

**RAPPORT DE MISSION DE SUIVI PHYSIQUE ET FINANCIER DES  
PROJETS ET PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT PUBLIC DANS  
LES REGIONS DE KOULIKORO, KAYES ET LE DISTRICT DE  
BAMAKO**



## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> -----	2
<b>OBJECTIFS ET RESULTATS DE LA MISSION</b> -----	4
Objectifs-----	4
Résultats attendus de la mission-----	4
Méthodologie-----	4
<b>DEROULEMENT DE LA MISSION</b> -----	5
<b>PROGRAMME NATIONAL PLUIES PROVOQUEES</b> -----	5
Les séances de travail tenues dans le cadre du suivi du Projet-----	5
La situation d'exécution financière et l'état de passation des marchés-----	6
La situation des réalisations physiques-----	6
Le Système de suivi-évaluation-----	8
Les constats-----	8
<b>AMENAGEMENT VOIE KOULOUBLENI LONGUE DE 5 KM DANS LA COMMUNE RURALE DE KALABAN-CORO</b> -----	9
Les séances de travail tenues dans le cadre du suivi du Projet-----	9
La situation d'exécution financière-----	10
La situation des réalisations physiques-----	10
Le Système de suivi-évaluation-----	11
Les constats-----	11
<b>CONSTRUCTION/BITUMAGE ROUTE BANCONI-DIALAKORODJI-SAFO-DABANI-NOSSOMBOUGOU (56 KM)</b> -----	13
La situation d'exécution financière-----	13
La situation des réalisations physiques et la visite de terrain-----	14
Le Système de suivi-évaluation-----	14
Les constats-----	14
<b>CONSTRUCTION/BITUMAGE DE LA VOIE CEINTURE OUEST KOULIKORO (13,56 KM)</b> -----	16
La situation d'exécution financière-----	16
La situation des réalisations physiques-----	17
Le Système de suivi-évaluation-----	17
Les constats-----	18
<b>PROJET D'APPUI AU CADRE INTEGRE AU COMMERCE</b> -----	19
Les séances de travail tenues dans le cadre du suivi du Projet-----	20
La situation d'exécution financière et l'état de passation des marchés-----	20
La situation des réalisations physiques-----	20
Le Système de suivi-évaluation-----	22
Les constats-----	22
<b>PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MISSION</b> -----	23
<b>DIFFICULTÉS RENCONTRÉES, SUGGESTIONS, RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS DE SOLUTIONS</b> -----	28
<b>CONCLUSION</b> -----	30
<b>ANNEXES</b> -----	31

## INTRODUCTION

Dans le cadre du suivi physique et financier des Projets et Programmes d'investissement public inscrits au Budget Spécial d'Investissement (BSI) et suivant l'ordre de mission n° **0140/MEF-SG du 12 novembre 2018**, une mission de la Direction Nationale de la Planification du Développement (DNPd) s'est rendue du 22 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 2018 dans les régions de Kayes, Koulikoro et le district de Bamako.

L'équipe de la mission est composée de :

- M. Mahamane Y **MAIGA**, DNPd, Chef de la mission ;
- M. Moussa **DEMBELE**, DNPd ;
- M. Guimba **SISSOKO**, Cellule de Planification et de Statistique du Secteur Equipement, Transport et Communication (CPS/SETC) ;
- Un (01) Représentant des Directions Régionales de la Planification, de la Statistique, de l'Informatique, de l'Aménagement du Territoire et de la Population (DRPSIAP) de Kayes, Koulikoro et du district de Bamako ;
- M. Ahmed **CISSE**, Chauffeur DNPd.

Cette mission conjointe DNPd/CPS s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle vision de gestion des finances publiques intitulée « **Plan de Reformes des Finances Publiques au Mali (PREM) sur la période 2017-2021** ». Elle participe à l'atteinte de l'**Effet stratégique 2** intitulé « **conformément aux normes internationales, le budget de l'Etat reflète les politiques publiques, optimise l'utilisation des ressources et assure l'efficacité de la dépense publique** » et à la réalisation de l'**Extrant 2.1.3. « l'amélioration de la programmation et du suivi des investissements publics renforce la qualité de la dépense publique »**.

Elle répond également à la mise en œuvre du plan d'actions des recommandations issues de l'étude commanditée par le Fonds Monétaire International (FMI) relative à « **l'Etude diagnostique du système de Sélection, de Programmation et de Suivi-Evaluation des projets et programmes d'Investissement Public au Mali** ».

En effet, l'étude réalisée par le Bureau d'Etudes Ingénieur Conseil-Plus en mars 2012 a relevé certaines insuffisances du système de programmation, de suivi-évaluation des projets et programmes d'investissements publics, notamment :

- le suivi de l'état d'exécution physique des projets et programmes inscrits au PTI se fait très timidement et se limite à des rares visites de terrain effectuées par les CPS et les DFM dans le cadre de leur mission ordinaire.
- le cadre de concertation semestriel de suivi de l'exécution des projets et programmes sous l'autorité de la DNPd regroupant les DFM/DAF et les CPS n'est pas suffisamment développé.

Aussi, le suivi-évaluation des politiques publiques et des projets/programmes demeure une activité essentielle qui conditionne leur bonne exécution afin d'améliorer les conditions de vie des populations bénéficiaires.

Il est inscrit au centre de l'action publique afin de concrétiser et de rendre visibles les efforts du Gouvernement et impose aux acteurs impliqués dans la planification, la programmation et la gestion des investissements publics de répondre désormais à des questions telles que : nos politiques publiques apportent-elles les changements souhaités ?

La fonction de suivi-évaluation contribue également à améliorer davantage l'exhaustivité et la fiabilité des données recueillies sur la mise en œuvre des projets et programmes afin de publier, d'une part des informations transparentes et à jour sur leur exécution physique et financière et, d'autre part de mettre en confiance les PTFs quant à la bonne gestion des ressources.

La mission a été appuyée par les Directions de la Planification, de la Statistique, de l'Informatique, de l'Aménagement du Territoire et de la Population (DRPSIAP) des régions visitées.

La mission concerne au total **cinq (05)** projets et programmes en exécution mis en œuvre par les structures ci-dessous, il s'agit de :

#### **MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ET DE L'EQUIPEMENT**

- Construction et bitumage de la voie de ceinture Ouest de Koulikoro (13,56 km), **RNP 3014** ;
- Aménagement Voie Kouloubléni longue de 5 km dans la commune rurale de Kalaban-Coro, **RNP 3015** ;
- Construction/bitumage route Banconi-Dialakorodji-Safo-Dabani-Nossombougou (56 km), **RNP 3016**.

#### **MINISTERE DES TRANSPORTS**

- Programme national Pluies Provoquées, **RNP 2290**.

#### **MINISTERE DU COMMERCE ET DE LA CONCURRENCE**

- Projet d'appui au cadre Intégré au Commerce, **RNP 2241**.

Les localités concernées par la présente mission sont les régions de **Kayes, Koulikoro** et le district de **Bamako** où les investissements (travaux, équipements) sont réalisés à travers ces Projets et Programmes.

Dans le souci d'avoir des informations partagées et fiables, la mission a rencontré les principaux acteurs impliqués dans la mise en œuvre desdits projets, notamment les Unités de gestion et/ou les DFM au niveau national et les autorités administratives, les services techniques et les bénéficiaires au niveau régional/local.

## **I. OBJECTIFS ET RESULTATS DE LA MISSION**

### **1.1. Objectifs**

L'objectif global de la mission est de faire l'état d'exécution physique et financière des projets/programmes et d'explorer les solutions susceptibles d'améliorer leurs performances.

De façon spécifique, il s'agit de :

- faire l'état d'exécution physique et financière des projets et programmes au 31 décembre 2017 ;
- faire le point des réalisations physiques et financières à mi-parcours de l'année 2018 au moment du passage de la mission et les prévisions ;
- faire le point de l'utilisation de la contrepartie nationale ;
- faire le point des contraintes/goulots d'étranglement liés à la bonne marche des P/P et discuter des propositions de solutions envisagées par nature de contraintes et problèmes (techniques, financiers et institutionnels).
- faire le point de la situation des marchés sur le financement intérieur et extérieur.

### **1.2. Résultats attendus de la mission**

- l'état d'exécution physique et financière des projets et programmes visités par les structures centrales et régionales (DNP, CPS, DRPSIAP) est mieux connu ;
- la situation d'exécution physique et financière des projets et programmes au titre des années 2015, 2016 et 2017 est faite ;
- les contraintes et goulots d'étranglement liés 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.

### **1.3. Méthodologie**

La méthodologie suivie dans chacune des régions concernées se présente comme suit :

- envoi des documents de la mission (TDR, fiche de suivi-évaluation des P/P et programme indicatif) aux DFM, Unités de gestion des projets, aux structures centrales et aux DRPSIAP ;
- visite de courtoisie aux autorités administratives au niveau régional et local ;
- séances de travail technique avec les structures de tutelle des P/P et les Unités Fonctionnelles des P/P pour identifier les sites et investissements à visiter ;
- visite des réalisations physiques et échange avec les parties prenantes ;
- séance de restitution et de partage des constats et recommandations reformulées par la mission.

## **II. DEROULEMENT DE LA MISSION**

### **2.1. PROGRAMME NATIONAL PLUIES PROVOQUEES**

Le Programme National « Pluies provoquées » est né de la volonté des pouvoirs publics de réduire de façon significative l'impact négatif des aléas climatiques suite à la grande sécheresse de 1972 que le Sahel a connue. Le régime pluviométrique a subi de profondes variations avec une diminution de la pluviométrie annuelle de plus de 20% sur les périodes de 1951-1970 et 1971-2000 avec comme principale conséquence une baisse importante des productions agricoles.

C'est dans ce contexte que le Gouvernement du Mali a décidé d'intégrer les techniques et technologies d'ensemencement des nuages dans les stratégies de gestion des ressources en eau, de lutte contre la sécheresse et d'adaptation à la variabilité et aux changements climatiques à l'instar de certains pays voisins et de nombreux pays arides à travers le monde.

Ainsi, le 28 septembre 2005, le Conseil des ministres a adopté le Programme de pluies provoquées. La mise en œuvre du Programme est assurée par Mali-Météo dans le cadre d'un partenariat faisant intervenir, entre autres, l'Armée de l'Air, la Direction Nationale de l'Hydraulique, la Direction Nationale de l'Agriculture et les partenaires privés.

L'Agence Nationale de la Météorologie (Mali-Météo) créée en 2012 a pour mission l'observation et l'étude du temps, du climat et des paramètres atmosphériques de l'environnement en vue de contribuer à la sécurité des personnes et des biens et au développement économique et social du pays par la fourniture des informations météorologiques appropriées à tous les usagers.

Un comité restreint composé de l'Agence Nationale de la Météorologie, la Direction Nationale de l'Agriculture, la Direction Nationale de l'Hydraulique et l'Etat-major de l'Armée de l'Air, agricoles est mis en place pour la conduite opérationnelle des activités pendant les campagnes.

L'objectif principal du Programme est de contribuer de façon significative à réduire l'impact des déficits pluviométriques sur les productions agropastorales et hydro-électriques. Les premières interventions du Programme ont démarré en 2006 et ont couvert les campagnes agricoles de 2006-2007, 2007-2008 et 2008-2009 avec des opérations d'ensemencement entre juin et octobre dans les régions de Koulikoro, Ségou, Mopti, Sikasso et Kayes.

#### **2.1.1. Les séances de travail tenues dans le cadre du suivi du Projet**

La séance de travail avec la Direction Générale de Mali-Météo a permis tout d'abord de partager les objectifs et résultats attendus de la mission et de définir la méthodologie de travail.

Ensuite, les échanges ont permis de passer en revue l'exécution du Projet sur le plan technique et financier et d'échanger sur les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du Projet. Ainsi, au cours de la présentation, il a été abordé les points suivants :

- la présentation générale du Programme et les investissements réalisés dans le cadre de la mise œuvre du projet ;

- l'état d'avancement du projet (décaissement, situation des marchés et la situation d'exécution physique) ;
- les difficultés rencontrées.

Par rapport à l'état de mise en œuvre du Programme, il ressort des échanges que le niveau d'intervention est globalement satisfaisant au regard des multiples opérations d'ensemencement effectuées sur l'ensemble du territoire. Enfin, les échanges ont porté sur les principales difficultés, notamment le retard dans la mise à disposition des ressources, l'insuffisance de moyens logistiques, le manque de hangar pour les avions et le vieillissement du parc (deux avions) dont un (01) est fonctionnel.

### 2.1.2. La situation d'exécution financière et l'état de passation des marchés

Entièrement financé sur le budget national à travers le Budget Spécial d'Investissement (BSI) sous le numéro 2290, le montant total des décaissements sur le BSI s'élève à **20,98 milliards** FCFA sur un montant total de financement acquis de **23,28 milliards** FCFA, soit un taux de décaissement **90,13%** au 31 décembre 2017.

La situation détaillée d'exécution des exercices budgétaires de 2015, 2016, 2017 et 2018 se présente comme suit :

Exercices budgétaires	Dotations révisées	Crédits engagés	Décaissement	Taux de décaissement
2015	1 867 816 703	1 867 816 703	1 867 816 703	100
2016	1 999 626 431	1 999 626 431	1 999 626 431	100
2017	1 999 853 960	1 999 853 960	1 999 853 960	100
2018	2 000 000 000	1 996 946 620	30 000 000	1,50
<b>TOTAL</b>	<b>7 867 297 094</b>	<b>7 864 243 714</b>	<b>5 897 297 094</b>	<b>74,99</b>

La situation des principaux marchés se présente comme suit :

- marché n°00205-DGMP/DSP 2017 du 31 juillet relatif à la conduite des opérations d'ensemencement des nuages, fourniture de produits, maintenance de deux (02) avions, acquisition de télémétrie, de trois (03) radars météorologiques et la mise en état de navigabilité de deux (02) avions pour un montant de **1,98 milliard** FCFA TTC ;
- marché n°00692-DGMP/DSP 2016 du 04 octobre relatif à la conduite des opérations d'ensemencement des nuages, fourniture de produits, maintenance de deux (02) avions, acquisition de télémétrie, de trois (03) radars météorologiques et la mise en état de navigabilité de deux (02) avions pour un montant de **1,98 milliard** FCFA TTC.

### 2.1.3. La situation des réalisations physiques

- Acquisition de deux (02) avions « KING AIR B200 » à partir de 2008 ;
- Acquisition et pose de cinq (05) radars à Gao, Manantali, Mopti, Koutiala et à Bamako (siège Mali-Météo) à partir de 2009 ;
- De 2014 à 2017, au total 649 opérations d'ensemencement ont été effectuées dans les régions Kayes (144), Koulikoro (204), Sikasso (145), Ségou (126), Mopti (28) et Tombouctou (02).

### ✚ Avion de type King Air B200



### ✚ Avion de type King Air TZ-DDG



Cet avion a connu des problèmes au cours de sa dernière opération d'atterrissage à l'aéroport International Modibo Keita de Bamako.

### ✚ Les Radars météorologiques de Bamako et de Manantali



Ces radars météorologiques acquis au nombre de cinq (05) dont trois (03) radars météorologiques sont destinés pour l'identification des caractéristiques et le repérage des systèmes nuageux favorables à l'ensemencement dans un rayon de 200 à 250 kilomètres. Celui installé à Gao a été détruit lors des événements de mars 2012 au Nord du Mali.

#### **2.1.4. Le Système de suivi-évaluation**

Le Programme ne dispose pas en son sein d'un dispositif spécifique de suivi-évaluation, cependant le bilan est fait chaque année et présenté sous forme de communication écrite au Gouvernement. Une évaluation externe du Programme a été conduite sur la période de 2006 à 2016 par le bureau d'études Metexa Consulting suite à un appel d'offre.

Des missions de suivi-évaluation sont également réalisées par la Direction Générale de Mali-Météo et par la CPS Equipement, Transport et Communication dans le cadre des revues des projets/programmes et sectorielles.

#### **2.1.5. Les constats**

- ❖ **le caractère participatif et inclusif dans le cadre de la mise en œuvre du Programme ;**
- ❖ **le caractère récurrent des dépenses du Programme nécessitant son basculement sur le budget ordinaire ;**
- ❖ **la mise hors service du second avion TZ-DDG du Programme suite à un accident au retour d'une opération d'ensemencement réduisant du coup les capacités opérationnelles du Programme.**

De façon globale, la mission a noté avec satisfaction l'état d'avancement du Programme à travers les multiples opérations d'ensemencement des nuages réalisées sur l'ensemble du territoire avec comme résultat l'augmentation du nombre de jours de pluies de 6,4% selon le rapport de l'évaluation.

Cependant la mission a constaté que le Programme s'exécute dans des conditions difficiles à cause non seulement de la nature des dépenses mais aussi de la lenteur dans la mise à disposition des ressources financières affectant souvent le programme des opérations d'ensemencement.

Pour ce faire, elle recommande l'inscription des ressources financières du Programme sur le budget ordinaire de façon à faciliter la mobilisation des ressources pour le démarrage des opérations d'ensemencement aux périodes indiquées.

## **2.2. AMENAGEMENT VOIE KOULOUBLENI LONGUE DE 5 KM DANS LA COMMUNE RURALE DE KALABAN-CORO**

Les travaux d'aménagement de la voie Kouloubléni longue de 5 km dans la commune rurale de Kalaban-Coro s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) dont la vision est de « **faire du Désenclavement intérieur et extérieur le moteur d'une croissance forte durable, pour un développement socioéconomique et culturel du pays au bénéfice des populations** ».

Cette volonté de couvrir l'ensemble du territoire d'un réseau d'infrastructures modernes constitue l'un des objectifs spécifiques du 1<sup>er</sup> axe stratégique du CREDD<sup>1</sup> 2016-2018, à savoir l'axe 1 « **promotion d'une croissance accélérée, durable, favorable aux pauvres créatrices d'emplois et d'activités génératrices de revenus** » préparé par le Gouvernement du Mali avec l'appui des PTFs.

Les actions dans le cadre de la PNTITD et son plan d'actions 2015-2019 adoptés par le Conseil des ministres du 28 octobre 2015 et dont l'objectif principal vise à : i) **développer et assurer l'exploitation et l'entretien des infrastructures de transport** et ii) **créer un environnement propice à l'émergence des activités de transport, efficaces, économiques, fiables et sûrs afin de répondre aux besoins d'aménagement du territoire de façon pérenne d'un point de vue social, économique et environnemental s'inscrivent en droite ligne de cette orientation stratégique.**

C'est dans ce contexte et afin d'assurer la cohésion nationale, que le Gouvernement de la République du Mali a retenu les domaines prioritaires d'intervention en matière de désenclavement par voies terrestres à travers la mise en œuvre des Projets et Programmes routiers au nombre de huit (08) dont le présent « **Projet d'aménagement de la voie Kouloubléni longue de 5 km dans la commune rurale de Kalaban-Coro** ».

L'objectif global du projet est de contribuer à l'amélioration de la mobilité des populations urbaines et environnantes de Kalaban-Coro. De façon spécifique, il s'agit d'améliorer la mobilité urbaine et de diversifier les corridors de transport.

Pour sa réalisation, les travaux ont fait l'objet de convention de Maitrise d'Ouvrage Délégué (MOD) entre le MIE et l'Agence d'Exécution d'Intérêt Public pour l'Emploi (AGETIPE) approuvée le 20 novembre 2017 par le Ministre de l'Economie et des Finances.

### **2.2.1. Les séances de travail tenues dans le cadre du suivi du Projet**

Dans le cadre du suivi des trois (03) Projets prioritaires routiers couverts par la présente mission, l'équipe a tenu des séances de travail avec les différents acteurs impliqués dans leur mise en œuvre, il s'agit de la Direction des Finances et du Matériel (DFM) du Ministère des Infrastructures et de l'Équipement (MIE), la Direction Nationale des Routes et l'Unité de Coordination des projets prioritaires.

Les échanges avec la DFM du MIE, notamment les Chefs de Division des Finances et Approvisionnement ont permis de passer en revue la situation d'exécution financière relative

---

<sup>1</sup> Cadre Stratégique pour la Relance Economique et le Développement Durable

à la convention de maîtrise de l'ouvrage délégué n°008/2017/IP approuvée par le Ministre de l'Economie et des Finances le 20 novembre 2017 relative au Projet d'aménagement de la voie de Kouloubléni, la convention n°006/2017/IP relative au Projet de construction/bitumage de la voie ceinture Ouest de Koulikoro et au marché n°00032/DGMP/DSP 2017 relatif au Projet de construction/bitumage de la route Banconi-Dialakorodji-Safo-Dabani-Nossombougou.

Avec la DNR, notamment le Chef de Division Contrôle et Surveillance et le Coordinateur des projets prioritaires, les séances de travail tenues ont permis non seulement de faire le point de l'état de mise en œuvre du projet mais également d'échanger sur les difficultés rencontrées dans leur mise en œuvre du Projet, notamment le retard dans la libération de l'emprise.

### **2.2.2. La situation d'exécution financière**

Le montant de la convention, initialement de **6,493 milliards** de FCFA a été revu suite à l'actualisation des études techniques à un montant de **7,679 milliards FCFA** pour un délai d'exécution de 12 mois pour les travaux. L'ordre de service a été donné le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Le montant de la convention se répartit comme suit :

- Travaux : **7,085 milliards FCFA** ;
  - Contrôle et suivi : **299,5 millions FCFA** ;
  - Honoraire MOD : **295,3 millions FCFA**.
- TOTAL : 7,679 milliards FCFA**

Entièrement financé sur le budget national à travers le Budget Spécial d'Investissement (BSI) sous le numéro 3015, le projet totalise en deux (02) exercices budgétaires (2017-2018), un montant total inscrit de **4,714 milliards** de FCFA ayant fait l'objet de mandat de paiement.

La situation de paiement de la convention au 30 **septembre 2018** se présente comme suit :

- Montant des mandats émis : **4,714 milliards FCFA**.
  
  - Montant payé pour les travaux : **1,1 milliard FCFA** ;
  - Montant payé pour le contrôle et le suivi des travaux : **213,87 millions FCFA** ;
  - Montant payé pour les honoraires MOD : **32,24 millions FCFA** ;
- TOTAL : 1,346 milliard FCFA**

La situation au 30 septembre 2018 fait ressortir un reste à payer sur la convention de **2,966 milliards FCFA** en termes d'inscription budgétaire et un montant de **6,334 milliards FCFA** en termes de paiement pour les travaux, le contrôle et les honoraires du MOD. La prévision au titre de 2019 d'un montant de **2,965 milliards FCFA** couvrira les restes à payes.

### **2.2.3. La situation des réalisations physiques**

Les travaux sont répartis en trois (03) composantes, à savoir : la voirie urbaine ; l'éclairage public et les travaux de la gare routière. L'état global d'avancement physique des travaux est de **20,81%** contre 86,13% prévisionnel et un délai consommé de **90%** et 64% pour la réalisation des études techniques.

## **✚ Les travaux de la voie principale**



L'état d'avancement des travaux réalisés sur la voie principale est de l'ordre de 24%. Le déroulement normal des travaux est fortement entravé par l'occupation de l'emprise à certains endroits par les installations de l'EDM et de la SOMAGEP dont le coût a été évalué à **700 millions FCFA**.

## **✚ Les travaux de l'éclairage public**



L'état d'avancement des travaux réalisés sur l'éclairage public est de l'ordre de 8,05%. Sur ces images, on voit les installations de l'EDM au milieu des caniveaux.

### **2.2.4. Le Système de suivi-évaluation**

Compte tenu de la nature du Projet, le dispositif de contrôle, de suivi et de supervision des travaux est assuré par le groupement SOCETEC/AGECET. Ce dispositif est appuyé par les missions de supervision et les réunions hebdomadaires sur l'état d'avancement des travaux réalisées par la DNR et l'Unité de Coordination des projets prioritaires. Aussi, dans le cadre des revues annuelles, le projet fait l'objet de suivi-évaluation par la CPS du secteur Equipement, Transports et Communication.

### **2.2.5. Les constats**

- ❖ **le retard dans l'évaluation des coûts relatifs à la libération des emprises ;**
- ❖ **le système de suivi et rapportage de la DNR est assez satisfaisant et bien organisé autour des différents acteurs ;**
- ❖ **le niveau satisfaisant de l'équipement de l'Entreprise pour l'exécution des travaux ;**
- ❖ **l'occupation de l'emprise encore visible au tout au long du tronçon essentiellement dominée par les installations des concessionnaires et sociétés (SOMAGEP, EDM, ORANGE) ;**
- ❖ **le manque de concertation entre les différents acteurs intervenant sur l'espace public, notamment les concessionnaires (SOMAGEP, EDM).**

De façon globale, la mission a noté avec satisfaction le démarrage effectif des travaux et la forte mobilisation des différents acteurs, à savoir le MOD, le maître d'œuvre et l'Entreprise, cependant, la mission a constaté l'occupation du site par les installations de la SOMAGEP, EDM et de la fibre optique, toute chose qui risquerait de jouer suffisamment sur le délai d'exécution des travaux. Compte tenu de cette difficulté majeure, la mission recommande vivement d'accélérer le processus d'indemnisation de façon à libérer l'emprise.

### **2.3. CONSTRUCTION/BITUMAGE ROUTE BANCONI-DIALAKORODJI-SAFO-DABANI-NOSSOMBOUGOU (56 KM)**

Les travaux de construction et de bitumage de la route Banconi-Dialakorodji-Safo-Dabani-Nossombougou (56 km) s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) dont la vision est de « **faire du Désenclavement intérieur et extérieur le moteur d'une croissance forte durable, pour un développement socioéconomique et culturel du pays au bénéfice des populations** ».

Cette volonté de couvrir l'ensemble du territoire d'un réseau d'infrastructures modernes constitue l'un des objectifs spécifiques du 1<sup>er</sup> axe stratégique du CREDD 2016-2018, à savoir l'axe 1 « **promotion d'une croissance accélérée, durable, favorable aux pauvres créatrices d'emplois et d'activités génératrices de revenus** » préparé par le Gouvernement du Mali avec l'appui des PTFs.

Les actions dans le cadre de la PNTITD et son plan d'actions 2015-2019 adoptés par le Conseil des ministres du 28 octobre 2015 et dont l'objectif principal vise à : i) **développer et assurer l'exploitation et l'entretien des infrastructures de transport** et ii) **créer un environnement propice à l'émergence des activités de transport, efficaces, économiques, fiables et sûrs afin de répondre aux besoins d'aménagement du territoire de façon pérenne d'un point de vue social, économique et environnemental s'inscrivent en droite ligne de cette orientation stratégique.**

C'est dans ce contexte et afin d'assurer la cohésion nationale, que le Gouvernement de la République du Mali a retenu les domaines prioritaires d'intervention en matière de désenclavement par voies terrestres à travers la mise en œuvre des Projets et Programmes routiers au nombre de huit (08) dont le présent « **Projet de construction et de bitumage de la route Banconi-Dialakorodji-Safo-Dabani-Nossombougou (56 km)** ».

L'objectif global du projet est de contribuer à l'amélioration de la mobilité des populations urbaines et environnantes. De façon spécifique, il s'agit de :

- faciliter le raccordement des localités importantes au réseau des corridors de transport et de routes principales ;
- améliorer la mobilité rurale ;
- améliorer la mobilité urbaine ;
- diversifier et améliorer des corridors de transport.

Pour sa réalisation, les travaux ont fait l'objet d'un marché entre le MIE et COGEB International approuvé en 2017 par le Conseil des ministres.

#### **2.3.1. La situation d'exécution financière**

Le montant du marché relatif aux travaux se chiffre à **27,730 milliards** FCFA TTC pour un délai d'exécution de 15 mois hors saison des pluies. L'ordre de service de démarrage des travaux a été donné le 20 avril 2017.

Le montant relatif au contrôle et surveillance des travaux se chiffre à **457 millions** FCFA pour un délai d'exécution de 17 mois.

Entièrement financé sur le budget national à travers le Budget Spécial d'Investissement (BSI) sous le numéro 3016, le projet totalise en deux (02) exercices budgétaires (2017-2018), un montant total inscrit de **13,013 milliards FCFA** auquel il faut ajouter un montant de **5,997 milliards FCFA** mobilisés sur les charges communes en 2017.

La situation des montants liquidés au 19 novembre 2018 se présente comme suit :

- Travaux	: <b>15,803 milliards FCFA ;</b>
- Contrôle et surveillance	: <b>241,345 millions FCFA ;</b>
<b><u>TOTAL</u></b>	: <b>16,044 milliards FCFA.</b>

La situation au 19 novembre 2018 fait ressortir un reste à payer sur le marché des travaux de **27,730 milliards FCFA** un montant de **11,927 milliards FCFA** et un montant de **216 millions FCFA** sur le contrat relatif au contrôle et la surveillance des travaux.

La prévision au titre de 2019 d'un montant de **3 milliards FCFA** ne permet pas de couvrir les restes à payes.

### **2.3.2. La situation des réalisations physiques et la visite de terrain**

Le taux d'avancement global des travaux à la date du 20 novembre 2018 est de **14,68%** pour un délai consommé de **100% et 77,94%** contre un délai consommé du même taux pour les études techniques.



### **2.3.3. Le Système de suivi-évaluation**

Compte tenu de la nature du Projet, le dispositif de contrôle, de suivi et de supervision des travaux est assuré par le groupement SEFCO International. Ce dispositif est appuyé par les missions de supervision et les réunions hebdomadaires sur l'état d'avancement des travaux réalisées par la DNR et l'Unité de Coordination des projets prioritaires. Aussi, dans le cadre des revues annuelles, le projet fait l'objet de suivi-évaluation par la CPS du secteur Equipement, Transports et Communication.

### **2.3.4. Les constats**

- ❖ **le retard dans l'évaluation des coûts relatifs à la libération des emprises ;**
- ❖ **le retard sur le délai d'exécution des travaux ;**
- ❖ **le système de suivi et rapportage de la DNR est assez satisfaisant et bien organisé autour des différents acteurs ;**
- ❖ **le niveau satisfaisant de l'équipement de l'Entreprise pour l'exécution des travaux ;**
- ❖ **l'occupation de l'emprise encore visible sur une partie du tronçon (10km) entraînant le démarrage des travaux.**

De façon globale, la mission a noté avec satisfaction le démarrage effectif des travaux et la forte mobilisation des différents acteurs, à savoir le maître d'ouvrage délégué, le maître d'œuvre et

l'entreprise, cependant, la mission a constaté le retard dans le démarrage de la libération de l'emprise sur une distance de 10 km qui risquerait de jouer suffisamment sur le délai d'exécution des travaux. Compte tenu de cette difficulté majeure, la mission recommande vivement d'accélérer le processus d'indemnisation de façon à libérer l'emprise.

## **2.4. CONSTRUCTION ET BITUMAGE DE LA VOIE DE CEINTURE OUEST DE KOULIKORO (13,56 KM)**

Les travaux de construction et de bitumage de la voie de ceinture Ouest de Koulikoro s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) dont la vision est de « **faire du Désenclavement intérieur et extérieur le moteur d'une croissance forte durable, pour un développement socioéconomique et culturel du pays au bénéfice des populations** ».

Cette volonté de couvrir l'ensemble du territoire d'un réseau d'infrastructures modernes constitue l'un des objectifs spécifiques du 1<sup>er</sup> axe stratégique du CREDD 2016-2018, à savoir l'axe 1 « **promotion d'une croissance accélérée, durable, favorable aux pauvres créatrices d'emplois et d'activités génératrices de revenus** » préparé par le Gouvernement du Mali avec l'appui des PTFs.

Les actions dans le cadre de la PNTITD et son plan d'actions 2015-2019 adoptés par le Conseil des ministres du 28 octobre 2015 et dont l'objectif principal vise à : i) **développer et assurer l'exploitation et l'entretien des infrastructures de transport** et ii) **créer un environnement propice à l'émergence des activités de transport, efficaces, économiques, fiables et sûrs afin de répondre aux besoins d'aménagement du territoire de façon pérenne d'un point de vue social, économique et environnemental** s'inscrivent en droite ligne de cette orientation stratégique.

C'est dans ce contexte et afin d'assurer la cohésion nationale, que le Gouvernement de la République du Mali a retenu les domaines prioritaires d'intervention en matière de désenclavement par voies terrestres à travers la mise en œuvre des Projets et Programmes routiers au nombre de huit (08) dont le présent « **Projet de construction et de bitumage de la voie de ceinture Ouest de Koulikoro** ».

L'objectif global du projet est de contribuer à l'amélioration de la mobilité des populations urbaines et environnantes de Koulikoro. De façon spécifique, il s'agit de :

- améliorer la mobilité urbaine ;
- diversifier et améliorer des corridors de transport.

Pour sa réalisation, les travaux ont fait l'objet de convention de Maitrise d'Ouvrage Délégué (5MOD) entre le MIE et l'Agence d'Exécution d'Intérêt Public pour l'Emploi (AGETIPE) approuvée le 20 novembre 2017 par le Ministre de l'Economie et des Finances.

### **2.4.1. La situation d'exécution financière**

Le montant de la convention se chiffre à **19,982 milliards FCFA** pour un délai d'exécution de 15 mois pour les travaux et 17 mois pour le contrôle et la surveillance. Le marché des travaux a été signé le 28 novembre 2017 et le démarrage notifié pour le 1<sup>er</sup> janvier.

Le montant de la convention se répartit comme suit :

- |                            |                                  |
|----------------------------|----------------------------------|
| - Travaux                  | : <b>18,423 milliards FCFA ;</b> |
| - Contrôle et surveillance | : <b>790,895 millions FCFA ;</b> |
| - Honoraire MOD            | : <b>768,558 millions FCFA.</b>  |
| <b>TOTAL</b>               | <b>: 19,982 milliards FCFA</b>   |

Entièrement financé sur le budget national à travers le Budget Spécial d'Investissement (BSI) sous le numéro 3015, le projet totalise en deux (02) exercices budgétaires (2017-2018), un montant total inscrit de **4,715 milliards** de FCFA ayant fait l'objet de mandat de paiement au trésor.

La situation de paiement de la convention au 30 septembre 2018 se présente comme suit :

- Montant des mandats émis au trésor : **4,515 milliards** FCFA.
  - Montant payé pour les travaux : **1 milliard** FCFA
  - Montant payé pour le contrôle et le suivi des travaux : **237,269 millions** FCFA
  - Montant payé pour les honoraires MOD : **0**
- TOTAL : 1,237 milliard** FCFA.

La situation au 30 septembre 2018 fait ressortir un reste à payer sur la convention de **15,455 milliards** FCFA en termes d'inscription budgétaire et de mandats émis au trésor et un montant de **18,733 milliards** FCFA en termes de paiement pour les travaux, le contrôle et les honoraires du MOD.

La prévision au titre de 2019 d'un montant de **6 milliards** FCFA ne permet pas de couvrir les restes à payes.

#### **2.4.2. La situation des réalisations physiques**

Les travaux n'ont pas démarré à ce jour à cause de l'occupation du site encore visible sur les photos ci-dessous. Toutefois, suite aux différentes rencontres tenues, les autorités locales ont mis en place la commission de recensement afin d'évaluer les entraves au déroulement du projet.

#### **🇨🇵 Le site des travaux encore occupé**



Sur ces images, on voit que le site initial du projet est toujours occupé. Les discussions entre les différentes parties prenantes (MIE, Gouvernorat de Mopti et MOD) sont en cours pour définir un nouveau tracé.

#### **2.4.3. Le Système de suivi-évaluation**

Compte tenu de la nature du Projet, le dispositif de contrôle, de suivi et de supervision des travaux sera assuré par le groupement d'Entreprises GTM-SA/OTER-SA/EAD. Ce dispositif sera appuyé par les missions de supervision et de suivi réalisées par la DNR à travers la Direction Régionale des Routes de Koulikoro et l'Unité de Coordination des projets prioritaires. Aussi, dans le cadre des revues annuelles, le projet fait l'objet de suivi-évaluation par la CPS du secteur Equipement, Transports et Communication.

#### **2.4.4. Les constats**

❖ **l'occupation du site initial du projet.**

**De façon globale, la mission a noté le retard considérable dans le démarrage des travaux (une année après l'ordre de service) et les difficultés à mobiliser les ressources financières afin de diligenter la libération de l'emprise.**

## **2.5. PROJET D'APPUI AU CADRE INTEGRE AU COMMERCE**

Le Projet Cadre Intégré au Commerce est une initiative de six (06) organisations internationales dont la Banque Mondiale, le FMI, le CCI, la CNUCED, l'OMC et le PNUD. Il est destiné aux Pays les Moins Avancés (PMA) et s'inscrit dans le cadre des engagements des Pays Développés relatifs aux Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) et des recommandations des Conférences des Ministres de l'OMC de Singapour et de Hong-Kong.

Le Cadre Intégré vise le renforcement des capacités d'offre des PMA afin de leur permettre de tirer un meilleur parti de leur intégration au Système Commercial Multilatéral (SCM). Le projet a démarré en 2005 et est à sa seconde phase 2010-2014 pour un budget de 11 milliards 876 millions de FCFA dont 7 milliards 125 millions comme financement de l'Etat et 4 milliards 751 millions de financement extérieur.

Dans la perspective d'identifier les secteurs économiques ayant un potentiel de croissance et une forte capacité de réduction de la pauvreté, la matrice d'actions issue de l'atelier de validation a retenu parmi les produits prioritaires à promouvoir la gomme arabique.

L'une des recommandations de ces ateliers a porté sur l'élaboration d'un document de projet portant sur le renforcement des capacités productives et commerciales de la filière gomme arabique au Mali.

Le document de projet a été élaboré par l'UMOCI et validé par le Comité de Pilotage du Cadre Intégré et de l'Aide pour le Commerce lors de la réunion de novembre 2011. Il a été formulé selon une approche participative et intersectorielle avec les acteurs et les autres ministères concernés avant son approbation le 12 février 2012 par le Conseil Général du Cadre Intégré. Le Mémoire d'accord pour la mise en œuvre a été signé le 13 août 2013 par le Gouvernement du Mali et le Gestionnaire du Fonds d'Affectation Spéciale du CIR, c'est à dire le Bureau des Nations Unies pour le Service d'Appui aux Projets (UNOPS).

Le projet de renforcement des capacités productives et commerciales de la filière gomme arabique au Mali vise un objectif de contribution à l'amélioration des revenus des acteurs directs de la filière gomme arabique notamment les producteurs, les collecteurs et les exportateurs. Il vise aussi un objectif de réduction de la pauvreté au Mali par l'exploitation rationnelle et l'exportation de gomme arabique. Il est programmé pour 4 ans avec un coût de 3 196 574 850 FCFA. Le financement est assuré par le Gouvernement du Mali à hauteur de 49% et le Fonds d'Affectation du Cadre Intégré Renforcé pour 51 %. Le projet a trois impacts majeurs (économique, social et environnemental et climatique) et repose sur des activités majeures à savoir :

- l'organisation de la filière par la création d'une interprofession de la filière ;
- la création de nouvelles gommes : 10.000 ha sur l'ensemble des zones de productions identifiées, la formation et la vulgarisation des techniques d'exploitation de la gomme ;
- l'élaboration et la diffusion d'un cahier de charges à l'exportation de la gomme arabique ;
- l'accès aux marchés et la mise en place d'un système de warrantage ;
- la création d'un Fonds de garantie et la construction de magasins de stockage dans les zones de productions.

Le Cadre Intégré est piloté par les organes suivants :

- Au niveau mondial : le Secrétariat Exécutif, le Gestionnaire du Fonds d'Affectation Spéciale (UNOPS) et le Conseil tous à Genève ;

- Au niveau national : l'Unité de Mise en Œuvre du Cadre Intégré (UMOCI), le Comité de Coordination et de Suivi des Projets catégorie 2, le Comité de pilotage et le Comité Interministériel de suivi présidé par le Premier Ministre.

Ce dispositif institutionnel est complété par la désignation d'un facilitateur des donateurs au niveau national qui est actuellement l'Ambassadeur du Royaume de Danemark.

### **2.5.1. Les séances de travail tenues dans le cadre du suivi du Projet**

La séance de travail tenue avec l'Unité de mise en œuvre du Programme, notamment le Coordinateur par intérim, le chargé de Suivi-Evaluation a permis tout d'abord d'échanger sur les objectifs et résultats attendus de la mission avant de passer en revue de façon spécifique l'état d'avancement physique du Projet 03, à savoir la Gomme arabique.

Après avoir présenté l'état d'avancement du projet de la Gomme arabique, les échanges ont porté essentiellement sur les résultats enregistrés, à savoir : (i) l'organisation de la filière à travers la mise en place de l'Interprofession après de celle des bureaux nationaux par famille professionnelle (producteurs et collecteurs), (ii) la réalisation de vingt (20) forages sur les sites de production des plants, (iii) la mise en place d'un Fonds de garantie de 424 millions de francs CFA sous forme de Dépôt à Terme (DAT) auprès de la BCI-Mali SA pour garantir les prêts accordés par la banque aux producteurs et aux collecteurs de gomme arabique des Unions des Sociétés Coopératives.

### **2.5.2. La situation d'exécution financière et l'état de passation des marchés**

Le cumul des décaissements enregistrés du démarrage du Projet d'Appui au Cadre Intégré du Commerce au 31 décembre 2017 s'élève à **16,366 milliards** de F CFA dont **11,367 milliards** de FCFA au titre du financement intérieur. Le montant total du financement acquis est de **18,989 milliards** de F CFA, soit un taux de décaissement de **86,19%**.

### **2.5.3. La situation des réalisations physiques**

Les réalisations du projet selon les objectifs majeurs du projet sont :

#### **❖ Organiser la filière à travers la création d'une interprofession :**

L'interprofession de la filière Gomme du Mali est créée et compte (210 Sociétés Coopératives, 24 Unions de Sociétés Coopératives, 07 fédérations régionales et 2 Confédérations nationales). Le Siège de l'Interprofession a été équipé en matériels et équipement de bureau. Les membres des Unions (96 participants de Kayes et 32 participants de Diéma) ont été formés sur le Guide des Sociétés Coopératives selon l'Acte n°9 de l'OHADA et le leadership.

#### **❖ Protéger la ressource**

Au total, 270 acteurs ont été formés sur les techniques de vulgarisation et les mesures de protection des gommiers.

#### **❖ Organiser et renforcer les capacités des femmes rurales des zones gommifères**

Six (06) étangs piscicoles ont été construits à Sandaré (Région de Kayes) au profit du groupement de femmes productrices de gomme arabique et 05 étangs sont en construction à Yélimané (Région de Kayes) dans le cadre de l'appui aux Activités Génératrices de Revenus (AGR) pour les femmes des zones gommifères.

### ❖ Augmenter la production et améliorer la qualité du produit

L'acquisition des semences d'acacia Sénégal de trois (03) tonnes dont ½ tonne mise à la disposition des producteurs de gomme arabique des Unions des Sociétés Coopératives et des privés pour la production de plants ont permis de produire à ce jour 160 600 plants sur les vingt (20) sites de pépinières équipés de Système Hydraulique Villageoise Amélioré dont à Kayes, Yélimané, Diéma et Nioro.

Des équipements roulants (motos tricycles) ont été mis à la disposition des Unions des Sociétés Coopératives. Au total, 540 acteurs ont été formés sur les techniques d'exploitation de la gomme arabique (saignée, récolte, conservation), de production de plants en pépinière (26 producteurs formés au Centre International de l'Agroforesterie (ICRAF) et sur la qualité de la gomme arabique (270 acteurs formés).

### ❖ Mettre en place des infrastructures

La construction de 11 magasins de stockage de gomme arabique est en cours dans les zones de production dont Kayes (01), Diéma (01), Nioro (01).

### ❖ Augmenter l'offre de gomme arabique du Mali sur les marchés, et si possible avec une valeur ajoutée grâce au partenariat État-Secteur Privé

Les exportateurs de gomme arabique ont participé aux salons et manifestations commerciales tels que le Salon International de l'Agriculture de Paris (SIA), le Salon International de l'Agroalimentaire (SIAL) à Paris Villepinte et Messe Francfort. Une mission d'information et de sensibilisation a été réalisée auprès de la diaspora malienne en France et la facilitation de l'accès au financement des acteurs (un Dépôt à Terme de 424 millions FCFA) constitué auprès d'une banque de la place pour garantir les prêts accordés aux Unions de Coopératives de Producteurs et de collecteurs de gomme arabique.

#### 📍 Site de pépinières de plants



#### 📍 Site de plantation



## Magasin de stockage de la gomme arabique



### 2.5.4. Système de suivi-évaluation

Le Projet dispose en son sein une équipe chargée du suivi-évaluation et des missions d'évaluations sont conduites par le Partenaire. Aussi dans le cadre des revues projets/programmes, des informations sont collectées par la CPS du secteur Industrie, Commerce, Artisanat, Emploi et Promotion de l'Investissement Privé.

### 2.5.5. Les constats

- ❖ la forte mobilisation et l'implication des bénéficiaires dans la mise en œuvre du projet ;
- ❖ la mise en place effective des organisations et coopératives de producteurs et de collecteurs (les Unions et l'interprofession) ;
- ❖ le démarrage effectif des pépinières sur les sites de production des plants de Diéma, et Sandaré ;
- ❖ le retard dans la réalisation des forages sur les sites de plantation avec comme conséquence le risque de perte des espaces plantés ;
- ❖ le retard dans la mobilisation des ressources nationales de 2018.

**De façon globale, la mission a noté avec satisfaction la mobilisation, l'organisation ainsi que l'implication des bénéficiaires à travers la mise en place effective des différents bureaux des Sociétés Coopératives et des Unions. Elle a noté également la mise à disposition effective de forages SHVA opérationnels aux bénéficiaires des 13 cercles concernés par le Projet avec comme résultat le démarrage de la production de plants au niveau de huit (08) sites.**

**Cependant, la mission a constaté un retard dans la réalisation de forages sur les sites de plantation qui risquerait non seulement d'entraîner la perte des espaces déjà plantés par les Sociétés Coopératives mais aussi jouer sur le calendrier de mise en œuvre du Projet.**

**Au cours de l'année 2018, le projet a connu deux (02) difficultés majeures, notamment le retard dans l'approbation des Plans de Travail Annuel et Budgétaire par le Comité de pilotage et la mise à disposition des ressources nationales.**

**Pour ce faire, la mission recommande vivement (i) de mener des actions de sensibilisation des bénéficiaires pour mettre en place un dispositif temporaire d'approvisionnement en eau et (ii) réaliser dans un délai limité les forages sur les sites ayant déjà plantés.**

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

Les principaux enseignements tirés au terme de la présente mission de suivi se résument à :

- l'absence de cadre d'échanges entre les acteurs, notamment la Direction Nationale des Routes et les sociétés de téléphonie mobiles (Orange, SOMATEL) et de distribution d'eau et d'électricité afin de minimiser des avenants relatifs à la libération de l'emprise ;
- le démarrage des travaux en même temps que les études techniques constitue une véritable entrave et augmente du coup les coûts des marchés initiaux ;
- la nécessité de renforcer davantage les missions de suivi-évaluation des investissements dans la compréhension et la résolution de certaines difficultés ;
- la nécessité de rendre régulières les missions de suivi physique et financier eu égard au manque d'informations fiables et à jour sur le niveau de réalisation des activités sur le terrain ;
- la nécessité de renforcer le processus de passation des marchés et les missions de suivi des travaux des gestionnaires en plus des bureaux de contrôle.

#### IV. DIFFICULTÉS RENCONTRÉES, SUGGESTIONS, RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS DE SOLUTIONS

N°ordre	Difficultés/Problèmes rencontrés	Causes	Mesures/solutions proposées	Structures/Organismes responsables	Délai d'exécution
<b>PROGRAMME NATIONAL PLUIES PROVOQUEES</b>					
01	Le retard dans le démarrage des opérations aux périodes indiquées.	Lenteur dans la procédure de mise à disposition des ressources financières.	Inscrire les ressources du Programme sur le budget ordinaire.	DNPD/DGB	2019
<b>AMENAGEMENT VOIE KOULOUBLENI LONGUE DE 5 KM DANS LA COMMUNE RURALE DE KALABAN-CORO, CONSTRUCTION/BITUMAGE ROUTE BANCONI-DIALAKORODJI-SAFO-DABANI-NOSSOMBOUGOU (56 KM)</b>					
02	Retard dans la mise en œuvre des travaux.	L'occupation de l'emprise des trois (03) projets	Mise en place des commissions d'évaluation.	DNR/Gouvernorats	Immédiat
03	Augmentation du coût des travaux.	Le manque de concertation entre les différents acteurs intervenant sur l'espace.	Mise en place d'un cadre permanent d'échanges entre les acteurs (DNR, Sociétés et Concessionnaires).	DNR	Immédiat
<b>CONSTRUCTION ET BITUMAGE DE LA VOIE DE CEINTURE OUEST DE KOULIKORO (13,56 KM)</b>					
04	Le non démarrage des travaux.	L'occupation du site initial du projet.	Mise en place d'une commission d'évaluation.	DNR/Gouvernorat	Immédiat
<b>PROJET D'APPUI AU CADRE INTEGRE AU COMMERCE</b>					
05	Le retard dans la réalisation des forages sur les sites de plantation avec comme conséquence le risque de perte des espaces plantés.	Lenteur dans la procédure de mise à disposition des ressources financières.	<b>Mobiliser les ressources financières</b>	DFM/Unité de gestion	2019

## CONCLUSION

La présente mission de suivi-évaluation a été d'une importance capitale. Elle a permis non seulement de faire le point de la situation d'exécution physique et financière des différents projets et programmes visités, mais également d'apprécier la qualité et la pertinence 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 viabilité des investissements réalisés, mais également assurer leur bonne exécution dans le temps imparti.

Aussi, la mission recommande vivement aux gestionnaires de renforcer davantage les missions de suivi des travaux en plus de celles réalisées par les bureaux de contrôle de façon à garantir la viabilité et la durabilité des investissements.

Aussi, elle recommande au MIE de s'investir davantage dans la mobilisation des ressources financières pour procéder à l'évaluation des coûts liés à libération de l'emprise pour les trois projets routiers.

Enfin, la mission suggère au MIE, la mise en place d'un cadre de concertation regroupant les principaux intervenants sur les sites des projets routiers pour une meilleure planification des travaux de façon à éviter des avenants liés au déplacement des installations des Sociétés et Concessionnaires.

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. A cet effet, la mise en place d'un comité chargé de leur suivi sera salutaire.

## **ANNEXES**

Annexe 1 : TDR

Annexe 2 : Ordre de mission

Annexe 3 : Liste des personnes rencontrées