution physique et financière des différents projets et programmes visités, d'apprécier la qualité des investissements réalisés sur le terrain et d'explorer les solutions susceptibles d'améliorer leurs performances.

Les différentes réalisations visitées, au vu de leur importance et leur impact, doivent être pérennisées, accompagnées et suivies non seulement pour renforcer la dynamique de développement amorcée, mais aussi, pour assurer la durabilité des investissements dans le long terme. Pour ce faire, il devient impératif de :

- repenser autrement la gestion des infrastructures publiques de l'Etat ;
- renforcer les capacités des structures publiques et des unités de gestion des projets dans la réalisation des infrastructures publiques ;
- développer des réflexes et des stratégies afin de garantir une durabilité aux infrastructures à réaliser ;
- intensifier les missions de suivi-évaluation des investissements sur toute l'étendue du territoire ;
- revoir les dotations financières annuelles de certains investissements publics selon leur pertinence et l'importance de la place qu'ils occupent dans le développement socioéconomique des zones bénéficiaires et du pays tout entier.

Aussi, le passage de la mission a suscité un grand intérêt tant au niveau des gestionnaires des projets qu'au niveau des autres acteurs impliqués, notamment les bénéficiaires. Le suivi de la mise en œuvre des recommandations ci-dessus contribuera à rationaliser davantage la gestion des investissements et à accroître leur impact sur le bien-être des bénéficiaires.

**ANNEXES :**

- 1. ORDRE DE MISSION**
- 2. TDR DE LA MISSION**
- 3. LISTE DES PERSONNES RENCONTREES**

**LISTE DES PERSONNES RENCONTREES**

<b>N°</b>	<b>Noms et Prénoms</b>	<b>Fonction</b>	<b>Structure</b>	<b>Téléphone/Email</b>
<b>REGION DE SEGOU</b>				
01	Mama SANTARA	Directeur régional	Direction Régionale des Routes	73 18 10 22 / 64 88 63 67
02	Kassim SIDIBE	Chef Subdivision	Subdivision des routes de Ségou	65 03 20 00 / 79 48 38 02
03	Anou YALCOUYE	Agent	Subdivision des routes de Ségou	
04	Seydou DIALLO	Sous-préfet	Falo	66 52 78 39 / 76 04 51 67
05	Abdoulaye TRAORE	Chef de Village	Kene/ Commune Falo	67 81 16 52
06	Moussa TRAORE	Vendeur de bœufs	Souala/ Commune de Falo	70 55 49 73
07	Salif COULIBALY	Chauffeur/Transporteur/propriétaire	Transport	69 58 10 74
08	Lassine KOUMARE	Conducteur	Bac de Falo	63 34 19 20
09	Labass KOUMARE	Assistant conducteur	Bac Falo	69 74 96 02
10	Kary SANOGO	Secrétaire général	Commune rurale de Gouendo	69 63 57 12 / 75 00 34 89
11	Oumar DRABA	Régisseur	Commune rurale de Gouendo	66 03 98 48 : 73 40 26 02
12	Hamma CISSE	Conducteur	Bac Ségou	66 57 69 31
13	Mahin KEITA	Conducteur	Bac Macina	79 11 79 87

14	Mama KONTA	Assistant conducteur	Bac Macina	75 05 91 31
15	Jérémie THERA	Préfet adjoint	Macina	76 15 15 95
16	Théophile COULIBALY	Préfet	Macina	66 84 18 88
<b>REGION DE MOPTI</b>				
17	Adama KONATE	Conducteur	Bac Djenné	79 08 45 29
18	Sama DEMBELE	Sous-Préfet	Djenné	76 54 91 81
19	Ladji DOUMBIA	Directeur régional	Direction régionale des routes Mopti	65 28 48 13 / 76 41 88 24
20	Moussa DEMBELE	Agent DNR en mission	Bandiagara	64 06 42 42
21	Moumouni DAMANGO	CAEF	Gouvernorat Mopti	
22	Nouhoum FAMANTA	Conducteur	Bac Mopti	76 27 52 94
23	M GUINDO	Préfet adjoint	Mopti	
<b>REGION DE SIKASSO</b>				
24	Fodé KONE	Chef chantier	Piste RN12-Molobala-Sanguéla	70 80 85 16
25	Moumine DEMBELE	Maire	Commune rurale Molobala	66 02 19 72
26	Issa DEMBELE	3 <sup>ème</sup> Adjoint	Commune rurale Molobala	63 54 42 68 / 71 69 67 60

27	Mamadou D GOITE	Secrétaire Général	Commune rurale Molobala	
28	Mamadou MAGASSA	Chef de Brigade CETRU	Koutiala	76 45 64 74
29	Halla Ibrahim TOURE	Chef Subdivision	Subdivision routes Sikasso	76 36 37 84 / 66 36 37 84
30	Boubacar BAMANI	Chef Travaux CMDT	Sikasso	66 79 13 60
31	Soumaïla KEITA	Chef de Brigade CETRU	Sikasso	73 06 60 64
32	Directeur régional	Direction régionale des Routes	Sikasso	
33	Tidiani TRAORE	Chef de Village	Zantiguila	
34	Abdoulaye TRAORE	Conseiller du Chef de village	Zantiguila	72 85 45 91
35	Mahamane Bida MAIGA	Chef Subdivision des routes	Bougouni	66 87 79 06