

# **ANNEXE 1**

## **Profil de projet d'investissement (Résumé)**

<b>Titre : Plan de développement du secteur Transport rural</b>
<b>Secteur : Transports et Communication</b>
<b>Sous-secteur : Transports</b>
<b>Site/Emplacement : Région du Liptako-Gourma (Mali)</b>
<b>Coût en \$ USA : 271 111 111</b>
<b>Organisme porteur : Autorité du Liptako-Gourma (ALG)</b>
<b>Etudes disponibles : Etudes préliminaires : OUI</b>

### **1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION**

Les réseaux routiers des États de l'ALG restent toujours caractérisés par une densité relativement faible, comparée à la moyenne des pays de l'espace UEMOA. Il ressort du diagnostic que la densité routière moyenne est de 1,25 km, 1,48 et 2,02 km pour 1000 habitants, respectivement au Burkina, Mali et Niger, contre une moyenne de 2,68 km/1 000 habitants dans l'espace UEMOA.

L'enclavement intérieur de la région du Liptako-Gourma reste un problème à résoudre. Au plan externe, le désenclavement de la région ALG (routes principales et secondaires inter-Etats) a été amorcé de façon décisive dans le cadre de l'UEMOA. Environ 1 978 km de routes principales inter-Etats et 408 km de routes secondaires ont été réalisées dans la région ALG.

La réalisation des infrastructures de transport rural servira de base de développement des échanges à l'intérieur de la région ALG, dans l'espace UEMOA et la mise en place d'un marché régional susceptible de stimuler les productions agrosylvopastorales, halieutiques, artisanales, etc.

### **2. OBJECTIFS DU PROGRAMME**

L'objectif global du Programme est de «Contribuer à la lutte contre la pauvreté dans la région du Liptako-Gourma par le désenclavement routier rural et le développement du secteur du transport rural ».

Les objectifs spécifiques pour ce faire sont de trois ordres : (i) réaliser des accès aux opportunités de développement des activités rurales ; (ii) prévenir les risques d'insolvabilité des Infrastructures de transport rural ; (iii) favoriser et pérenniser les capacités des institutions publiques et privées.

### **3. RÉSULTATS ET BENEFICIAIRES**

Les résultats attendus sont les suivants : (i) les villages de la région et autres centres d'activités rurales du Liptako-Gourma sont désenclavés et les échanges de biens et services se sont accrus ; (ii) l'efficacité des services de transport rural est améliorée ; (iii) des

infrastructures de transport rentables sont réalisées ; (iv) les capacités locales de gestion publique du transport rural sont renforcées ; (v) un environnement favorable au développement d'un secteur privé local est créé.

#### **4. DURÉE, COMPOSANTES ET COÛTS**

La première phase du programme s'étalera de 2008 à 2015 et portera sur un linéaire de 4 120 kilomètres. Le choix par les pays membres des itinéraires de cette première phase a tenu compte des critères d'intégration sous régionale, de désenclavement des zones de production et de la concentration des itinéraires dans la zone stricte d'intervention de l'ALG.

Le coût global s'élève à 122 milliards de FCFA entièrement à rechercher auprès des États membres, des bénéficiaires et des partenaires au développement (cf. annexe 1).

Le principe d'une mobilisation des bénéficiaires pour assurer leur part de financement est un principe de base nécessaire à l'atteinte des objectifs de lutte contre la pauvreté du programme.

Il en est de même pour la prise en charge entrepreneuriale des travaux par un secteur privé local dont le développement est un des objectifs importants du programme.

#### **5. COHERENCE AVEC LES PROGRAMMES DES OIG ET DES ETATS**

En matière de cohérence, le programme ALG et celui du Programme Economique Régional (PER) de l'UEMOA, ainsi que les projets/programmes en cours dans les Etats se complètent et contribuent à la densification du réseau routier de la région ALG sans duplication.

Au niveau de l'UEMOA, le projet de désenclavement du réseau routier communautaire CU5<sup>1</sup>, CU14 et CU15 sont partiellement situées dans la zone ALG. Le programme ALG, essentiellement centré sur les aménagements de routes rurales en vue de faciliter le développement des activités rurales, vient en complément au programme UEMOA beaucoup plus orienté sur l'amélioration des routes communautaires, notamment la résolution des problèmes liés à la discontinuité physique et la disparité du niveau de service sur les axes d'un pays à l'autre. De même, le programme ALG concernera essentiellement ce dernier niveau, qui viendra ainsi en complément aux programmes des Etats.

#### **6. MISE EN ŒUVRE**

L'ALG sera chargé de la recherche de financements auprès de partenaires techniques et financiers et assurera la coordination de la mise en œuvre en s'appuyant sur les services techniques des États membres.

---

<sup>1</sup> CU5 : frontière Guinée-Bamako-Ségou-Mopti-Gao-Tillabery-Niamey, d'une longueur de 1754 km, CU14 : Ouagadougou-Dori-Tera-Farié-Namaro-Niamey, d'une longueur de 550 km et CU15 : Kantchari-Diapaga-Banikoara-Kandi-segbana-Frontière Nigéria, d'une longueur de 342 km.

Pour l'exécution du programme, l'approche stratégique envisagée est celle de la responsabilisation des bénéficiaires.

Mais la spécificité de la démarche doit résider dans la promotion de partenariats avec les collectivités et les organisations de producteurs et des contractualisations ciblées et opportunes selon les cas avec les prestataires de services ou des associations et organisations locales. Il s'agit de créer par ce biais une valeur ajoutée additionnelle et de garantir la pérennisation des actions mises en œuvre.

Le dispositif de suivi/évaluation sera mis en place sur la base des indicateurs objectivement vérifiables décrits dans le cadre logique du Projet (annexe 2).

Le document de projet et les conventions de financement ainsi que le manuel de procédures d'exécution élaboré au démarrage du programme, définiront les modalités spécifiques de suivi et d'évaluation, y compris celles d'audit et d'évaluation à mi-parcours.

La phase de démarrage servira à tester l'efficacité des instruments de procédures qui seront élaborés de façon participative au démarrage du programme.

## Détails des coûts par composante du programme transport rural

Activités	Moyens		Coûts (millions FCFA )	Observations
<b>COMPOSANTE 1 : INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES</b>				
1.1. Relier les villages centres (chefs-lieux de communes rurales) au réseau routier classé des États	Burkina	200 km	7 000	Caractéristiques : * vitesse de référence : 60 km/h * largeur plateforme : 08 à 10 mètres * largeur couche de roulement : 06 à 07 m * coût moyen : 35 millions FCFA/km
	Mali	340 km	11 900	
	Niger	260 km	9 100	
	Total	800 km	28 000	
1.2. Relier les villages à leur chef-lieu de commune rurale	Burkina	1 300 km	32 500	Caractéristiques : * vitesse de référence : 40 km/h * largeur plateforme : 06 à 07 mètres * largeur couche de roulement : 04 à 05 m * coût moyen : 25 millions FCFA/km
	Mali	1 120 km	28 000	
	Niger	840 km	21 000	
	Total	3 260 km	81 500	
1.3. Relier les centres d'activités pilotes équipés au réseau classé des États	Étude et réalisation : 60 km		1 500	Caractéristiques : * vitesse de référence : 40 km/h * largeur plateforme : 06 à 07 mètres * largeur couche de roulement : 04 à 05 m * coût moyen : 25 millions FCFA/km
<b>Total itinéraires 1<sup>ère</sup> phase 2010-2015</b>	<b>4 120 km</b>			
1.4. Adapter les infrastructures à réaliser à la typologie des véhicules	TDR études routières		pm.	
1.5. Réaliser les infrastructures selon les niveaux de service supportables	Études routières		6 400	
<b>Sous total composante 1</b>			<b>117 400</b>	
<b>COMPOSANTE 2 : SERVICES ET MOYENS DE TRANSPORT</b>				
2.1. Promouvoir les types de véhicules	Mise en place et		600	

<b>Activités</b>	<b>Moyens</b>	<b>Coûts (millions FCFA )</b>	<b>Observations</b>
adaptés à une exploitation rentable	promotion de crédit spécialisé		
<b>Sous total composante 2</b>		<b>600</b>	
<b>COMPOSANTE 3 : CAPACITÉS INSTITUTIONNELLES</b>			
3.1. Renforcer les capacités de gestion de la maîtrise d'ouvrage locale	Missions d'étude et de mise en place	150	
3.2. Promouvoir et développer un secteur privé d'entreprises locales de travaux routiers	Missions d'étude, de mise en place et de promotion de crédit spécialisé	1 100	
3.3. Promouvoir le développement d'un artisanat local de services au transport	Missions d'étude, de mise en place et de promotion de crédit spécialisé	150	
3.4. Adopter une charte de financement routier rurale	Missions d'étude et de promotion	50	
<b>Sous total composante 3</b>		<b>1 450</b>	
<b>COMPOSANTE 4 : COORDINATION ET GESTION</b>			
4.1. ALG : Niveau régional	Comité de pilotage, Assistance technique	2100	
4.2. Les États : Niveau national	Comités techniques nationaux	450	
<b>Sous total composante 4</b>		<b>2 550</b>	
<b>TOTAL PROGRAMME</b>		<b>122 000</b>	

## Cadre logique d'intervention

Hiérarchie des objectifs	Indicateurs objectivement vérifiables	Moyens de vérification	Hypothèses et Risques
<b>Objectif Global</b>			
<b>Contribuer à la lutte contre la pauvreté dans la région du Liptako-Gourma par le désenclavement routier rural et le développement du secteur du Transport rural</b>	Les trafics d'origine-destination rurale ont augmenté d'au moins 10% sur le réseau classé de chaque Etat	Campagnes nationales de comptages routiers et d'enquêtes origine-destination.	Des campagnes nationales de comptage et d'enquête o-d sont organisées
<b>Objectifs spécifiques</b>			
1. Réaliser des accès routiers aux opportunités de développement des activités rurales;	Augmentation d'au moins 10% du nombre de villages reliés au réseau routier classé de chaque Etat	Rapports de mission d'évaluation	Insuffisance de participation des communes
2. Prévenir les risques d'insolvabilité des infrastructures de transport rural;	Au moins 50% des routes rurales affichent un taux de rentabilité > 12% dans chaque Etat	Rapports de mission d'évaluation	Risques d'ordre politique
3. Développer et pérenniser les capacités des institutions publiques et privées.	Au moins 10% des institutions locales sont bénéficiaires dans chaque Etat	Rapports de mission d'évaluation	Insuffisance de participation des institutions
<b>Résultats attendus</b>			
<u>COMPOSANTE INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES</u>			
1.1. Les villages de la région du Liptako-Gourma sont désenclavés	Plus de 10% des villages de la région sont reliés au réseau routier classé de chaque Etat	Rapports annuels de suivi	Insuffisance de participation des communes
1.2. Les autres centres d'activités rurales de la région sont désenclavés	Plus de 10% des centres d'activités pilotes sont reliés au réseau routier classé de chaque Etat	Rapports annuels de suivi	Insuffisance de participation des communes
2.1. Des infrastructures de transport rentables sont réalisées	90% des projets sont rentables à plus de 12%	Rapports d'évaluation des projets	Risques d'ordre politique
<u>COMPOSANTE SERVICES ET MOYENS DE TRANSPORT</u>			
2.2. L'efficacité des services de transport rural est améliorée	Augmentation de plus 10% des trafics ruraux	Campagnes de comptages routiers	Migrations rurales
<u>COMPOSANTE CAPACITÉS INSTITUTIONNELLES</u>			
3.1 Les capacités locales de gestion sont renforcées	50% des acteurs locaux sont bénéficiaires	Rapports annuels de suivi	Insuffisance de participation
3.2 Un secteur privé local propice est développé	50% des privés locaux sont bénéficiaires	Rapports annuels de suivi	Risques bancaires

3.3 Le financement des dépenses de construction et d'entretien des routes rurales est sécurisé	Une charte régionale est signée	Rapports de mission d'évaluation	Risques d'ordre politique
--	---------------------------------	----------------------------------	---------------------------