



République du Mali
Un Peuple - Un But - Une Foi

Bureau du Vérificateur Général

**EVALUATION DE LA POLITIQUE NATIONALE
DES TRANSPORTS, DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT ET DU DESENCLAVEMENT
(PNTITD)
1^{er} PLAN D' ACTIONS : 2015-2019**

RAPPORT D'EVALUATION

**EVALUATION DE LA POLITIQUE NATIONALE
DES TRANSPORTS, DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT ET DU DESENCLAVEMENT
(PNTITD)
1^{er} PLAN D' ACTIONS : 2015-2019**

RAPPORT D'EVALUATION



LISTE DES ABREVIATIONS :

ADM	Aéroports du Mali
AGETIPE	Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public pour l'Emploi
AGEROUTE	Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier
ANAC	Agence Nationale de l'Aviation Civile
ANASER	Agence Nationale de Sécurité Routière
APD	Avant-projet Détaillé
APS	Avant-projet Sommaire
AR	Autorité Routière
BTP	Bâtiments et Travaux Publics
BVG	Bureau du Vérificateur Général
CC	Conseil de Cercle
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CETRU	Cellule des Travaux Routiers d'Urgence
CMC	Conseil Malien des Chargeurs
CMTR	Conseil Malien des Transporteurs Routiers
COMANAV	Compagnie Malienne de Navigation
COVID-19	Coronavirus Disease 2019 (Maladie à Coronavirus 2019)
CPS/ETC	Cellule de Planification et de Statistiques du Secteur des Equipements, des Transports et de la Communication
CR	Conseil Régional
CREDD	Cadre Stratégique pour la Relance Economique et le Développement Durable
CT	Collectivité Territoriale
DAO	Dossier d'Appel d'Offres
DFM	Direction des Finances et du Matériel
DGR	Direction Générale des Routes
DGT	Direction Générale des Transports
DNTTMF	Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
DRB	Direction Régionale du Budget
DRH	Direction des Ressources Humaines
DRR	Direction Régionale des Routes
DRT	Direction Régionale des Transports
DRTTF	Direction Régionale des Transports Terrestres et Fluviaux
EPA	Etablissement Public à caractère Administratif
EPIC	Etablissement Public Industriel et Commercial
EPP	Evaluation des Politiques Publiques
FCFA	Franc de la Communauté Financière Africaine
FER-Mali	Fonds d'Entretien Routier du Mali
GIE	Groupement d'Intérêt Economique
HIMO	Haute Intensité de Main d'Œuvre
IGM	Institut Géographique du Mali
INFP/BTP	Institut National de Formation Professionnelle pour le Bâtiment, les Transports et les Travaux Publics
Km	Kilomètre
Mm	Millimètre

MOD	Maitrise d’Ouvrage Délégée
MTI	Ministère des Transports et des Infrastructures
MTS	Mali Technic System
OPEP	Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole
PAAR	Projet d’Amélioration de l’Accessibilité Rurale
PIB	Produit Intérieur Brut
PNTITD	Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du désenclavement
PTF	Partenaire Technique et Financier
RAP	Rapport Annuel de Performance
RN	Route Nationale
RURPP	Redevance d’Usage Routier sur les Produits Pétroliers Fonds d’Entretien Routier
SNSR	Stratégie Nationale de Sécurité Routière
SOPAFER	Société de Patrimoine Ferroviaire
TIC	Technologie de l’Information et de la Communication
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine

TABLE DES MATIERES :

1) RESUME	1
2) INTRODUCTION :.....	8
A. Contexte de la commande	13
B. Mandat de la mission.....	13
3) METHODOLOGIE DE L’EVALUATION.....	14
A. Théorie du changement.....	14
B. Questions d’évaluation.....	15
C. Matrice d’évaluation.....	17
D. Détails sur la collecte et l’analyse de données	19
4) RESULTATS DE L’EVALUATION.....	22
A. Résultats sur la gouvernance	22
B. Résultats sur l’efficacité opérationnelle	33
C. Résultats sur l’efficience opérationnelle	41
D. Résultats sur les effets	51
E. Résultats sur la durabilité.....	68
5) CONCLUSION DE L’EVALUATION :	75

1) RESUME

MANDAT :

La présente évaluation porte sur le 1^{er} plan d'actions 2015-2019 de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement.

Méthodologie :

Six (6) questions d'évaluation ont été retenues par la mission. Ces questions ont été regroupées selon cinq (5) grands critères d'évaluation des politiques publiques à savoir la gouvernance, l'efficacité opérationnelle, l'efficience opérationnelle, les effets et la durabilité.

Une méthodologie mixte de collecte et d'analyse de données a été déployée pour répondre rigoureusement aux questions d'évaluation en mettant l'accent sur les réalités de terrain vécues par les acteurs et les bénéficiaires de l'intervention. Ainsi, en plus d'entrevues menées auprès des acteurs aux niveaux national et régional, la mission a réalisé un sondage auprès des bénéficiaires du programme.

Résultats :

La mission a abordé l'évaluation à travers six (6) questions d'évaluation regroupées en cinq (5) critères. Les travaux de collecte et d'analyse de données ont abouti aux résultats ci-dessous :

GOUVERNANCE

Le critère de la gouvernance renvoie au fonctionnement de l'intervention, à son dispositif de pilotage et de mise en œuvre. Il amène la mission d'évaluation à s'intéresser au fonctionnement des organes, au rôle et aux responsabilités des acteurs chargés de la mise en œuvre de l'intervention. Il s'agit d'appréhender le cadre d'exécution de la PNTITD et de déterminer si ce cadre favorise la réalisation des activités prévues. La question d'évaluation suivante a ainsi été posée :

question d'évaluation : le système de pilotage et la gestion administrative de la PNTITD ont-ils permis une meilleure mise en œuvre des activités planifiées ?

A l'issue des analyses, la mission d'évaluation est parvenue à la conclusion que la gouvernance de la PNTITD est assez limitée. D'importantes réformes ont été conduites en lien avec le renforcement des capacités institutionnelles des structures en charge de la mise en œuvre de la politique conformément au premier axe stratégique de la PNTITD. Toutefois, ces réformes n'ont pas concerné d'autres aspects très importants qui auraient pu permettre d'augmenter significativement les ressources financières du FER-Mali et de l'ANASER.

Le pilotage stratégique et opérationnel de la PNTITD est déficient en raison de la non-fonctionnalité de l'organe d'orientation et de l'organe d'exécution qui n'ont même pas été formellement créés. La mise en œuvre de la politique a donc souffert de l'absence d'un cadre d'ajustement et d'orientation. Aussi, les activités opérationnelles ont souffert d'un déficit de coordination notamment au niveau régional où il n'existe aucun cadre de coordination ou de concertation entre les acteurs du secteur des Transports et des Infrastructures.

Avec le transfert des compétences en matière de Transports et d'Infrastructures routières aux CT sans les ressources nécessaires à l'exercice desdites compétences, les Communes, les Cercles et Régions n'arrivent pas à apporter leur contribution à la mise en œuvre de la PNTITD. Les CT ne disposent pas de ressources propres suffisantes pour ce faire. De ce qui précède, la gouvernance de la PNTITD connaît d'énormes insuffisances qui n'ont pas permis un meilleur encadrement, une coordination et un suivi-évaluation des activités à hauteur de souhait des activités opérationnelles. C'est pourquoi la mission recommande au **Ministre des Transports et des Infrastructures** :

- créer l'organe d'orientation et l'organe d'exécution de la PNTITD et veiller à leur fonctionnement ;
- instituer un cadre de coordination et de concertation entre les acteurs chargés de la mise en œuvre de la PNTITD au niveau régional.

EFFICACITE OPERATIONNELLE

Ce critère vise à explorer l'efficacité de la PNTITD, autrement dit, le degré d'atteinte des résultats du programme. Au-delà d'un simple bilan de l'exécution, l'évaluation vise également à mieux comprendre les déterminants des succès et des échecs sur le terrain, ainsi que les principaux goulots d'étranglement qui affectent le secteur des Transports et des Infrastructures. Une seule question d'évaluation a donc été approfondie :

question d'évaluation : les objectifs assignés à la PNTITD en termes d'entretien, de réhabilitation et de construction d'infrastructures ont-ils été atteints ?

Pour répondre à cette question, l'équipe d'évaluation a constitué un bilan des objectifs officiels du 1^{er} Plan d'actions de la PNTITD à l'aide des données collectées auprès des acteurs du secteur. Ces données renseignent sur le degré d'atteinte des objectifs tout en permettant d'expliquer et de mieux comprendre les succès et les échecs du programme.

L'analyse du bilan de la PNTITD dans son volet entretien, réhabilitation et construction des infrastructures n'a démontré qu'une efficacité limitée sur la période d'évaluation. De nombreux indicateurs de suivi du programme indiquent des progrès perceptibles, mais n'atteignant pas les cibles escomptées. Le taux d'exécution des activités d'entretien, de réhabilitation et de construction des infrastructures demeure donc assez faible. Aucun des 6 indicateurs évalués de cet Axe stratégique 2 n'a été atteint avec un taux d'exécution de 89,81% pour l'indicateur portant sur la longueur de routes bitumées entretenues et 35,32% pour celui relatif à la longueur de routes bitumées entretenues. De même, sur 7 082 km de routes bitumées et de pistes rurales à réaliser, seulement 2 157, 33 km ont été réalisés soit un taux d'exécution de 30,46%.

Ce niveau faible d'atteinte des objectifs s'explique par l'existence de plusieurs difficultés signalées par les acteurs. Le secteur des Transports et des Infrastructures reste en proie au sous-financement chronique par rapport aux projections budgétaires initiales, il n'est donc pas surprenant que, confronté à un manque de moyens, il doive faire face à de nombreux besoins non comblés. Tous les goulots d'étranglement ne sont toutefois pas uniquement imputables au manque de moyens financiers. On peut citer, entre autres, l'insuffisance des ressources matérielles, l'insuffisance et la faible qualification des ressources humaines, la lourdeur des procédures

administratives qui affectent notamment la mise en œuvre des plans de formation, l'insécurité et la non-libération des emprises qui n'ont pas permis l'exécution de plusieurs projets et programmes routiers, l'absence d'études à certains projets et programmes routiers.

Pour renforcer l'efficacité opérationnelle de la PNTITD, la mission recommande au **Ministre des Transports et des infrastructures** d'explorer les possibilités ouvertes par le Partenariat Public-Privé pour la mise en œuvre des projets de construction et de réhabilitation des infrastructures de transports.

EFFICIENCE OPERATIONNELLE

Au-delà des mécanismes de financement prévus par la PNTITD, la mission d'évaluation entendait, à travers ce critère, s'intéresser à la mobilisation des ressources financières et à leur mise à disposition aux acteurs afin de permettre l'exécution des activités planifiées. Par conséquent, elle s'est posé la question d'évaluation suivante :

question d'évaluation : la mobilisation et l'utilisation des ressources de la PNTITD ont-elles favorisé la réalisation des activités prévues ?

La question du sous-financement du secteur des Transports et des Infrastructures a limité l'efficacité de la PNTITD. Sur le plan opérationnel, la quasi-totalité des acteurs rencontrés reconnaît que les ressources financières mises à leur disposition sont insuffisantes et ne permettent donc pas d'assurer la mise en œuvre des activités planifiées. Ce sous-financement est accentué par l'existence de difficultés de mobilisation des ressources financières. L'exemple peut être sur l'ANASER et le FER-Mali auxquels d'importantes ressources financières échappent à cause de la non-prise en compte de certains aspects dans les réformes entreprises. Aussi, les ressources mobilisées ne sont pas mises à la disposition à temps, le tout ajouté à la lenteur et à la complexité des procédures. Le niveau des crédits est insuffisant et arrive à peine à assurer le fonctionnement minimal des services.

De tout ce qui précède, il est alors évident que les acteurs du secteur soient moins efficaces avec des activités qui ne sont pas du tout réalisées ou qui ne sont pas réalisées dans les délais prévus. C'est le cas des travaux d'entretien routier qui sont exécutés en retard et le plus souvent pendant l'hivernage. Avec un taux moyen de 34,85% de besoins couverts par les ressources disponibles, le secteur des Transports et des Infrastructures peine à être efficace dans la mise en œuvre des activités, toute chose qui ne garantit pas les effets escomptés de la politique sur les populations. En conséquence, la mission recommande :

Au Ministre des Transports et des Infrastructures :

- veiller auprès des acteurs concernés à la stricte application de l'Arrêté interministériel n° 10-0696/MET-MEF-MSIPC-MJ-SG du 16 mars 2010 portant modalités de mise à la disposition de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière du produit des amendes provenant des infractions aux règles de la circulation routière.

Au Ministre de l'Economie et des Finances et au Ministre des Transports et des Infrastructures :

- veiller à ce que les services des Douanes mettent à la disposition du Fonds d'Entretien Routier les statistiques mensuelles relatives aux quantités de produits pétroliers importés ;

- digitaliser le paiement des redevances de péage et de pesage ;
- veiller au respect du calendrier d'entretien routier par l'ensemble des acteurs ;
- mettre en place des mécanismes allant vers le financement pluriannuel de l'entretien routier.

Au Directeur Général de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière :

- mener des actions d'information et de sensibilisation auprès des acteurs concernés en ce qui concerne la stricte application de l'Arrêté interministériel n°10-0696/MET-MEF-MSIPC-MJ-SG du 16 mars 2010 portant modalités de mise à la disposition de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière du produit des amendes provenant des infractions aux règles de la circulation routière ;
- mener des actions de sensibilisation auprès des acteurs concernés pour la mobilisation effective des amendes prononcées par les juridictions suite aux infractions aux règles de la circulation routière.

Au Directeur Général des Transports et au Directeur Général de Mali Technic System :

- veiller à ce que toutes informations pertinentes et fiables de reddition des comptes soient systématiquement transmises à l'Agence Nationale de la Sécurité Routière.

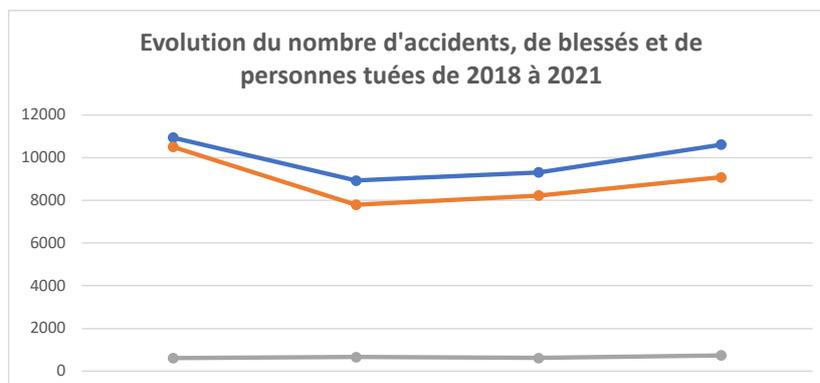
EFFETS

Le critère des effets s'intéresse aux résultats produits par l'intervention. Pour cela, la mission a utilisé la méthode de l'outcome harvesting afin de répondre aux questions d'évaluation suivantes :

question d'évaluation 1 : la PNTITD a-t-elle contribué à réduire l'insécurité dans le transport (routier, fluvial, aérien, ferroviaire) ?

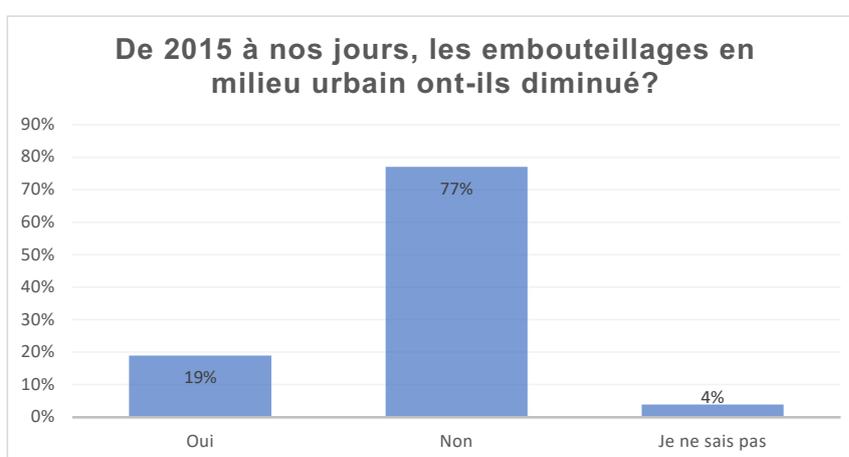
Question d'évaluation 2 : la PNTITD a-t-elle amélioré la mobilité urbaine et renforcé l'accessibilité des populations aux marchés et aux services sociaux de base ?

L'analyse des données collectées auprès des acteurs et des bénéficiaires permet de soutenir que la PNTITD a contribué à lutter contre l'insécurité dans le transport et à améliorer la mobilité urbaine et l'accessibilité rurale. Toutefois, cette contribution demeure assez faible et les effets produits sont très peu perceptibles. En effet, malgré les efforts entrepris, le nombre d'accidents de la circulation routière, de blessés et de personnes tuées est en hausse année après année.



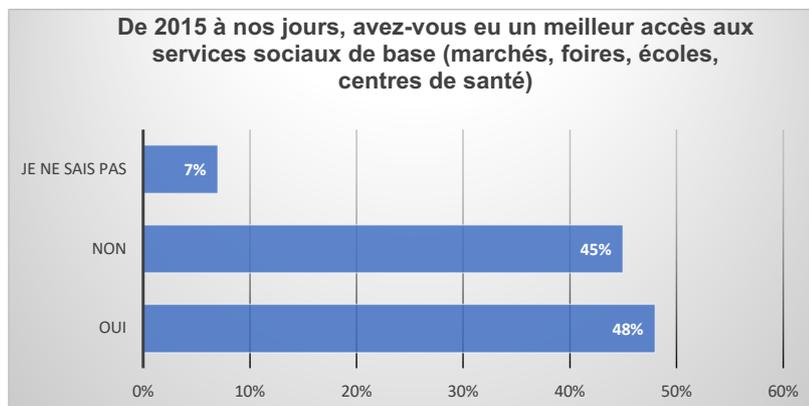
Source : rapports d'activités de l'ANASER

De même, en dépit de grands travaux de voiries urbaines, la population sondée estime majoritairement que la mobilité urbaine n'a pas été améliorée.



Source : sondage auprès des bénéficiaires

Grâce au PAAR, les aménagements de pistes rurales ont largement contribué à assurer le désenclavement intérieur même si 48% des populations interrogées affirment le contraire. Ces aménagements de pistes rurales et les travaux connexes ont facilité l'accès des populations aux services sociaux de base. Toutefois, ces effets positifs du PAAR ne peuvent être généralisés à l'ensemble du territoire, car ce projet n'intervient que dans les Régions de Koulikoro et Sikasso. Dans les autres Régions, on ne peut soutenir une amélioration de l'accessibilité rurale, car les Communes, censées y contribuer, ne disposent pas de ressources financières à cet effet.



Source : sondage auprès des bénéficiaires

En plus du transport routier, les transports aérien, fluvial et ferroviaire apportent une contribution assez négligeable au désenclavement intérieur et extérieur du pays. S'agissant de la contribution de la PNTITD à la croissance économique, une étude serait nécessaire pour dégager l'apport du secteur des Transports et des Infrastructures au PIB de notre pays. Pour renforcer les effets de la PNTITD, la mission recommande :

Au Ministre des Transports et des Infrastructures :

- revoir les conditions d'attribution et de conservation des permis de conduire.

Au Ministre de l'Industrie et du Commerce, au Ministre de l'Economie et des Finances et au Ministre des Transports et des Infrastructures :

- adopter une réglementation relative à l'importation des pneumatiques d'occasion ;
- adopter une réglementation relative à la limite d'âge des véhicules importés conformément à la Charte africaine sur la sécurité routière ratifiée par le Mali.

Au Directeur Général de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière :

- faire davantage de sensibilisation auprès des usagers pour le respect du Code de la route.

Au Directeur Général de Mali Technic System :

- veiller au respect des points de contrôle technique des véhicules ;
- équiper le centre de Koulikoro d'équipements et de matériels de visite technique.

DURABILITE

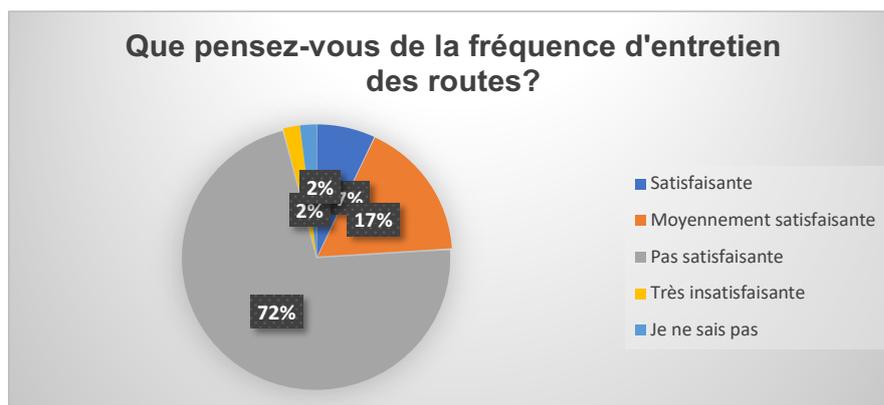
L'Evaluation des Politiques Publiques s'intéresse également à la durabilité des interventions, c'est-à-dire leur propension à avoir des effets durables. S'agissant de la continuation des bénéfices résultant de la politique, l'équipe d'évaluation a posé la question suivante :

question d'évaluation : dans quelle mesure les infrastructures réalisées dans le cadre de la PNTITD peuvent perdurer dans le temps ?

Les travaux d'évaluation permettent de soutenir que les mécanismes mis en place garantissent une durabilité mitigée des effets de la PNTITD.

Les facteurs de dégradation des infrastructures sont assez nombreux et les mécanismes n'existent pas pour les maîtriser. C'est le cas pour les deux (2) principaux facteurs que sont le défaut d'entretien fréquent et les

surcharges. Les entretiens ne sont pas faits régulièrement ou sont faits pendant l'hivernage. Plusieurs routes ont dépassé le stade des entretiens et nécessitent une réhabilitation.



Source : sondage auprès des bénéficiaires

De l'avis des acteurs rencontrés, la suspension de l'application des pénalités de surcharges encourage les transporteurs à modifier les dimensions des véhicules pour transporter davantage de marchandises, profitant du laxisme des autorités. Ces différents facteurs accélèrent la dégradation des routes, mais n'assurent pas leur durabilité.

En revanche, en ce qui concerne les pistes rurales, les mécanismes d'entretien institués dans certaines localités sont porteurs d'espoir. Il s'agit d'abord des brigades villageoises instituées par le PAAR dans les localités d'intervention. Ces brigades assurent l'entretien des pistes rurales aménagées dans le cadre du projet. Il s'agit ensuite du Comité de gestion de la piste rurale N'Kourala-Kafana dans la Région de Sikasso. Le système de redevance instituée en contrepartie de l'utilisation de ladite piste garantit sa durabilité. Pour garantir la durabilité des infrastructures routières, la mission recommande :

Au Directeur Général du Fonds d'Entretien Routier :

- appliquer les pénalités de surcharges conformément à la réglementation.

Au Ministre des Transports et des Infrastructures :

- veiller à l'application de la réglementation en vigueur en ce qui concerne les véhicules hors gabarits.

Au Ministre des Transports et des Infrastructures et au Ministre de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation :

- veiller à la mise en place systématique d'un mécanisme pérenne d'entretien des pistes rurales à l'image du Comité de gestion de la piste rurale N'Kourala-Kafana au niveau des Collectivités Territoriales.

2) INTRODUCTION :

1. Avec une superficie de 1 241 238 km² et une population de 22 395 483 habitants , le Mali est l'un des pays les plus enclavés de la sous-région.
2. Les principaux centres économiques du Mali se trouvent à plus de 1 000 km des ports maritimes les plus proches. Les distances d'est en ouest et du nord au sud sont d'environ 1 700 km. Le Mali partage ses frontières (5 200 km) avec l'Algérie au Nord, le Niger à l'Est, le Burkina Faso au Sud-est, la Côte d'Ivoire au Sud-ouest, le Sénégal à l'Ouest et la Mauritanie au Nord-ouest.
3. Face aux contraintes et défis de développement économique et social dans le secteur, le Ministère des Transports et des Infrastructures a élaboré en 2015 la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) pour booster les activités du secteur des transports. Cette politique oriente les activités du secteur jusqu'à l'horizon 2035.
4. Le document de la PNTITD et son premier plan d'actions ont été adoptés par le Gouvernement le 27 octobre 2015 et approuvés par Décret n°2016-0066/P-RM du 15 février 2016. Ce plan d'actions est le document de planification qui permet de suivre la mise en œuvre des actions concourant à l'atteinte des objectifs de la PNTITD. Il prévoit par axe stratégique, les objectifs stratégiques, les résultats attendus, les actions retenues, les indicateurs de vérification ainsi que le coût par action et par année de mise en œuvre du plan.
5. Au Mali, quatre (4) modes de transport sont utilisés à savoir :
 - le transport routier ;
 - le transport ferroviaire ;
 - le transport fluvial ;
 - le transport aérien.
6. Le réseau routier classé compte 4 621 liaisons totalisant un linéaire de 89 024 km. Il est réparti en routes d'intérêts national, régional, local et communal .
7. Le transport ferroviaire repose sur une ligne à écartement métrique unique qui relie Dakar à Bamako sur 1 286 km dont 642 km au Mali et desservant 24 gares tout au long de son parcours au Mali.
8. En ce qui concerne le transport fluvial, le Mali dispose de nombreux biefs navigables sur les fleuves Sénégal et Niger totalisant 2 334 km de voies, mais qui ne sont navigables que sur 4 à 7,5 mois par an.
9. S'agissant du transport aérien, il est riche de 26 aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, dont cinq (5) reçoivent des vols réguliers. En outre, six (6) aéroports sont ouverts au trafic international. Il s'agit de Bamako, Kayes, Sikasso, Gao et Tombouctou.

¹ Source : Institut National de la Statistique du Mali, 5^{ème} Recensement Général de la Population et de l'Habitat, 2023.

² Suivant la Loi n°05-041 du 22 juillet 2005 portant principes de classement des routes et le Décret n°05-431/P-RM du 30 septembre 2005 portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées définissent le réseau routier classé du Mali.

10. La mise en œuvre de la PNTITD fait intervenir une diversité d'acteurs au nombre desquels figurent :
- **l'Etat** : il est le premier responsable de la mise en œuvre de la PNTITD. A ce titre, il assure essentiellement la construction, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures et ouvrages d'art. Ces actions sont réalisées par des services et organismes agissant au nom de l'Etat ainsi qu'il suit :
 - **la Cellule de Planification et de Statistique (CPS)** : service rattaché, la CPS du Secteur Equipement, Transports et Communication est entre autres chargée de suivre et d'évaluer les plans, programmes et projets de développement sectoriels et de veiller à leur cohérence intra-sectorielle et spatiale ;
 - **la Direction Générale des Routes (DGR)** : créée par la Loi n°2021-039 du 08 juillet 2021, la DGR est un service central du Ministère chargé des Routes. Elle a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale dans le domaine des routes et des ouvrages d'art et d'assurer la coordination et le contrôle des activités des services et organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de cette politique ;
 - **la Direction Générale des Transports (DGT)** : créée par l'Ordonnance n°2022-008/PT-RM du 11 mars 2022, la DGT est un service central du Ministère chargé des Transports. Elle a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial, de veiller à en assurer l'exécution et d'assurer la coordination et le contrôle technique des services extérieurs, régionaux, subrégionaux, rattachés et des organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de ladite politique ;
 - **la Direction des Finances et du Matériel (DFM) du Ministère chargé des Routes** : la DFM est chargée d'assurer l'exécution des fonds publics mis à la disposition du Département pour le financement de ses activités. Elle procède à la passation des marchés publics conformément à la réglementation en vigueur ;
 - **la Direction des Ressources Humaines (DRH) du Secteur des Transports et des Infrastructures** : la DRH a pour mission, entre autres, de concevoir et de mettre en œuvre les plans et programmes de développement des ressources humaines et d'assurer la gestion des cadres organiques des services du Ministère ;
 - **l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER)** : établissement public à caractère administratif, l'ANASER a pour mission de promouvoir et de renforcer la sécurité routière et de contribuer à l'amélioration des conditions d'exploitation du réseau routier à travers des actions de formation, d'information et de sensibilisation ;
 - **l'Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier (AGEROUTE)** : l'AGEROUTE est un établissement public à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elle a pour mission d'assurer la gestion des travaux d'entretien routier exécutés en entreprise. A ce titre, elle élabore les Dossiers d'Appel

³ Article 2 de la Loi n°2021-039 du 08 juillet 2021 portant création de la Direction Générale des Routes.

d'Offres (DAO), attribue les marchés, contrôle les travaux exécutés et assure le paiement des prestations des entreprises chargées de l'exécution des travaux et des bureaux d'études commis pour la fourniture de services ;

- **l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)** : établissement public à caractère administratif, l'ANAC a pour mission de participer à l'élaboration des éléments de la politique nationale en matière d'aviation civile et d'en assurer la mise en œuvre et le suivi. A ce titre, elle est chargée notamment de planifier, de coordonner et de superviser l'ensemble des activités de l'Aviation Civile et de contrôler l'application des règles de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;
- **le Fonds d'Entretien Routier du Mali (FER-Mali)** : c'est à la faveur de la Loi n°2022-024 du 28 juin 2022 que l'Autorité Routière a été remplacée par le Fonds d'Entretien Routier. Le FER-Mali est un établissement public à caractère administratif qui a pour mission d'assurer le financement de l'entretien routier ;
- **la Cellule des Travaux Routiers d'Urgence (CETRU)** : la CETRU est un service rattaché au Secrétariat général du Ministère chargé des Routes. Elle a pour mission d'assurer l'exécution des travaux routiers nécessités par l'urgence. A ce titre, elle est chargée de la réparation des dommages causés aux routes et aux ouvrages de franchissement par les intempéries et les calamités et de l'exécution des travaux d'entretien routier dans toutes les zones géographiques où l'entretien du réseau routier n'est pas assuré par les entreprises privées .
- **les Aéroports du Mali (ADM)** : créé sous la forme juridique d'un établissement public à caractère industriel et commercial, ADM a pour mission la gestion des aérodromes, l'exploitation et le développement des installations, des ouvrages et services commerciaux des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique ;
- **l'Institut Géographique du Mali (IGM)** : l'IGM est un établissement public à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Il est chargé entre autres de concevoir, d'établir et de mettre à jour la carte de base du territoire national, d'assurer la couverture systématique et régulière du territoire national en photographies aériennes et en imageries satellitaires et de coordonner et de contrôler les activités en matière de production, de centralisation, de conservation, de gestion et de diffusion de l'information géographique se rapportant notamment au génie civil ;
- **l'Agence Nationale de la Météorologie (MALI-METEO)** : l'Agence Nationale de la Météorologie est un établissement public à caractère administratif. Dans le cadre de la mise en œuvre de la PNTITD, elle est notamment chargée de fournir les informations et services météorologiques et promouvoir leur utilisation dans les différents secteurs socio-économiques et de participer à la réalisation d'études

⁴ Article 2 l'Ordonnance N°2022-008/PT-RM du 11 mars 2022 modifiée et ratifiée par la Loi n°2022-016 du 23 juin 2022.

⁵ Article 2 de l'Ordonnance n°05-024/P-RM du 27 septembre 2005 portant création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ratifiée par la Loi n°05-066 du 26 décembre 2005.

et de recherches météorologiques et climatiques en rapport avec sa mission ;

- **la Société de Patrimoine Ferroviaire (SOPAFER)** : la SOPAFER est une société d'Etat créée par l'Ordonnance n°2017-015/P-RM du 30 mars 2017. Elle a pour mission la construction, la réhabilitation, le renouvellement, l'extension et la gestion comptable et financière des infrastructures ferroviaires de l'Etat ;
- **la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV)** : société d'Etat jouissant de la personnalité morale et de l'autonomie financière, la COMANAV a pour rôle principal d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur par voie fluviale. Elle a pour objet l'exploitation des transports fluviaux et la gestion d'activités connexes ;
- **la société Mali Technic System (MTS)** : elle assure le contrôle technique des véhicules sur la base d'une convention de concession conclue avec l'Etat ;
- **le Conseil Malien des Chargeurs (CMC)** : établissement public à caractère professionnel doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, le CMC a pour mission l'organisation et la représentation professionnelles des chargeurs maliens. A cet effet, il défend les intérêts des chargeurs en leur fournissant des conseils et des prestations tout le long de la chaîne des transports. Le CMC est à la fois acteur et bénéficiaire de la mise en œuvre de la PNTITD ;
- **le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR)** : le CMTR est un établissement public à caractère professionnel qui a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des transporteurs routiers. Il est chargé notamment d'appuyer et d'assurer l'encadrement des transporteurs routiers, de défendre leurs intérêts tout le long de la chaîne des transports et de participer à l'exécution des travaux de construction des équipements de transport routier, notamment des gares routières, des aires de stationnement et de repos . Le CMTR est à la fois acteur et bénéficiaire de la mise en œuvre de la PNTITD.
En outre, d'autres structures participent à la mise en œuvre de la PNTITD à travers la formation professionnelle dans le domaine du bâtiment et des travaux publics. Il s'agit, à titre illustratif, de l'Institut National de Formation Professionnelle pour le Bâtiment, les Transports et les Travaux Publics (INFP/BTP) et du Centre National de Recherche et d'Expérimentation en Bâtiment et Travaux publics (CNREX-BTP) ;
- **les Collectivités Territoriales (CT)** : les CT participent à la mise en œuvre de la PNTITD à la faveur des lois sur la libre administration. La Loi n°05-04 du 22 juillet 2005 portant principes de classement des routes confie aux Collectivités Territoriales Communes, Cercles et Régions la responsabilité de construire et d'entretenir les routes classées d'intérêt communal, local et régional ;

⁶ Article 2 de la Loi n°2022-024 du 28 juin 2022 portant création du Fonds d'Entretien Routier du Mali.

⁷ Article 2 de l'Ordonnance n°2023-002/PT-RM du 12 janvier 2023 portant modification de la Loi n°03-029 du 21 juillet 2003 portant création de la Cellule des Travaux Routiers d'Urgence.

⁸ Article 2 de la Loi n°2016-029 /P-RM du 7 juillet 2016 portant création de « Aéroports du Mali ».

- **les Partenaires Techniques et Financiers (PTF)** : ils participent au financement de l'intervention à hauteur de 88%. Les principaux PTF identifiés dans le cadre du financement de la PNTITD sont : la Banque Islamique du Développement, la Banque Ouest-Africaine de Développement, la Banque Africaine de Développement, la Banque Mondiale, le Fonds Koweïtien pour le Développement Economique Arabe, l'Union Européenne, le Fonds de Solidarité pour le Développement, le Fonds de l'OPEP pour le Développement International, la Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique et le Fonds Africain de Développement ;
- **la société civile** : les organisations de la société civile participent à la mise en œuvre de la PNTITD en qualité d'acteurs et de bénéficiaires. D'une part, ils sont membres de l'organe d'orientation et de l'organe d'exécution. D'autre part, différentes organisations de la société civile mènent des actions allant dans le sens de l'information et de la sensibilisation des adhérents.

Financement de la PNTITD

11. Le financement global nécessaire à la mise en œuvre du 1^{er} plan d'actions quinquennal de la PNTITD est évalué à environ à 3 856 435 000 000 FCFA. La répartition de ce budget s'effectue par année selon une période de cinq (5) ans. Le financement incombe essentiellement à l'Etat à hauteur de 12% et aux PTF à hauteur de 88% du budget total.

Tableau 1 : budget global du 1^{er} plan d'actions de la PNTITD

Source de financement	Montant en FCFA	Pourcentage
Etat	462 720 000 000	12%
PTF	3 393 715 000 000	88%
Total	3 856 435 000 000	100%

Source : plan d'actions de la PNTITD, page 52.

12. La vision de la PNTITD est de « faire du désenclavement intérieur et extérieur le moteur d'une croissance forte et durable, pour un développement socioéconomique et culturel du pays au bénéfice des populations ». La stratégie consiste à étendre et à améliorer la qualité du réseau de transport. Son objectif général est de contribuer à la croissance économique par le désenclavement intérieur et extérieur, de créer un environnement juridique et institutionnel propice aux investissements et à une gestion performante du secteur des transports, d'assurer une articulation entre les différentes politiques et stratégies d'intervention et contribuer au renforcement des capacités afin de répondre aux besoins d'aménagement du territoire de façon pérenne d'un point de vue social, économique et environnemental.
13. Cet objectif est en cohérence avec l'Objectif global 3.5 du Cadre Stratégique pour la Relance Economique et le Développement Durable (CREDD) qui consiste à « développer et améliorer l'efficacité des secteurs d'appui à la production ». Sur la base de cet objectif global,

le CREDD prévoit en son objectif stratégique 3.5.1 le développement et l'amélioration de l'efficacité des infrastructures de transport. C'est en cela qu'il est attendu du secteur des Transports une contribution substantielle à la croissance économique.

14. Prenant en compte les obstacles majeurs identifiés par l'analyse diagnostique, la mise en œuvre de la PNTITD se fait à travers les huit (8) axes stratégiques ci-après.

- **Axe stratégique n°1** : renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'administration et des autres acteurs par la formation, l'équipement et le recrutement.
- **Axe stratégique n°2** : entretien et réhabilitation des équipements et infrastructures existants.
- **Axe stratégique n°3** : poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures.
- **Axe stratégique n°4** : développement et promotion du transport rural.
- **Axe stratégique n°5** : renforcement du mécanisme de financement de l'entretien routier.
- **Axe stratégique n°6** : développement du transport multimodal et amélioration de la performance des activités de transport.
- **Axe stratégique n°7** : promotion de la sécurité et de la sûreté des transports.
- **Axe stratégique n°8** : promotion de l'utilisation des TIC au niveau du secteur des transports.

15. Le premier plan d'actions de mise en œuvre de la PNTITD a été élaboré pour la période 2015-2019. Il comprend huit (8) axes stratégiques, 60 objectifs stratégiques et 196 actions assorties de résultats attendus et d'indicateurs de suivi.

A. Contexte de la commande

16. Contrairement aux premières missions d'évaluation de politiques publiques du BVG qui ont été ordonnées par le Vérificateur Général sur saisine préalable du Gouvernement, la présente a été décidée par lui de sa propre initiative. Cette possibilité découle de l'adoption de la Loi n°2021-069 du 23 décembre 2021 instituant le Vérificateur Général dont l'article 2 l'autorise désormais à effectuer, de sa propre initiative, des missions d'évaluation de politiques publiques.

B. Mandat de la mission

17. Par Pouvoirs n°015/2023/BVG du 12 avril 2023 et en vertu des dispositions de l'article 2 de la Loi n°2021-069 du 23 décembre 2021 l'instituant, le Vérificateur Général a ordonné l'évaluation de la politique nationale des transports, des infrastructures des transports et du désenclavement (PNTITD).

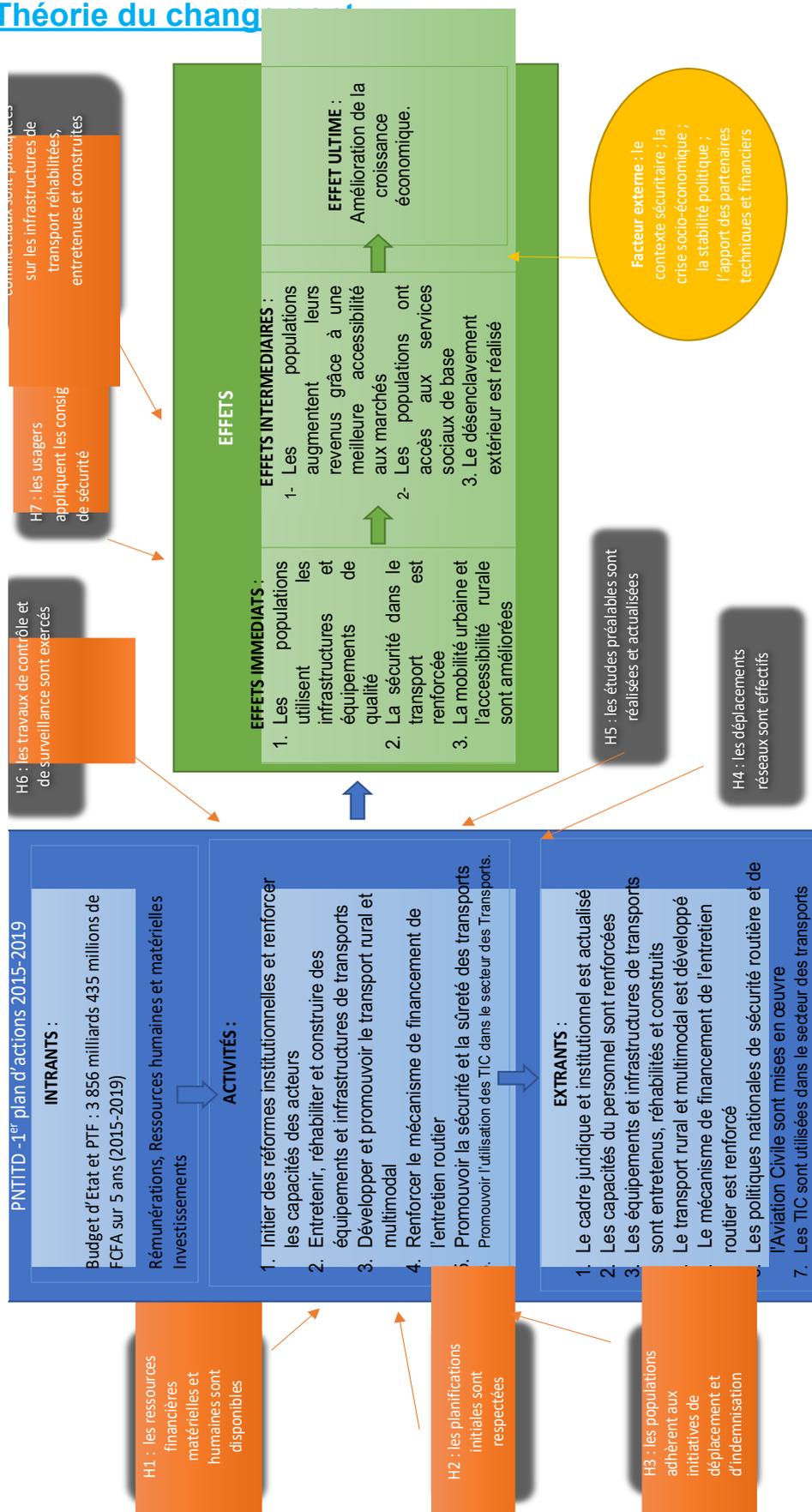
18. En vue d'avoir une vision claire et précise du programme, la mission d'évaluation a circonscrit son mandat au premier plan d'actions de la PNTITD dont la période de mise en œuvre s'étend de 2015 à 2019.

19. Ce choix n'est pas fortuit dans la mesure où les conclusions de la mission pourront orienter la conception du deuxième plan d'actions de la PNTITD qui n'a pas encore été élaboré.

3) METHODOLOGIE DE L'EVALUATION

20. L'évaluation du 1^{er} plan d'actions de la PNTITD a été réalisée entre avril et août 2023. Les travaux d'évaluation ont été exécutés conformément à la méthodologie résumée ainsi qu'il suit dans la présente section.

A. Théorie du changement



21. La PNTITD vise in fine, à contribuer à l'amélioration de la croissance économique à travers la réalisation du désenclavement intérieur et extérieur et l'accès des populations aux services sociaux de base. Pour atteindre cet objectif, le programme met un accent particulier sur l'entretien, la réhabilitation et la construction d'infrastructures de transports routier, aérien, fluvial et ferroviaire. Il prévoit également une série de réformes institutionnelles ainsi que le renforcement de capacité des acteurs du secteur des Transports et des Infrastructures.
22. Ces différentes activités devraient permettre aux bénéficiaires d'utiliser des infrastructures et équipements de qualité et de se sentir en sécurité dans l'utilisation desdites infrastructures.
23. Toutefois, les objectifs ci-dessus fixés ne peuvent être atteints sans la mobilisation à temps de ressources financières suffisantes, sans un contrôle et une surveillance efficaces des travaux, sans un comportement responsable des usagers et sans l'exploitation des infrastructures et équipements de transport.

B. Questions d'évaluation

24. A l'issue de l'analyse préliminaire de la PNTITD, des questions d'évaluation ont été identifiées. Partant du principe que l'on ne peut examiner une politique sous tous ses angles en une seule évaluation, six (6) questions d'évaluation ont été retenues et regroupées en cinq (5) grands questionnements de performance des politiques publiques à savoir la gouvernance, l'efficacité opérationnelle, l'efficience opérationnelle, les effets et la durabilité.

GOVERNANCE

Question d'évaluation : le système de pilotage et la gestion administrative de la PNTITD ont-ils permis une meilleure mise en œuvre des activités planifiées ?

EFFICACITE OPERATIONNELLE

Question d'évaluation : les objectifs assignés à la PNTITD en termes d'entretien, de réhabilitation et de construction des infrastructures ont-ils été atteints ?

EFFICIENCE OPERATIONNELLE

Question d'évaluation : la mobilisation et l'utilisation des ressources de la PNTITD ont-elles favorisé la réalisation des activités prévues ?

EFFETS

Question d'évaluation 1 : la PNTITD a-t-elle contribué à réduire l'insécurité dans le transport (routier, fluvial, aérien, ferroviaire) ?

Question d'évaluation 2 : la PNTITD a-t-elle amélioré la mobilité urbaine et renforcé l'accessibilité des populations aux marchés et aux services sociaux de base ?

DURABILITE

Question d'évaluation : dans quelle mesure les infrastructures réalisées dans le cadre de la PNTITD peuvent perdurer dans le temps ?

25. Les questions d'évaluation ci-dessus identifiées ont été analysées dans une matrice d'évaluation ci-dessous, avec indication pour chaque question, des variables, des indicateurs, des méthodes de collecte et sources de données, l'échantillonnage choisi, l'instrument de collecte applicable, la méthode de mesure des effets ou devis ainsi que du plan d'analyse.

C. Matrice d'évaluation

Critères d'évaluation	Question d'évaluation	Type de question	Variabiles	Indicateurs	Devis	Méthodes de collecte	Source de données	Échantillon	Instrument de collecte	Plan d'analyse
GOUVERNANCE	Le système de pilotage et la gestion administrative de la PNTITD ont-ils permis une meilleure mise en œuvre des activités planifiées ?	Descriptif	Adéquation entre le cadre institutionnel et administratif et les activités de la PNTITD	Degré de suivi, de contrôle et de coordination des acteurs de la PNTITD Niveau de fonctionnement des organes		Revue documentaire, entrevue et sondage	PNTITD, Base de données de la CPS, acteurs et responsables du programme, comptes rendus des réunions et rapports d'activité	Choix raisonné	Grille d'analyse documentaire, Guides d'entretien, Questionnaires	Analyse qualitative déductive
	Les objectifs assignés à la PNTITD en termes d'entretien, de réhabilitation et de construction des infrastructures ont-ils été atteints ?	Normatif	Disponibilité et qualité des infrastructures, Renforcement de capacité des acteurs	Nombre d'infrastructures réhabilitées, entretenues et construites Taux d'exécution du programme de formation Degré d'adéquation entre les prévisions et les réalisations		Revue documentaire, entretiens, observation	Plan d'actions de la PNTITD, Rapports Annuels de Performance, rapports d'activités, Plans de formation, Plans de carrière	Choix raisonné	Grille d'analyse documentaire, Guides d'entretien, Fiches d'analyses terrain	Analyse qualitative
EFFICACITE OPERATIONNELLE	La mobilisation et l'utilisation des ressources de la PNTITD ont-elles favorisé la réalisation des activités prévues ?		Utilisation optimale des ressources	Taux et délai de mobilisation des ressources Niveau de réalisation des activités Délai d'exécution des travaux, Coût moyen par activité		Revue documentaire, Entrevue, étude comparée	Rapports d'activités, Rapports des revues sectorielles ; Budget-Programmes des départements ministériels Etat d'exécution du Budget, contrats/plan, données statistiques des projets similaires	Choix raisonné	Grille d'analyse documentaire, Guides d'entretien	Analyse qualitative déductive
	La PNTITD a-t-elle contribué à réduire l'insécurité dans le transport ?	Descriptif	Situation des accidents sur les routes	Evolution du nombre d'accidents sur les routes Taux de satisfaction de la population	Outcome harver sting	Revue documentaire, Entrevue, Sondage et focus group	Bénéficiaires (CMTR, CMC), Base de données ANASER, Stratégie Nationale de Sécurité Routière Base de données ANAC, SOPAFER, Brigade fluviale	Choix raisonné	Grille d'analyse documentaire, Guides d'entretien Questionnaires	Analyse qualitative déductive Analyse quantitative descriptive
EFFETS	La PNTITD a-t-elle amélioré la mobilité urbaine et renforcé l'accessibilité des populations aux	Descriptif	Accessibilité des populations aux services	Degré d'accès des populations aux services sociaux de base, Niveau de création de richesse Taux de satisfaction de la population	Outcome harver sting	Revue documentaire, Entrevue, Sondage et focus group	Bénéficiaires (CMTR, CMC), Le développement social	Choix raisonné	Grille d'analyse documentaire, Guides d'entretien	Analyse qualitative déductive

Viabilité / Durabilité	marchés et aux services sociaux de base ?	Descriptif	sociaux de base Amélioration des conditions de vie des populations	Degré de dégradation des routes Fréquence d'entretien et réhabilitation Taux de réalisation des missions de suivi et de contrôle Taux d'application de la pénalité de surcharge		Revue documentaire, Entrevue et observation	Statistique des services sociaux de base	Choix raisonné	Questionnaires	Analyse quantitative descriptive
							Statistiques DGR, FER, AGEROUTE, PAAR, DGT, CT, CMTR, CMC		Grille d'analyse documentaire, Guides d'entretien Questionnaires	Analyse qualitative déductive Analyse quantitative descriptive

D. Détails sur la collecte et l'analyse de données

Techniques de collecte de données

26. Afin de procéder à l'évaluation, la mission a utilisé trois (3) grandes approches de collecte de données. Il s'agit des approches qualitative, quantitative et de la collecte documentaire.
27. L'approche qualitative a porté sur des entrevues individuelles semi-dirigées avec les acteurs chargés de la mise en œuvre de l'intervention. Ces acteurs sont constitués par des responsables du Secrétariat Général du Ministère chargé des Transports et des Infrastructures, des services centraux et des organismes personnalisés. Il s'agit également des Directeurs régionaux de Services chargés d'assurer la mise en œuvre de la politique dans les Régions de Koulikoro, Ségou et Sikasso. A cet effet, des guides d'entretien ont été élaborés par la mission. En raison du nombre élevé d'acteurs à rencontrer, certains guides d'entrevue ont été renseignés par des acteurs et transmis à la mission. Les données collectées à l'issue de cette approche qualitative ont été complétées par l'observation directe de certains résultats sur le terrain.
28. L'approche quantitative a consisté à administrer un questionnaire de sondage auprès des bénéficiaires de la PNTITD. Il s'agissait de questions relatives aux effets ressentis par les bénéficiaires et attribuables à l'intervention. Les données collectées à l'issue de cette approche quantitative ont été complétées par un focus group réalisé avec les membres du syndicat des transporteurs routiers, urbains, interurbains et internationaux de Koulikoro.
29. S'agissant de la revue documentaire, la mission a collecté des documents auprès des acteurs de la PNTITD. Ces différents documents, composés essentiellement de rapports d'activités et de Rapports Annuels de Performance (RAP), ont été exploités pour enrichir l'analyse des données qualitatives et quantitatives.

Echantillonnage

30. La constitution de l'échantillon a tenu compte de plusieurs facteurs et notamment l'insécurité qui affecte certaines régions du pays, toute chose qui a constitué une limite aux possibilités de travaux de terrain. En excluant donc les zones d'insécurité pour l'équipe, la mission, sur la base de sa connaissance de la PNTITD, a sélectionné des localités dans lesquelles le niveau de mise en œuvre de l'intervention est dynamique. Les Régions retenues sont donc Koulikoro, Sikasso, Ségou et le District de Bamako. A l'intérieur de ces Régions, en plus des parties prenantes régionales rencontrées, les bénéficiaires ont été sélectionnés de façon aléatoire. En résumé, les enquêtes de terrain se sont déroulées auprès de deux catégories de cibles : d'une part les acteurs de mise en œuvre de la PNTITD et d'autre part les bénéficiaires de l'intervention.
31. Pour les acteurs chargés de la mise en œuvre de la PNTITD, ils appartiennent aux services techniques de l'Etat, aux Collectivités Territoriales (CT) et aux organisations socio-professionnelles.

Tableau 2 : répartition des acteurs concernés par la collecte de données

Type d'acteurs	Concernés par la collecte de données	Type de collecte de données
Acteurs étatiques	Services centraux, et déconcentrés de l'Etat, établissements publics, sociétés d'Etat, société concessionnaire, projet de développement.	Entretien individuel
Acteurs des CT	Conseils régionaux, Conseils de cercle et Communes	Entretien individuel
Associations socio-professionnelles	Chambres corporatives (représentations régionales du CMC et du CMTR)	Entretien individuel

Source : EPP 2 de la mission d'évaluation

32. En ce qui concerne les bénéficiaires, ils ont intégré les candidats pour l'obtention des autorisations de conduire dans les Régions de Koulikoro, Ségou et Sikasso. En vue d'atteindre le maximum de bénéficiaires, le questionnaire de sondage a été posté sur le site internet du BVG et partagé dans plusieurs plateformes numériques. Cette méthodologie était adaptée au regard de la nature du PNTITD qui couvre tout le pays et concerne l'ensemble de la population du Mali. Grâce donc à cette méthodologie, 412 répondants ont renseigné le questionnaire de sondage. Sur ce nombre total, 346 bénéficiaires étaient des hommes, soit 84% et 66 des femmes soit 16%. Avec un niveau de confiance à 95%, la marge d'erreur estimée est de 0,05%.

Tableau 3 : répartition des répondants par sexe

Type de répondants	Nombre	Pourcentage
Hommes	346	84%
Femmes	66	16%
Total	412	100%

Source : Sondage auprès des bénéficiaires

¹⁰ La marge d'erreur, c'est la précision du résultat obtenu étant donné le seuil de confiance que l'évaluateur est prêt à accepter. La marge d'erreur est alors égale à Z" erreur-type et la formule est la suivante :

$$e\% = Z\alpha * \sqrt{\frac{P(1-P)}{n} * 100}$$

Analyse des données

33. Pour les données qualitatives recueillies auprès des acteurs de mise en œuvre de l'intervention, l'analyse a été basée sur une démarche inductive qui a consisté à interpréter les données en fonction des opinions majoritairement émises en lien avec les critères d'évaluation. Ainsi, les grandes tendances dégagées à partir de l'analyse des comptes rendus d'entretien ont été analysées dans une matrice de données. Sur la base de l'interprétation de cette matrice, des fiches d'analyse ont été élaborées par la mission.
34. S'agissant des données quantitatives, elles ont été collectées et analysées grâce au logiciel Microsoft Forms.
35. La méthode d'évaluation des effets a été celle dite « outcome harvesting » qui est une déclinaison de la cartographie des incidences effectuée à rebours, après la mise en œuvre d'une intervention pour en retrouver les contributions aux changements. La PNTITD a été conçue de manière à inclure toutes les actions dans le domaine des Transports et des Infrastructures de transport. Un grand nombre des effets observés sur le terrain lui sont ainsi facilement attribuables après analyse rapide, d'où la facilité de mettre en place cette méthode. L'ensemble des collectes (entrevues, sondages, analyses documentaires et focus group) ont été réfléchies en amont pour faire ressortir des manifestations concrètes des changements observés en lien avec le secteur des Transports et des Infrastructures de transport.

Limites de la méthodologie

36. La méthodologie suivie pour l'évaluation a permis de répondre rigoureusement aux questions d'évaluation posées. Grâce aux visites de terrain, la situation du secteur des Transports et des Infrastructures de transport au Mali a bien été circonscrite. Toutefois, comme la mission n'a pu se rendre dans des zones moins sécurisées du pays, les résultats de la présente évaluation ne pourront pas être étendus à l'ensemble du territoire, notamment aux régions du Nord et du Centre où une méthodologie d'évaluation entièrement distincte aurait très certainement été nécessaire pour mieux comprendre les réalités de ces localités.

4) RESULTATS DE L'EVALUATION

37. Cette section sur les résultats vise avant tout à répondre aux questions d'évaluation du mandat. Elle est donc organisée en cinq (5) parties correspondant aux grands questionnements d'évaluation qui ont été choisis à savoir, la gouvernance, l'efficacité opérationnelle, l'efficience opérationnelle, les effets et la durabilité.

A. Résultats sur la gouvernance

38. Le critère de la gouvernance renvoie au fonctionnement de l'intervention, à son dispositif de pilotage et de mise en œuvre. Il amène la mission d'évaluation à s'intéresser au fonctionnement des organes, au rôle et aux responsabilités des acteurs chargés de la mise en œuvre de la PNTITD. Il s'agit d'appréhender le cadre d'exécution de l'intervention et de déterminer si ce cadre favorise la réalisation des activités prévues. La question d'évaluation suivante a ainsi été posée :

question d'évaluation : le système de pilotage et la gestion administrative de la PNTITD ont-ils permis une meilleure mise en œuvre des activités planifiées ?

L'état des lieux des réformes institutionnelles envisagées par la PNTITD

39. La question des réformes occupe une place importante dans la performance des organisations. En effet, les réformes institutionnelles peuvent améliorer la gouvernance de plusieurs façons à travers notamment le renforcement de la transparence et de la responsabilité des acteurs, et l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience des services publics .

40. A cet égard, la PNTITD a accordé aux réformes institutionnelles une importance de premier plan à travers le premier axe stratégique intitulé : « Renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'Administration et des autres acteurs par la formation, le développement de la recherche, la modernisation des outils de travail et le recrutement de jeunes ». Cet axe stratégique devrait contribuer à améliorer l'efficacité et l'efficience des structures afin d'assurer une mise en œuvre de la politique.

41. Il ressort des entrevues avec les acteurs qu'une dizaine de réformes institutionnelles ont été opérées à la faveur de la mise en œuvre de la PNTITD. Ces réformes ont notamment consisté à :

- Instituer un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière ;
- renforcer les missions et attributions des structures de mise en œuvre de la PNTITD;
- orienter les missions de la SOPAFER vers l'exploitation du trafic ferroviaire ;
- changer la dénomination et la nature juridique de la COMANAV afin de lui permettre d'être plus efficace dans la mobilisation des ressources ;
- instituer de nouvelles ressources innovantes au profit du FER-Mali ;
- augmenter le montant de la redevance pour l'émission de la lettre de voiture au profit du CMTR.

¹¹ Philippe HERZOG, « Les réformes institutionnelles : un enjeu crucial », dans Reconstruire un pouvoir politique, 1997, pages 167 à 176.

¹² Robert BOYER, « A quelles conditions les réformes institutionnelles réussissent-elles ? », CEPREMAP Working Papers.

Ces réformes ont permis de renforcer les attributions des structures tout en améliorant leur efficacité ou leur efficience. C'est l'exemple de l'ANASER avec l'adoption de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière (SNSR) 2021-2030 et de son premier plan d'actions quinquennal 2021-2025 en application de l'article 6 de la Charte africaine sur la sécurité routière ratifiée par le Mali en 2020 . De même, les attributions de l'ANASER ont été renforcées avec un accent particulier sur le rôle de coordination en matière de sécurité routière, tel que voulu par le schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière issu de la Directive n°12/2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009.

42. La relecture de la loi portant création du Conseil Malien des Transporteurs Routiers qui a essentiellement porté sur une valorisation du montant de la redevance pour l'émission de la lettre de voiture qui constitue la principale ressource de cet organisme. En effet, le Décret n°2022-0606/PT-RM du 5 octobre 2022 portant modification du Décret n°09-178/P-RM du 27 avril 2009 instituant la redevance pour l'émission de la lettre de voiture a porté à 2000 FCFA pour le transport contre 1 000 FCFA et à 5 000 FCFA pour le transport international contre 2 500 FCFA.
43. L'institution d'un Fonds d'Entretien Routier à la place de l'Autorité Routière a permis à cet organisme chargé du financement de l'entretien routier de renforcer ses capacités de mobilisation des ressources. En effet, l'une des difficultés majeures du financement de l'entretien routier au Mali réside dans l'insuffisance des ressources financières. Cette réforme a donc offert au FER-Mali la possibilité de mobiliser de nouvelles ressources innovantes afin d'améliorer le taux de financement des travaux d'entretien routier . De même, des précisions ont été apportées sur le financement des prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre liées à l'entretien routier. Aussi, le détail des dépenses éligibles sur le fonds d'entretien routier a été fixé.
44. S'agissant des réformes dans le domaine du transport ferroviaire, il ressort des entrevues avec les acteurs que celles-ci ont essentiellement concerné les missions et attributions de la Société de Patrimoine Ferroviaire.
45. Créée en 2017 avec pour mission la construction, la réhabilitation, le renouvellement, l'extension et la gestion comptable et financière des infrastructures ferroviaires de l'Etat, la SOPAFER s'occupait exclusivement de la gestion du patrimoine ferroviaire, l'exploitation étant confiée à des concessionnaires privés. Toutefois, suite aux nombreuses difficultés rencontrées dans l'exploitation ferroviaire avec notamment l'arrêt des activités en 2018, les autorités ont pris des mesures fortes à commencer par la relance du trafic ferroviaire. A cet effet, après l'adoption du plan d'urgence de relance du trafic ferroviaire le 2 octobre 2019, il a été décidé de confier à la SOPAFER l'exploitation du trafic ferroviaire en plus de la gestion du patrimoine. La convention d'exploitation a été approuvée en Conseil des Ministres le 24 mai 2023 et la relance du trafic est intervenue le 9 juin 2023.

¹³ La Charte a été ratifiée suivant Décret n°2020-0090/P-RM du 18 février 2020 portant ratification de la charte africaine sur la sécurité routière, adoptée par la 26ème session ordinaire de la conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine, tenue le 31 janvier 2016 à Addis-Abeba en Ethiopie.

¹⁴ Les nouvelles ressources identifiées par la Loi n°2023-031 du 08 juin 2023 portant modification de l'Ordonnance n°09-003/P-RM du 09 février 2009 portant création de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière sont :

- tous autres produits ayant un rapport direct avec l'usage de la route ;

46. S'agissant du transport fluvial, les réformes ont porté sur le mode de gestion de la COMANAV qui a été érigée en Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC). Le statut de société d'Etat constituait un obstacle majeur pour la COMANAV qui ne pouvait pas gérer de façon optimale les quais et faire face à l'entretien et à l'aménagement des chenaux. De même, elle ne pouvait pas rechercher les partenaires en vue de l'accompagner dans le financement des activités prévues. L'érection de la COMANAV en EPIC devra contribuer à résoudre les difficultés auxquelles cette structure était confrontée dans la mobilisation des ressources nécessaires aux investissements requis.

-
- des indemnités pour dommages et dégâts causés aux domaines publics routiers dûment constatés et fixés au dire d'experts ou par les tribunaux ;
 - tous les financements innovants acceptables, satisfaisant aux exigences de la comptabilité publique en République du Mali.

Tableau 4 : état des lieux des réformes dans le secteur des Transports et des Infrastructures

Structure	Nature de la réforme	Effet attendu de la réforme
ANASER	Institution d'un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière	- Renforcement du rôle de coordination de l'ANASER en matière de sécurité routière ; - Amélioration de l'efficacité des stratégies de réduction de l'insécurité routière.
ANAC	Institution de la Commission d'Enquête sur les accidents et incidents d'aviation civile suivant Décret n° 2022-0682/PT-RM du 16 novembre 2022	Prendance des enquêtes d'accidents d'Aviation Civile
CMTR	Augmentation du montant de la redevance pour l'émission de la lettre de voiture	Meilleure mise en œuvre des activités à travers plus de ressources disponibles
FER	- Institution de nouvelles ressources innovantes - Meilleur encadrement du financement des prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre liées à l'entretien routier et des dépenses éligibles sur le fonds d'entretien routier	Amélioration du taux de financement des travaux d'entretien routier
INFP/BTP	- Renforcement des missions de l'INFP/BTP	- Tenue des formations continues du secteur privé des Transports et des BTP en plus du secteur public - Organisation de formations non spécifiquement techniques, telles que la bureautique et la gestion
AGEROUTE	Renforcement des missions de l'AGEROUTE	- Elargissement du champ d'intervention de l'Agence - Diversification de ses partenaires
SOPAFER	- Elargissement des attributions de la société à l'exploitation du trafic ferroviaire	- Continuité et meilleure qualité du service public de transport ferroviaire.
COMANAV	- Changement de dénomination (Compagnie Malienne de Navigation en Compagnie Malienne de Navigation Fluviale) - Changement de statut juridique (Société d'Etat en EPIC)	- Facilité dans le financement des investissements et dans la recherche des partenaires.
DGT	Erection de la DNTTMF en DGT	- Renforcement des capacités des acteurs - Meilleure prise en compte de la mobilité urbaine

Source : revue des documents collectés auprès des acteurs

47. Si les réformes prévues par la PNTITD ont contribué à améliorer l'efficacité et l'efficience des structures chargées de sa mise en œuvre, il n'en demeure pas moins que des aspects majeurs et très importants ayant un impact considérable sur le fonctionnement des acteurs, n'ont pas été concernés.
48. Concernant la sécurité routière, le schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière prévu d'être institué dans chaque Etat membre par la Directive n°12/2009/CM/UEMOA n'a pas connu une mise en œuvre exhaustive. En effet, ce schéma repose sur 4 facteurs à savoir :
- une politique nationale de sécurité routière définie par voie législative ou réglementaire ;

- un organisme consultatif multisectoriel donnant avis sur toutes les questions de conception et de mise en œuvre de la politique de sécurité routière ;
 - un organisme directeur de gestion de la sécurité routière doté de l'autonomie financière et de gestion, chargé de la conduite et de la mise en œuvre de la politique, des programmes ou des projets nationaux de sécurité routière notamment la collecte des données d'accidents routiers, les recherches, la communication, l'information, l'éducation et la formation des usagers de la route ;
 - un fonds autonome de la sécurité routière consacré au financement des actions de sécurité routière.
49. La Loi n°2023-031 du 08 juin 2023 portant modification de l'Ordonnance n°09-003/P-RM du 09 février 2009 portant création de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière a consacré le début d'institution du schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière. Toutefois, l'efficacité de la réforme est limitée dans la mesure où elle n'a pas prévu un organisme consultatif multisectoriel en matière de sécurité routière. Un tel organe pourrait substantiellement améliorer la mise en œuvre des stratégies nationales de sécurité routière. De même, la réforme n'a pas abouti à la création d'un fonds autonome de sécurité routière. L'inexistence d'un tel fonds limite l'efficacité de l'ANASER tel qu'il sera démontré dans la question d'évaluation relative à l'efficacité opérationnelle.
50. S'agissant de l'entretien routier, les réformes de l'Autorité Routière n'ont pas pris en compte une difficulté majeure qui a substantiellement limité le financement de l'entretien routier au Mali.
51. Il s'agit des modalités de recouvrement et du taux de la Redevance d'Usage Routier sur les Produits Pétroliers (RURPP). Selon les acteurs, cette redevance constitue 80% des ressources du FER-Mali. Son recouvrement souffre de deux (2) difficultés que la réforme aurait pu contribuer à résorber. D'une part, le taux de cette redevance déjà faible a été davantage réduit en 2022, passant de 35 FCFA par litre à 17,5 FCFA par litre pour le supercarburant et à 6,5 FCFA par litre pour le gasoil. Or, la moyenne dans la sous-région oscille entre 50 et 60 FCFA par litre, toute chose qui ne permet pas d'optimiser les ressources issues de l'importation du carburant.
52. D'autre part, cette redevance est recouvrée par les services des Douanes et mise à la disposition du FER-Mali. La réglementation en vigueur ne prévoit aucun mécanisme de suivi permettant au FER-Mali de procéder à une prévision sincère et réaliste des ressources issues de la RURPP. En effet, le FER-Mali se contente des ressources déclarées par les services des Douanes sans aucune information sur l'assiette ayant servi au calcul de la redevance. Cette situation a un impact sur l'efficacité du FER-Mali tel qu'il sera abordé dans la question d'évaluation relative à l'efficacité opérationnelle.

Le pilotage stratégique et opérationnel de la PNTITD

53. La PNTITD et son plan d'actions ont prévu un dispositif de pilotage bâti autour d'un organe d'orientation et d'un organe d'exécution. Présidé par le Ministre chargé des Transports et des Infrastructures, l'Organe d'orientation comprend des départements sectoriels, des institutions de la République, des organisations de la société civile et des partenaires

techniques et financiers du secteur. C'est un organe de décision qui a pour mission de s'assurer de l'atteinte des objectifs visés à travers des orientations des recadrages appropriés .

54. Quant à l'organe d'exécution, il est composé de l'ensemble des services techniques du département, des organisations de la société civile et du Chef de file des partenaires techniques et financiers du secteur. Présidé par la CPS du secteur, l'organe d'exécution est chargé de suivre l'état d'exécution des activités programmées dans les plans d'actions et du suivi-évaluation .
55. Les entretiens avec les acteurs ont révélé que ces deux organes d'orientation et d'exécution n'ont pas été créés. En conséquence, ils n'ont tenu aucune réunion, car n'étant pas opérationnels. L'organe d'orientation est une instance d'ajustement et de recadrage de la PNTITD. Ses sessions devraient permettre de proposer des orientations afin de juguler les difficultés rencontrées par les acteurs chargés de la mise en œuvre du programme. Sans ce travail de réflexion, d'analyse et d'orientation, le pilotage stratégique de la politique connaît des insuffisances. Il en va de même pour l'organe d'exécution qui n'a pas été non plus créé. Cette faiblesse prive les acteurs de deux (2) instances dont le rôle est fondamental dans la mise en œuvre de la PNTITD.
56. En ce qui concerne le suivi-évaluation, malgré l'existence de revues sectorielles annuelles, il est important de souligner que l'évaluation finale du 1^{er} Plan d'actions n'a pu avoir lieu. De l'avis des acteurs, les contraintes budgétaires expliquent la non-réalisation de cette évaluation sans laquelle il n'est pas possible d'élaborer et de lancer le 2^{ème} plan d'actions, le 1^{er} étant caduc depuis 2019.

La coordination entre les acteurs de mise en œuvre de la PNTITD

57. Il ressort des entretiens avec les acteurs l'existence d'un déficit de coordination entre les acteurs de mise en œuvre de la PNTITD. En effet, ce déficit de coordination a été observé tant au niveau central qu'au niveau régional.
58. Dans la portion centrale, les acteurs ont décrié la faible collaboration entre les acteurs en dépit de l'existence d'un cadre formel de concertation. En effet, le seul cadre dans lequel les acteurs du secteur des Transports et des Infrastructures se retrouvent est circonscrit à l'examen des projets routiers et des programmes d'entretien routier.
59. Ce cadre a été institué en 2021 par le Ministre des Transports et des Infrastructures suivant Décision n°2021-0136/MTI du 12 août 2021 instituant un cadre de concertation sur les projets routiers et les programmes d'entretien routier. Il faut noter que ce cadre ne couvre pas l'ensemble du secteur et ne concerne donc pas les questions liées au Transport. Les membres se résument à quelques cadres de services intervenant dans l'exécution des projets routiers et des programmes d'entretien routier, comme l'AGERROUTE, l'AGETIPE, la CETRU, la DGR, le FER-Mali et la DFM. De plus, l'équipe d'évaluation n'a pu disposer de compte rendu matérialisant les réunions dudit cadre qui doivent se tenir

¹⁵ Ministère de l'Équipement, des Transports et du désenclavement, Plan d'actions 2015-2019 de mise en œuvre de la PNTITD, juillet 2015, page 50.

¹⁶ Ibidem.

au moins une fois le premier mercredi de chaque mois. A ce propos, un acteur du niveau central confie :

la coordination entre les acteurs n'est pas toujours assurée. Il n'est pas rare de voir certains acteurs mener leurs projets sans la moindre information pour les autres pourtant du même secteur.

60. La Cellule de Planification et de Statistiques du Secteur des Equipements, du Transport et de la Communication, en sa qualité d'organe chargé du suivi-évaluation n'arrive pas à jouer son rôle de coordination des actions des autres acteurs. Malgré l'existence d'outils de suivi/évaluation des projets/programmes, la CPS/ETC est confrontée à l'insuffisance de ressources financières et au manque de moyens logistiques pour mener à bien ses missions de suivi.
61. Au niveau régional, les entrevues avec les acteurs ont permis à l'équipe d'évaluation d'aboutir à la conclusion qu'il n'existe pas un cadre de collaboration et de concertation formellement créé. Les acteurs du secteur des Transports et des Infrastructures ayant des affinités peuvent se retrouver dans un cadre professionnel. Hormis cette hypothèse, il n'existe pas un cadre formel fédérateur qui rassemble tous ces acteurs autour de la mise en œuvre de la PNTITD. Aux dires des acteurs, cette situation ne permet pas un partage d'information susceptible de mettre l'ensemble des acteurs au même niveau d'information. A titre illustratif, à la question de savoir s'il connaissait l'existence de la PNTITD, un acteur des Collectivités Territoriales affirme :

nous n'avons pas connaissance de cette politique. Nous venons de l'apprendre avec vous. Cette méconnaissance résulte du fait que les politiques publiques adoptées ne font pas l'objet de vulgarisation auprès des acteurs qui sont pourtant chargés de leur mise en œuvre.

62. Ce constat est assez général et bon nombre d'acteurs de mise en œuvre de la PNTITD, tant du côté de l'Etat que des Collectivités Territoriales, ont affirmé ignorer l'existence de cette politique publique. Ils n'ont donc aucune idée du rôle qui est attendu d'eux dans la mise en œuvre de l'intervention.

La contribution des Collectivités Territoriales à la mise en œuvre de la PNTITD

63. Les CT participent à la mise en œuvre de la PNTITD à la faveur du principe de libre administration qui fait d'elles des acteurs clés du développement régional, local et communal. Déjà, la Loi n°05-041 du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes et le Décret n°05-431/P-RM du 30 septembre 2005, portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées définissent le réseau routier classé du Mali, avaient transféré aux CT Région, Cercle et Commune la compétence en matière de construction et d'entretien des routes d'intérêt régional, local et communal .

¹⁷ Article 2 de la Décision n°2021-0136/MTI du 12 août 2021 instituant un cadre de concertation sur les projets routiers et les programmes d'entretien routier.

64. Par la suite, le Décret n°2018-0234/P-RM du 6 mars 2018 fixant le détail des compétences transférées de l'Etat aux Collectivités Territoriales en matière d'infrastructures routières et le Décret n°2018-0705/P-RM du 4 septembre 2018 fixant le détail des compétences transférées de l'Etat aux Collectivités Territoriales en matière de transports, ont été pris. Ces deux textes ont transféré aux CT Région, Cercle et Commune les compétences ci-après.

En matière d'infrastructures routières :

- la construction des routes, des ouvrages d'art et des équipements de routes d'intérêt régional, local ou communal ;
- l'entretien des routes, des ouvrages d'arts et des équipements de routes d'intérêt communal;
- l'élaboration et la mise en œuvre du programme communal, local et régional d'entretien routier;
- le renforcement de capacités des acteurs ;
- le suivi-évaluation.

En matière de transport :

- l'aménagement et la gestion des quais fluviaux d'intérêt communal, local ou régional ;
- l'élaboration et la mise en œuvre des plans de circulation et de stationnement d'intérêt local ou régional ;
- l'aménagement et la gestion des aires de repos d'intérêt local ou régional ;
- l'aménagement et la gestion des gares routières d'intérêt communal, local ou régional;
- l'aménagement et la gestion des parkings et terminus d'intérêt communal, local ou régional ;
- l'autorisation des lignes de transports et les arrêts d'intérêt communal ;
- la sensibilisation sur la sécurité routière d'intérêt communal, local ou régional.

65. Des entrevues avec les acteurs, il est ressorti que les CT n'arrivent pas à exercer les compétences ci-dessus énumérées qui leur ont été transférées. En effet, les acteurs sont unanimes que l'Etat n'a pas transféré aux CT les ressources pour la mise en œuvre des compétences transférées. En l'absence de ces ressources, les fonds propres des CT sont largement insuffisants pour faire face à la mise en œuvre de la PNTITD. Un élu local confie :

la construction, la réhabilitation, l'entretien des routes ou des pistes rurales coûtent cher et les collectivités n'ont pas les moyens de financer ces activités. Dans le domaine des transports, nous ne savons même pas que nous devons jouer un quelconque rôle. Donc nous n'avons pas mené d'activité dans ce domaine.

66. En 2021, l'Etat a expérimenté le transfert de compétences à travers la signature de conventions de financement entre l'AR et les CR et le District de Bamako. Ces conventions ont été conclues dans le cadre de travaux d'entretien exécutés en maîtrise d'ouvrage déléguée par l'AGEROUTE.

¹⁸ Articles 4, 5 et 6 de la Loi n°05-041 du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes.

Ce financement a concerné le District de Bamako et les CR de Kayes, Koulikoro, Sikasso, Ségou, Mopti, Tombouctou ainsi que les Autorités intérimaires de Gao, Kidal, Taoudéni et Ménaka. Les fonds ainsi mis à la disposition des CR devaient leur permettre de couvrir certaines prestations relatives à la préparation des programmes d'entretien routier et au suivi du réseau routier. A part cette seule année, les CT n'ont pas reçu d'autres ressources financières. L'arrêt de ces conventions de financement s'expliquerait, selon certains acteurs, par le fait que les montants mis à disposition des CR en 2021, n'ont pas été justifiés.

Tableau 5 : liste des Conseils Régionaux bénéficiaires de fonds en 2021

Réf convention	Objet	Maitre d'ouvrage	Montant en FCFA
03/2021/AGEROUTE/CR/KAYES du 30 mars 2021	Programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Kayes	CR Kayes	378 560 000
04/2021/AGEROUTE/CR/KKRO du 30 mars 2021	Programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Kkro	CR Kkro	324 000 000
05/2021/AGEROUTE/CR/SIK du 30 mars 2021	Programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Sikasso	CR Sik	378 000 000
06/2021/AGEROUTE/CR/SEGOU du 30 mars 2021	Programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Ségou	CR Ségou	324 480 000
07/2021/AGEROUTE/CR/MOPTI du 30 mars 2021	Programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Mopti	CR Mopti	324 480 000
08/2021/AGEROUTE/CR/TOMB du 30 mars 2021	Programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Tombouctou	CR Tomb	243 360 000
09/2021/AGEROUTE/AI/GAO du 30 mars 2021	Programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Gao	AI Tomb	297 440 000

67. Exceptionnellement, certaines CT arrivent à réaliser des actions ponctuelles de réhabilitation de pistes rurales ou de construction d'ouvrages d'art grâce aux partenaires au développement. Un acteur des CT témoigne :

avec le faible accompagnement de l'Etat, les CT n'arrivent à exercer une partie des compétences transférées qu'avec l'appui des PTF.

68. Toutefois, dans le domaine des Transports et des infrastructures routières, certaines CT ont pu, en l'absence de tout transfert de ressources financières de l'Etat, réaliser des actions fortes qui ont contribué à la mise en œuvre de la PNTITD, tel qu'il ressort du tableau ci-dessous.

Tableau 6 : niveau de mise en œuvre des compétences transférées aux CT

	CR Ségou	CC Ségou	CU Ségou	CR Koulikoro	CC Koulikoro	CU Koulikoro	CR Sikasso	CU Sikasso
Réhabilitation/entretien pistes rurales			✓	✓			✓	
Sensibilisation sécurité routière			✓					✓
Assesment			✓					
Réglementation en matière de circulation de véhicules			✓		✓			✓
Installation de feux tricolores	✓		✓					✓
Gestion de gare routière								✓
Aménagement de ralentisseurs de vitesse			✓					
Gestion des aires de repos							✓	

Source : revue des documents collectés auprès des CT

69. S'il y a un domaine dans lequel les actions des CT sont perceptibles, c'est l'aménagement des pistes rurales. Cela est dû au projet PAAR qui permet aux CR de faire face à l'aménagement des pistes rurales et à leur entretien à travers des brigades villageoises. Toutefois, la revue documentaire a révélé que c'est seul le CR qui est maître d'ouvrage de l'ensemble des pistes rurales. Or, l'aménagement de ces postes rurales relève de la compétence des Communes rurales dont certaines ont confié à l'équipe d'évaluation ne pas être associées à l'identification desdites pistes dans le cadre du choix opéré par le CR, toute chose qui démontre un déficit de coordination entre acteurs des CT.

Conclusion sur la gouvernance

A l'issue des analyses, la mission d'évaluation est parvenue à la conclusion que la gouvernance de la PNTITD est assez limitée. D'importantes réformes ont été conduites en lien avec le renforcement des capacités institutionnelles des structures en charge de la mise en œuvre de la politique conformément au premier axe stratégique de la PNTITD. Toutefois, ces réformes n'ont pas concerné d'autres aspects très importants qui auraient pu permettre d'augmenter significativement les ressources financières du FER-Mali et de l'ANASER.

Le pilotage stratégique et opérationnel de la PNTITD est déficient en raison de la non-fonctionnalité de l'organe d'orientation et de l'organe d'exécution qui n'ont même pas été formellement créés. La mise en œuvre de la politique a donc souffert de l'absence d'un cadre d'ajustement et d'orientation. Aussi, les activités opérationnelles ont souffert d'un déficit de coordination notamment au niveau régional où il n'existe aucun cadre de coordination ou de concertation entre les acteurs du secteur des Transports et des Infrastructures.

Avec le transfert des compétences en matière de Transports et d'Infrastructures routières aux CT sans les ressources nécessaires à l'exercice des dites compétences, les Communes, les Cercles et Régions n'arrivent pas à apporter leur contribution à la mise en œuvre de la PNTITD. Les CT ne disposent pas de ressources propres suffisantes pour ce faire.

De ce qui précède, la gouvernance de la PNTITD connaît d'énormes insuffisances qui n'ont pas permis un meilleur encadrement et une coordination à hauteur de souhait des activités opérationnelles.

B. Résultats sur l'efficacité opérationnelle

70. Ce critère vise à explorer l'efficacité de la PNTITD, autrement dit, le degré d'atteinte des résultats du programme. Au-delà d'un simple bilan de l'exécution, l'évaluation vise également à mieux comprendre les déterminants des succès et des échecs sur le terrain, ainsi que les principaux goulots d'étranglement qui affectent le secteur des Transports et des Infrastructures. Une seule question d'évaluation a donc été approfondie :

question d'évaluation : les objectifs assignés à la PNTITD en termes d'entretien, de réhabilitation et de construction d'infrastructures ont-ils été atteints ?

71. Pour répondre à cette question, l'équipe d'évaluation a constitué un bilan des objectifs officiels du 1^{er} Plan d'actions de la PNTITD à l'aide des données collectées auprès des acteurs du secteur. Ces données renseignent sur le degré d'atteinte des objectifs tout en permettant d'expliquer et de mieux comprendre les succès et les échecs du programme.

Bilan de la PNTITD

72. Le 1^{er} Plan d'actions de la PNTITD comprend huit (8) axes stratégiques, 60 objectifs stratégiques et 196 actions assorties de résultats attendus et d'indicateurs de suivi. En l'absence d'un second plan d'actions, le

programme a connu une mise en œuvre glissante du 1^{er} plan d'actions qui devait prendre fin en 2019. Le présent bilan couvre donc la période 2015 à 2022. Il est circonscrit aux actions d'entretien, de réhabilitation et de construction d'infrastructures.

73. Ces actions devaient contribuer directement au désenclavement intérieur et extérieur du pays. Les données exploitées sont celles des revues sectorielles annuelles mises à la disposition de l'équipe d'évaluation par la CPS/ETC. En conséquence, le bilan porte exclusivement sur les Axes stratégiques 2 « Entretien et réhabilitation des équipements et infrastructures existants » et 3 « Poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures de qualité et changement des caractéristiques techniques ».

74. Ce travail préalable de bilan sur les indicateurs officiels de la PNTITD nous permet d'enclencher la réflexion sur son efficacité, pour ensuite tenter de comprendre, à la lumière des collectes de données d'évaluation, les déterminants de ce bilan.

Axe stratégique 2 : Entretien et réhabilitation des équipements et infrastructures existants

75. L'Axe stratégique 2 de la PNTITD est assorti de 12 indicateurs. Sur ces indicateurs, 6 concernent l'entretien ou la réhabilitation de tronçons routiers tel qu'il ressort du tableau ci-dessous :

Tableau 7 : résultats pour l'Axe stratégique 2

Indicateurs	Valeur cible (2022) en km	Résultats atteints (de 2016 à 2022) en km	Ecart en km	Observations
Longueur de routes bitumées en entretien courant	42 000	37 723,41	4 276,59	Les revues sectorielles ne désagrègent pas les données en faisant la différence entre l'entretien courant et l'entretien périodique.
Longueur de routes bitumées en entretien périodique				
Longueur de routes en terre en entretien courant	126 000	44 505,2	81 494,8	
Longueur de routes en terre en entretien périodique				
Longueur de routes bitumées réhabilitées	3 500	-	-	
Longueur de routes en terre réhabilitées	7 000	-	-	

76. Aucun des 6 indicateurs évalués de cet Axe stratégique 2 n'a été atteint avec un taux d'exécution de 89,81% pour l'indicateur portant sur la longueur de routes bitumées entretenues et 35,32% pour celui relatif à la longueur de routes en terre entretenues.

Axe stratégique 3 : poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures de qualité et changement des caractéristiques techniques

77. L’Axe stratégique 3 de la PNTITD est assorti de 81 indicateurs. Toutefois, certaines actions non inscrites dans le Plan d’actions ont été exécutées, ce qui entraîne un décalage entre les prévisions du Plan d’actions et les réalisations. En conséquence, seul un bilan recentré sur les activités réalisées en termes de construction de linéaire de routes, permettrait d’intégrer ces actions non prévues au départ et d’avoir un bilan qui reflète la réalité.

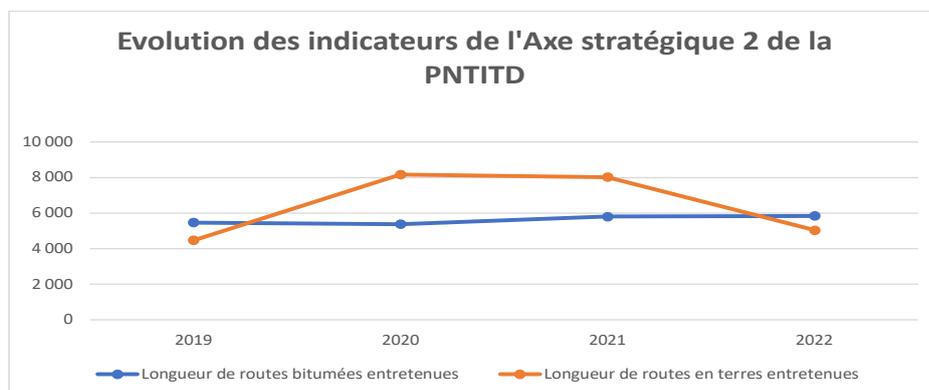
Tableau 8 : résultats pour l’Axe stratégique 3

Indicateurs	Valeur cible (2022) en km	Résultats atteints (de 2016 à 2022) en km	Ecart en km	Observations
Longueur de routes bitumées construites	7 082	2 157,33	4 924,67	

Source : revues sectorielles du Ministère des Transports et des Infrastructures

78. Les principaux indicateurs évalués de l’Axe stratégique 3 n’ont pas été atteints. Ainsi, sur 7 082 km de routes bitumées et de pistes rurales à réaliser, seulement 2 157, 33 km ont été réalisés soit un taux d’exécution de 30,46%. Par ailleurs, il ressort des revues sectorielles que les indicateurs des Axes stratégiques 2 et 3 connaissent une évolution en dent de scie.

Graphique 1 : évolution des indicateurs relatifs à la longueur des routes bitumées et des routes en terre entretenues de 2019 à 2022



Source : revues sectorielles du Ministère des Transports et des Infrastructures

79. En conclusion, le taux d'indicateurs non atteints interroge sur la performance de la PNTITD. En effet, sur la base du bilan réalisé, il s'avère que l'efficacité opérationnelle de la PNTITD est limitée en raison de l'existence de divers goulots d'étranglement ayant empêché l'atteinte des résultats. Toutefois, ces faibles taux d'indicateurs atteints ne doivent pas occulter les progrès enregistrés dans l'atteinte d'un certain nombre d'objectifs stratégiques.
80. Ainsi, certaines cibles très importantes dans l'atteinte de l'objectif de la mobilité urbaine et du désenclavement intérieur ont été atteintes. Il s'agit, entre autres :
- des travaux de construction et de bitumage de la route Yanfolila-Kalana 51,2 km ;
 - des travaux de construction et du bitumage de la route Kangaba-Djoulafoundo-Frontière Guinée 51 km ;
 - des travaux de construction du 2^{ème} pont de Kayes (541,3 ml) et ses voies d'accès 17 km ;
 - des travaux de construction et de bitumage de la route Zantiébougou-Kolondiéba-Frontière Côte d'Ivoire 140 km ;
 - des travaux de réhabilitation/renforcement du tronçon Kati-Didiéni (150 Km) de la RN3 ;
 - des travaux de Construction et bitumage de la bretelle Katélé (RN7)-Kadiolo-Zégoua (32km) ;
 - de l'aménagement de 4km de voiries urbaines dans la localité de Kadiolo ;
 - des travaux d'aménagement de la voie de Kouloubléni, longue de 5 km dans la Commune rurale de Kalabankoro, Cercle de Kati ;
 - des travaux d'aménagement en 2x2 voies de la voie reliant le 3^{ème} pont de Bamako à la RN6 (3,26 km), y compris la construction d'un échangeur au croisement avec la RN6 et réhabilitation de la section Tour de l'Afrique-Yirimadio de la RN6 (6,5 km) ;
 - des travaux de construction d'un échangeur, d'un viaduc et d'aménagement de 10 km de voies urbaines dans la ville de Sikasso ;
 - des travaux d'aménagement en 2x2 voies de la traversée de Sikasso : 4,6 km en aménagement en 2X2 voies et 2,4 km de voies connexes à la route.

Principales difficultés ayant limité l'efficacité de la PNTITD

81. De nombreuses difficultés de terrain ont été relevées par les répondants à nos entretiens, ce qui vient apporter des explications à l'efficacité limitée de la PNTITD au regard des objectifs poursuivis. Ces difficultés sont synthétisées dans le tableau suivant.

Tableau 9 : difficultés d'exécution de la PNTITD signalées par les acteurs

Nature de la difficulté	Nombre de mentions de la difficulté lors des entretiens	Niveau/domaine touché par la difficulté
Sous-financement (ressources financières insuffisantes, mobilisation tardive des fonds)	22	Tous les niveaux
Ressources matérielles insuffisantes (manque de matériel, vétusté des bâtiments)	17	Administration centrale, régionale et locale
Ressources humaines (insuffisance de personnel, faible qualification des agents)	7	- Services centraux - Organismes personnalisés - Services régionaux et subrégionaux
Tracasseries routières (pot de vin, paiement de charges indues)	6	- Représentation professionnelle des transporteurs et des chargeurs, - Syndicats de chauffeurs - Services régionaux
Lourdeur des procédures administratives (longs délais de passation des marchés)	4	Organismes personnalisés
Absence et non actualisation des études (projets réalisés sans études ou sur la base d'études non-actualisées)	8	Réalisation projets/programmes routiers
Insécurité, non libération des emprises occupées par les populations riveraines	5	Réalisation projets/programmes routiers

Source : entrevue avec les acteurs

82. L'une des difficultés majeures à l'atteinte des résultats réside dans la faiblesse des moyens matériels mis à la disposition des acteurs de terrain. A titre illustratif, l'équipe d'évaluation a particulièrement relevé l'insuffisance de véhicules au niveau des Directions Régionales des Routes et des Subdivisions.
83. Ainsi, la DRR de Koulikoro et ses 4 subdivisions comptent en tout 2 véhicules en bon état. Ces deux (2) véhicules sont affectés à la DRR et à la Subdivision des Routes de Koulikoro. Quant aux Subdivisions des Routes de Kolokani, Kati et Kangaba, elles ne disposent pas de véhicule. Il ne serait donc pas surprenant que le suivi du réseau routier ne soit pas de qualité dans ces localités à cause des contraintes liées au déplacement des agents. Or, ces services déconcentrés doivent mener des missions de suivi des réseaux routiers. Il est évident que l'insuffisance de moyens matériels, et notamment de véhicules, ne favorise pas l'efficacité du suivi et de la supervision qui doivent être assurés par les DRR afin de garantir la qualité des travaux. Un acteur local affirme à ce propos :

sans véhicule, nous faisons de notre mieux. Toutefois, pour atteindre un meilleur résultat, il faut un suivi permanent et rigoureux du réseau routier, toute chose qui nécessite des ressources suffisantes.

84. Une autre difficulté réside dans l'insuffisance et la faible qualification des ressources humaines du Secteur. L'exemple le plus illustratif est rencontré au niveau régional avec l'inexistence de régisseur dans les DRT de Koulikoro, Ségou et Sikasso.
85. La DRT de Ségou compte 14 agents, dont 7 fonctionnaires, 3 contractuels et 4 retraités qui continuent de travailler malgré leur mise à la retraite pour ne pas laisser les postes vacants. Parmi ces postes figure celui de régisseur qui continue d'être occupé par le titulaire du poste à la retraite depuis le 1^{er} janvier 2023.
86. A Koulikoro, la fonction de régisseur est jouée par un agent non habilité à encaisser les ressources publiques, car n'ayant pas été nommé régisseur.
87. A Sikasso, le régisseur en poste a été affecté auprès d'un autre service régional en 2020. De cette date à nos jours, il cumule les deux (2) fonctions avec une présence non permanente à la DRT. Nonobstant les multiples relances faites auprès des services compétents, les postes de régisseur ne sont toujours pas pourvus.
88. En termes de renforcement de capacités, il a été créé un établissement public à caractère scientifique et technologique dénommé Institut National de Formation Professionnelle pour le Bâtiment, les Transports et les Travaux Publics (INFP/BTP). La création de l'INFP/BTP est intervenue à la suite de mutations opérées dans le domaine de l'entretien routier. L'institut a pour mission la formation continue des acteurs du secteur public et privé des Travaux Publics, des Transports, de la logistique, du Bâtiment, de l'Urbanisme, de la Cartographie, de la Topographie, de la Mécanique et de l'Environnement.
89. De l'avis des acteurs concernés, ce sont les formations de l'INFP/BTP qui contribuent à renforcer les capacités des acteurs du secteur à travers une convention avec la DRH. Ces formations sont destinées à l'ensemble des agents du Secteur des Transports et des Infrastructures. L'exploitation des rapports d'activités de l'INFP/BTP révèle que cet institut organise des formations en lien avec le cœur de métiers du secteur à savoir les Bâtiments et les Travaux Publics.
90. Toutefois, il ressort de la collecte de données que le système de formation en place ne permet pas de former le personnel nécessaire à la bonne marche des structures. Le budget alloué à la formation est minime par rapport à la demande et il ne permet pas de mobiliser les formateurs de qualité. Aussi, les marchés d'entretien sont octroyés à des entreprises qui ne disposent pas de techniciens suffisamment formés pour faire face aux travaux sur le terrain. Aucun volet de ces marchés ne prévoit la formation des agents par l'INFP/BTP, toute chose qui limite l'efficacité de l'institut.
91. La question des études constitue également une difficulté qui a un impact considérable sur l'efficacité de la PNTITD. En effet, tous les projets et programmes routiers doivent être précédés d'études sous forme d'études préliminaires, d'Avant-projet Sommaire et d'Avant-Projet Détaillé. L'APS définit les grandes lignes et donne les canevas tandis que l'APD donne les détails, les dimensions et les nombres.
92. De l'avis des acteurs, il ne doit pas s'écouler plus de 3 ans entre les études et le début de l'exécution du projet sous peine d'actualiser les études. Or, les contraintes liées à la mobilisation des ressources ont

fait que certains projets/programmes ont été exécutés plus de 3 ans après la finalisation des études, toute chose qui peut avoir un impact sur l'exécution notamment en termes de rallonge de délai.

93. Par ailleurs, les acteurs ont également décrié l'exécution de projets/programmes qui n'ont fait l'objet d'aucune étude préalable. Cette situation peut engendrer des recadrages et autres avenants susceptibles d'accroître le coût et le délai des projets. De 2015 à 2022, la plupart des projets ont été précédés d'étude. Cependant, certains ont été exécutés pour répondre à des préoccupations des autorités politiques sans faire l'objet d'étude préliminaire, d'APS ou d'APD. Il s'agit de 10 projets, tel qu'il ressort du tableau ci-après.

Tableau 10 : situation des projets/programmes exécutés sans études préalables

N° ordre	Projet/programme routier	Etude préliminaire	APS	APD
1	Travaux de construction de la section urbaine de la route Banamba-Touba (liaison RN27)	NON	NON	NON
2	Travaux de réhabilitation du pont de Kayes	NON	NON	NON
3	Travaux de la route Benena-Mandiakuy 18 KM	OUI	NON	NON
4	Travaux de Construction et de bitumage de la route Banconi-Dialakorodji-Safo-Dabani-Nossombougou	NON	NON	NON
5	Travaux de reconstruction d'un pont situé au PK 35 entre Kayes et Diboli	NON	NON	NON
6	Travaux d'aménagement de certaines voies du District de Bamako dans le cadre du sommet Afrique-France 2016	NON	NON	NON
7	Travaux de renforcement du boulevard de la CEDEAO et de réhabilitation de l'avenue OUA dans le District de Bamako	NON	NON	NON
8	Travaux de construction d'un pont sur le fleuve Baoulé à Dioïla	NON	NON	NON
9	Travaux d'aménagement d'un parking sur la place du cinquantenaire à Bamako	OUI	NON	NON
10	Travaux confortatifs de certains axes routiers dans le district de Bamako en prélude à la célébration du 22 septembre 2015	OUI	NON	NON

Source : revue des documents collectés auprès de la DGR

94. Ces projets/programmes exécutés sans études ne garantissent pas le respect des délais contractuels, car exposés à un très grand risque de recadrage des travaux et de signature d'avenants en raison de la non-maîtrise de tous les contours liés au projet.
95. Enfin, une autre difficulté qui a eu un impact sur l'efficacité de la PNTITD est relative à l'insécurité et à la non-libération des emprises. En effet, les sites où doivent être construites les infrastructures sont occupés par des populations. Il faudra donc faire déplacer ces populations pour que les travaux puissent être exécutés. Il s'agit là de deux (2) facteurs externes non maîtrisés par les acteurs de la mise en œuvre de la PNTITD. En effet, c'est l'Etat qui doit garantir les conditions optimales de sécurité et procéder à la libération des emprises pour permettre l'exécution des projets routiers.
96. A défaut, les travaux ne peuvent être menés sur le terrain. Des entretiens avec les acteurs et de l'analyse documentaire, il ressort que plusieurs projets routiers sont à l'arrêt à cause de l'insécurité et de la non-libération

des emprises. Il s'agit, entre autres de 6 marchés objet du tableau ci-dessous.

Tableau 11 : situation des projets/programmes routiers suspendus

N° ordre	Travaux	Etat d'avancement	Motif de la suspension des travaux
1	Travaux de construction et de bitumage de la route Kwala-Goumbou-Nara-Frontière Mauritanie, Section 1 : Kwala-Wolokoro-Kaloumba (134,2 km)	Suspendus	Insécurité
2	Travaux de construction et de bitumage du lot 2 Léré-Niafunké (121 km) de la route Goma Coura-Tombouctou		
3	Travaux de construction et de bitumage du lot 1 Macina-Diafarabé (43 km) de la route Macina-Diafarabé-Tenenkou (30 km).		
4	Travaux d'élargissement en 2x2 voies de l'Echangeur « place des Martyrs » y compris ses voies d'accès		Occupation des emprises
5	Travaux de construction et de bitumage de la voie de ceinture ouest de Koulikoro (13,56 km en 2X2 voies)		
6	Travaux de construction et de bitumage de la voie Banconi-Dialakorodji-Safo-Dabani-Nossombougou (56 km)		

Conclusion sur l'efficacité opérationnelle

L'analyse du bilan de la PNTITD dans son volet entretien, réhabilitation et construction des infrastructures n'a démontré qu'une efficacité limitée sur la période d'évaluation. Sur de nombreux indicateurs de suivi du programme, les progrès sont perceptibles, mais n'atteignent donc pas les cibles escomptées. Le taux d'exécution des activités d'entretien, de réhabilitation et de construction des infrastructures demeure donc assez faible.

Ce niveau faible d'atteinte des objectifs s'explique par l'existence de plusieurs difficultés signalées par les acteurs. Le secteur des Transports et des Infrastructures reste en proie au sous-financement chronique par rapport aux projections budgétaires initiales, il n'est donc pas surprenant que, confronté à un manque de moyens, il doive faire face à de nombreux besoins non comblés. Tous les goulots d'étranglement ne sont toutefois pas uniquement imputables au manque de moyens financiers. On peut citer, entre autres, l'insuffisance des ressources matérielles, l'insuffisance et la faible qualification des ressources humaines, la lourdeur des procédures administratives qui affectent notamment la mise en œuvre des plans de formation, l'insécurité et la non-libération des emprises qui n'ont pas permis l'exécution de plusieurs projets et programmes routiers, l'absence d'études à certains projets et programmes routiers.

C. Résultats sur l'efficacité opérationnelle

97. Au-delà des mécanismes de financement prévus par la PNTITD, la mission d'évaluation entendait, à travers ce critère, s'intéresser à la mobilisation des ressources financières et à leur mise à disposition aux acteurs afin de permettre l'exécution des activités planifiées. Par conséquent, elle s'est posé la question d'évaluation suivante :

question d'évaluation : la mobilisation et l'utilisation des ressources de la PNTITD ont-elles favorisé la réalisation des activités prévues ?

La mobilisation et la mise à disposition des ressources financières aux acteurs

98. De l'analyse du tableau ci-dessous, il ressort que l'Etat et les PTF n'ont pas injecté dans le Secteur des Transports et des Infrastructures les montants annoncés au début de la mise en œuvre de la PNTITD. Ceci explique alors que la quasi-totalité des acteurs rencontrés parle d'un sous-financement du secteur. Les acteurs de terrain planifient les activités opérationnelles, mais ne reçoivent pas le financement nécessaire à leur mise en œuvre.

99. Cette insuffisance de ressources financières existe à tous les niveaux et exerce un impact négatif sur tous les aspects de la mise en œuvre de la politique tels que le fonctionnement des services, la formation continue ou l'entretien routier.

100. En ce qui concerne le fonctionnement des services, tous les acteurs rencontrés ont affirmé que les dotations mises à leur disposition sont très insuffisantes et ne leur permettent pas d'exercer les missions de contrôle, de suivi, de supervision ou de sensibilisation. L'équipe d'évaluation s'est particulièrement intéressée à deux services régionaux qui jouent un rôle cardinal dans la réussite de la mise en œuvre de la PNTITD au niveau déconcentré à savoir les DRR et les DRT. Les budgets de fonctionnement que ces entités reçoivent doivent leur permettre d'assurer correctement leurs attributions.

101. L'exploitation des situations d'exécution budgétaire a révélé que les ressources financières mises à la disposition des DRR et DRT de Koulikoro, Ségou et Sikasso sont si faibles qu'elles ne permettent pas à ces acteurs pourtant essentiels dans la mise en œuvre du programme, de jouer pleinement leurs rôles. Cette insuffisance de ressources financières a entraîné la non-mise en œuvre des activités planifiées.

Tableau 12 : situation de mobilisation des crédits au profit de la DRR de Koulikoro (fonctionnement de service, matériels et carburant) entre 2018 et 2023 (1^{er} semestre) en FCFA

Année	Crédit prévisionnel	Crédit mobilisé	Taux de mobilisation	Taux moyen de mobilisation
2018	17 005 000	17 000 231	99,97%	75,43%
2019	18 430 000	18 429 490	99, 99%	
2020	16 429 000	15 076 391	91,77%	
2021	19 534 000	17 281 468	88,47%	
2022	16 155 000	3 287 699	20,35%	
2023	18 653 000	9 042 589	48,47%	
TOTAL	106 206 000	80 117 868		

Source : extrait compte administratif de la DRB de Koulikoro.

Tableau 13 : situation de mobilisation des crédits au profit de la DRT de Koulikoro (fonctionnement de service, matériels et carburant) entre 2018 et 2023 (1^{er} semestre) en FCFA

Année	Crédit prévisionnel	Crédit mobilisé	Taux de mobilisation	Taux moyen de mobilisation
2018	9 357 000	9 354 650	99,97%	77,62%
2019	11 612 000	11 611 750	99, 99%	
2020	9 918 000	9 254 813	93,31%	
2021	11 430 000	10 017 800	87,64%	
2022	9 589 000	3 520 447	36,71%	
2023	12 540 000	6 268 800	49,99%	
TOTAL	64 446 000	50 028 260		

Source : extrait compte administratif de la DRB de Koulikoro.

102. L'analyse globale de la mobilisation des ressources mises à la disposition de la DRR et de la DRT de Koulikoro fait ressortir que de 2018 à 2021, le taux de mobilisation est assez satisfaisant. Le taux a connu une réduction qui, du point de vue des acteurs, s'explique par les coupes budgétaires opérées de façon généralisée suite à la gestion des conséquences de l'embargo imposé à notre pays et de la gestion de la COVID-19. Toutefois, les montants des crédits alloués sont faibles et ne permettent pas à ces acteurs d'exercer toutes les activités planifiées. Un acteur confie :

la présence de la DRR et des Subdivisions lors des travaux d'entretien est vraiment primordiale car elle garantit la qualité des travaux. Nous avons pour rôle de contrôler les prestataires et le bureau de contrôle sur le terrain. Si par un manque de moyens, cette présence fait défaut, toutes les éventualités sont possibles.

Tableau 14 : situation de mobilisation des crédits au profit de la DRR de Ségou (fonctionnement de service, matériels et carburant) entre 2018 et 2023 (1^{er} semestre) en FCFA

Année	Crédit prévisionnel	Crédit mobilisé	Taux de mobilisation	Taux moyen de mobilisation
2018	7 726 000	7 165 647	92,74%	79,61%
2019	10 356 000	9 965 976	96,23%	
2020	7 930 000	7 382 448	93,09%	
2021	9 910 000	8 855 189	89,35%	
2022	5 644 000	3 515 612	62,28%	
2023	10 065 000	4 222 726	41,95%	
TOTAL	51 631 000	41 107 598		

Source : extrait compte administratif de la DRB de Ségou.

Tableau 15 : situation de mobilisation des crédits au profit de la DRT de Ségou (fonctionnement de service, matériels et carburant) entre 2018 et 2023 (1^{er} semestre) en FCFA

Année	Crédit prévisionnel	Crédit mobilisé	Taux de mobilisation	Taux moyen de mobilisation
2018	8 281 000	7 352 358	88,79%	71,80%
2019	10 805 000	10 179 251	94,20%	
2020	8 660 000	8 619 714	99,53%	
2021	10 441 000	9 263 389	88,72%	
2022	6 297 000	4 336 692	68,86%	
2023	11 506 000	454 464	3,95%	
TOTAL	55 990 000	40 205 868		

Source : extrait compte administratif de la DRB de Ségou.

Tableau 16 : situation de mobilisation des crédits au profit de la DRR de Sikasso (fonctionnement de service, matériels et carburant) entre 2018 et 2022 en FCFA

Année	Crédit prévisionnel	Crédit mobilisé	Taux de mobilisation	Taux moyen de mobilisation
2018	7 111 000	7 108 850	99,97%	83,47%
2019	8 405 000	8 345 725	99,29%	
2020	7 248 000	7 220 297	99,61%	
2021	9 115 000	8 015 290	87,93%	
2022	7 771 000	2 408 298	30,99%	
TOTAL	39 650 000	33 098 460		

Source : extrait compte administratif de la DRB de Sikasso.

Tableau 17 : situation de mobilisation des crédits au profit de la DRT de Sikasso (fonctionnement de service, matériels et carburant) entre 2018 et 2022 en FCFA

Année	Crédit prévisionnel	Crédit mobilisé	Taux de mobilisation	Taux moyen de mobilisation
2018	7 855 000	7 854 126	99,99%	84,97%
2019	9 705 000	9 615 449	99,08%	
2020	8 133 000	8 064 113	99,15%	
2021	9 854 000	8 618 410	87,46%	
2022	8 574 000	3 339 478	38,95%	
TOTAL	44 121 000	37 491 576		

Source : extrait compte administratif de la DRB de Sikasso.

103. Les tableaux ci-dessus retracent la situation d'exécution des crédits mis à la disposition des démembrements des DGR et DGT des Régions de Koulikoro, Ségou et Sikasso. A l'évidence, les montants alloués sont insuffisants. Toutefois, il faut préciser que les tableaux ci-dessus n'intègrent pas les montants mis à la disposition des DRR pour le suivi des travaux d'entretien. L'équipe d'évaluation n'a pu disposer de cette situation.

104. Cette insuffisance de crédits est également ressentie au niveau d'organismes personnalisés au profit desquels la loi a identifié des ressources dont les difficultés de mobilisation ont un impact sur le niveau des ressources disponibles. Nous prendrons l'exemple sur deux EPA à savoir l'ANASER et le FER-Mali.

105. Tout d'abord, en ce qui concerne les ressources de l'ANASER, elles sont constituées par :

- les subventions de l'Etat et des collectivités territoriales ;
- les revenus provenant des prestations de service ;
- la contribution du fonds d'entretien routier ;
- les amendes provenant des infractions aux règles de la circulation routière ;
- les revenus du patrimoine ;
- les dons et legs ;
- les prêts contractés par l'Etat auprès d'organismes financiers nationaux ou étrangers ;
- toutes autres ressources qui lui sont affectées .

106. Au titre des ressources qui lui sont affectées, est instituée la redevance de sécurité routière par Décret n°09-689/P-RM du 29 décembre 2009.

Cette redevance est perçue à l'occasion des activités suivantes :

- la délivrance des permis et autorisations de conduire ;
- la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules ;
- la confection des plaques d'immatriculation des véhicules ;
- le contrôle technique des véhicules.

107. Il ressort des entrevues avec les acteurs que des difficultés affectent la mobilisation des amendes provenant des infractions aux règles de la circulation routière et des redevances de sécurité routière.

108. S'agissant des amendes provenant des infractions aux règles de la circulation routière, les acteurs ont souligné l'inapplication de l'Arrêté interministériel n°10-0696/MET-MEF-MSIPC-MJ-SG du 16 mars 2010 portant modalités de mise à la disposition de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière du produit des amendes provenant des infractions aux règles de la circulation routière dans les Régions. Cet arrêté dispose en son article 2 : « Au début de chaque mois, le Receveur Général du District de Bamako, les Trésoriers Payeurs Régionaux et les Receveurs Percepteurs procèdent au versement, dans le compte bancaire de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière, de la totalité du produit des amendes provenant des infractions aux règles de la circulation ». Contrairement à l'énoncé de cet article 2, certains acteurs continuent d'appliquer l'ancienne clé de répartition qui consistait à attribuer 60% des amendes aux Communes et 40% au budget national affectés à l'ANASER. La méconnaissance du nouveau cadre juridique qui existe depuis plus de 10 ans constitue donc une source de minoration de ressources pour l'ANASER.
109. A cela, il faut ajouter que d'autres recettes potentielles échappent à l'ANASER comme les amendes prononcées par les juridictions suite aux infractions aux règles de la circulation routière. De plus, certains agents verbalisateurs ne font pas la distinction entre les produits des amendes forfaitaires issues des infractions aux règles de la circulation routière et celles du droit commun (par exemple le défaut de pièce d'identité).
110. En ce qui concerne des redevances de sécurité routière, il faut signaler que l'ANASER n'a pas une grande maîtrise des recettes qui en sont issues. Ces redevances sont collectées par les services de la DGT et MTS. A l'occasion du recouvrement, ces services ne transmettent pas systématiquement à l'ANASER les bordereaux de versement, les copies d'ordres de virement accompagnées d'états nominatifs des recouvrements effectués. Or, l'Arrêté interministériel n°10-0388/MET-MEF-SF du 16 février 2010 déterminant les taux, les modalités de recouvrement de redevance de sécurité routière et de sa mise à disposition de l'ANASER en fait une exigence. Les articles 11 et 13 de cet arrêté prévoient même un pointage contradictoire qui doit être fait par l'Agent comptable de l'ANASER sur la base des états nominatifs des redevances liquidées par la DGT et des statistiques récapitulant le nombre de contrôles techniques fournies par MTS. En l'absence de transmission de ces documents, l'ANASER se contente des recettes déclarées par la DGT et MTS sans aucune possibilité de s'assurer de leur caractère exhaustif. Cette situation fait que l'ANASER n'a pas une maîtrise parfaite desdites ressources qui peuvent ainsi être minorées et affecter la mise en œuvre des activités planifiées et budgétisées.
111. Ensuite, en ce qui concerne les ressources du FER-Mali, elles sont diverses. Mais, la plus importante reste la Redevance d'Usage Routier sur les Produits Pétroliers (RURPP). Cette RURPP représente au moins 80% des recettes du FER-Mali. Au-delà de son taux qui a été réduit en 2022 et que nous avons déjà signalé, le recouvrement de la RURPP soulève une autre difficulté. En effet, le FER-Mali se contente des recettes mises à sa disposition par les services des Douanes et n'a pas une visibilité sur les quantités de produits pétroliers importés.

Une telle information aurait permis au FER-Mali d'avoir une idée du montant des recettes attendues et, subséquemment, de procéder à une budgétisation sincère et réaliste. En l'état actuel des choses, les services des Douanes ne déclarent pas au FER-Mali la quantité des produits pétroliers importés, et se bornent à déclarer les montants recouverts sur lesdits produits.

112. A cela, il faut ajouter la suspension de l'application de la pénalité de surcharge qui constitue une autre recette importante pour le FER-Mali. Enfin, il ressort du rapport d'activités 2022 que le FER-Mali a procédé à une évaluation du trafic qui a conduit à des surplus de recettes réalisées pendant les missions et qui traduisent l'existence d'une déperdition de fonds au niveau des postes de péage et de pesage routiers visités. Il en résulte que le mode de paiement des recettes de péage et de pesage comporte un risque de déperdition des fonds, et donc, un risque de minoration de ressources pour le FER-Mali. Les bonnes pratiques observées dans la sous-région ont institué la digitalisation du paiement des recettes de péage et de pesage pour assurer une meilleure rentabilité.
113. Le domaine de la formation est également touché par l'insuffisance des ressources financières. Dans ce secteur, il faut souligner que le budget alloué à l'INFP/BTP pour assurer les formations ne couvre pas les besoins et ne permet pas de mobiliser les formateurs de qualité. Les frais de gestion sur les différentes conventions de formation ne suffisent même pas à assurer le salaire du personnel. L'insuffisance de ressources financières fait que plusieurs formations programmées sur budget d'Etat à l'attention des cadres du Département des Transports et des Infrastructures n'ont pu être exécutées, tel qu'il ressort du tableau ci-dessous.

Tableau 18 : situation d'exécution des formations

Année	Nombre de formations prévues	Budget prévisionnel en FCFA	Nombre de formations réalisées	Budget mis à disposition en FCFA	Taux d'exécution physique
2017	12	50 000 000	9	40 000 000	75%
2018	10	50 000 000	7	27 000 000	70%
2019	Pas de données disponibles				
2020	4	40 000 000	0	12 000 000	0%

Source : rapports annuels d'activités de l'INFP/BTP.

114. La situation de l'année 2020 s'explique par le fait que l'INFP/BTP n'a pas reçu à temps le budget pour l'exécution du programme de formation du personnel du Ministère des Infrastructures et de l'Équipement parce que la convention a été signée au quatrième trimestre de l'année 2020, ce qui n'a pas permis de mobiliser les ressources dans les délais.
115. Après analyse des différents comptes rendus d'entretien et des documents mis à la disposition de l'équipe d'évaluation, il ressort également que l'une des difficultés majeures identifiées dans la mise

en œuvre de PNTITD reste le délai de mobilisation des ressources financières, déjà limitées.

116. Les acteurs ont plusieurs fois évoqué comme difficulté majeure la mise à disposition tardive des fonds destinés à la réalisation des activités planifiées. Les ressources financières ne sont donc pas disponibles à temps pour la réalisation des activités. Il s'ensuit que les délais d'exécution ne peuvent pas être respectés, car la réalisation des activités est tributaire de la disponibilité des ressources. Cette situation problématique caractérise la presque totalité du secteur des Transports et des Infrastructures. Toutefois, pour illustrer nos propos, nous nous sommes intéressés spécifiquement à la thématique de l'entretien routier.
117. Au Mali, l'entretien routier fait intervenir trois (3) acteurs aux rôles distincts conformément à la stratégie d'entretien routier arrêtée suivant Décret n°2020-0197/P-RM du 3 avril 2020 relatif à la stratégie d'entretien routier.
118. La DGR s'occupe de la planification et de la programmation de l'entretien routier, l'AGEROUTE assure la mise en œuvre à l'entreprise et le FER-Mali s'occupe du financement. En marge de ce schéma, il est permis que la CETRU puisse exécuter en régie des travaux ayant un caractère urgent .
119. En plus de l'insuffisance des ressources financières qui ne comblent pas les besoins d'entretien, le secteur fait face à une lenteur dans la mobilisation des ressources financières auprès du FER-Mali. En effet, de 2015 à nos jours, le taux moyen de couverture des besoins d'entretien routier est 34,85% avec des gaps importants.

Tableau 19 : gap de financement de l'entretien routier de 2015 à 2022 en FCFA

ANNEES	Besoins exprimés par la DGR (1) en FCFA	Montant exécuté (2) en FCFA	Couverture des besoins (%) (3)=(2) x 100/(1)
2015	50 600 000 000	34 500 000 000	68,18%
2016	60 800 000 000	32 369 000 000	53,24%
2017	80 000 000 000	24 534 000 000	30,66%
2018	90 000 000 000	32 265 000 000	35,85%
2019	81 432 000 000	14 813 000 000	18,19%
2020	92 663 000 000	18 400 000 000	19,85%
2021	120 436 000 000	22 000 000 000	18,27%
2022	116 693 000 000	40 000 000 000	34,57%

Source : DGR, Division Banque de données routières

120. En plus de l'insuffisance des ressources financières, l'entretien routier souffre du retard de mobilisation des ressources financières. En effet, il ressort des entretiens que les programmes annuels d'entretien routier sont élaborés et validés en réunion annuelle des services des Routes

dans les délais. L'exécution de ce programme d'entretien validé dépend de plusieurs procédures résumées ci-dessous :

- la validation du programme annuel d'entretien routier ;
- l'adoption des budgets de l'AGEROUTE et du FER-Mali et leur approbation par le Ministre chargé de l'Economie et des Finances ;
- la conclusion des conventions de financement entre le FER-Mali et les Maîtres d'Ouvrage ;
- la conclusion des conventions de MOD entre l'AGEROUTE et les Maîtres d'Ouvrage ;
- la préparation et le lancement des DAO et la conclusion des marchés de travaux et de contrôle ;
- le début des travaux.

121. Toutes ces procédures sont renfermées dans des délais fixés suivant Circulaire n°2022-0151/MTI-SG du 8 février 2022 fixant les modalités d'exécution du programme d'entretien routier du Ministre des Transports et des Infrastructures.

122. Après analyse des comptes rendus d'entrevue et des documents mis à la disposition de l'équipe d'évaluation, il s'avère que l'exécution de ce calendrier connaît un retard préjudiciable sur l'efficacité de l'entretien routier. En effet, il ressort du calendrier que les acteurs doivent prendre les dispositions afin que :

- la réunion annuelle des services des Routes valide le programme annuel d'entretien routier au plus le 15 novembre de l'année N-1 ;
- le Ministre chargé de l'Economie et des Finances approuve les budgets du FER-Mali et de l'AGEROUTE au plus tard le 31 janvier de l'année N ;
- le FER-Mali conclue les conventions de financement au plus tard le 7 février de l'année N ;
- l'AGEROUTE conclue les conventions de MOD au plus tard le 15 février de l'année N ;
- la DFM conclue les marchés de travaux et de contrôle au plus tard le 15 février de l'année N ;
- l'exécution des travaux démarre le 28 février de l'Année N pour le premier semestre et le 1^{er} octobre de l'année N pour le second semestre.

123. Au terme de la collecte de données, il ressort que les programmes annuels d'entretien routier sont validés à temps. Toutefois, l'approbation des budgets du FER-Mali et de l'AGEROUTE par le Ministre chargé de l'Economie et des Finances prend du temps et se fait autour de la fin du mois de mars. Or, cette approbation conditionne les autres procédures qui ne peuvent ainsi être mises en œuvre.

124. En conséquence, les conventions de financement et de MOD sont conclues en retard, les marchés ne sont pas passés dans les délais avec une répercussion sur les travaux qui démarrent juste avant, pendant et même après l'hivernage. Le tableau ci-dessous en donne une illustration pour l'année 2021.

²⁰ Article 15 du Décret n°2020-0197/P-RM du 3 avril 2020 relatif à la stratégie d'entretien routier.

Tableau 20 : illustration des travaux d'entretien routier réalisés pendant l'hivernage

Convention	Date de signature de la convention de financement	Date de signature de la convention MOD	Date de conclusion des marchés de travaux	Date de début et de fin de l'hivernage selon le Système d'Alerte Précoce
Convention n°01/2021/AGEROUTE /MTI relative aux travaux d'entretien des routes d'intérêt national 2021 des Régions de Kayes, Koulikoro, Sikasso, Ségou, Mopti, Tombouctou, Gao et du District de Bamako		14 avril 2021	Entre avril et décembre 2021	Entre juillet et septembre
Convention n°02/2021/AGEROUTE /MTI relative aux travaux spéciaux d'entretien des routes dans les Régions de Kayes, Koulikoro, Sikasso, Ségou, Mopti, Tombouctou, Gao et du District de Bamako		2 avril 2021	Entre mai et novembre 2021	
Convention n°03/2021/ AGEROUTE/CR-KAYES relative au programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Kayes	30 mars 2021	30 mars 2021	Entre septembre et novembre 2021	
Convention n°04/2021/ AGEROUTE/CR-KKRO relative au programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Koulikoro	30 mars 2021	30 mars 2021	Entre juillet et novembre 2021	
Convention n°05/2021/ AGEROUTE/CR-SIK relative au programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Sikasso	30 mars 2021	30 mars 2021	Entre septembre et novembre 2021	
Convention n°06/2021/ AGEROUTE/CR-SGOU relative au programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales, locales et communales de la Région de Ségou	30 mars 2021	30 mars 2021	Entre septembre et novembre 2021	
Convention n°07/2021/ AGEROUTE/CR-MOPTI relative au programme des travaux d'entretien des routes classées et non classées régionales,	30 mars 2021	30 mars 2021	En octobre 2021	

Source : AGEROUTE

125. L'analyse du tableau ci-dessus révèle que la mobilisation tardive des ressources, elle-même tributaire des retards accusés suite à la lenteur des procédures, entraîne deux (2) difficultés majeures.
126. D'une part, l'exécution des travaux en retard, souvent pendant l'hivernage tel qu'il sera approfondi dans l'analyse de la question relative à la durabilité. Les travaux ont connu un retard assez important et n'ont pu être exécutés dans les délais. En effet, les bonnes pratiques voudraient que les travaux d'entretien soient exécutés avant le début

de l'hivernage pour soulager les populations, car, c'est à cette période que les routes se dégradent très vite avec le contact de l'eau. Aucune des conventions de MOD conclues au titre de l'année 2021 n'a pu être exécutée avant le début de l'hivernage. De même, les travaux programmés ont été exécutés pendant ou après l'hivernage et aucune convention des 14 conventions n'a été entièrement exécutée au 31 décembre 2021. En plus de ces conventions conclues au titre de l'année 2021, il faut ajouter 7 conventions conclues en 2020 et dont les travaux commencés en 2020, se sont poursuivis en 2021 pour un taux d'exécution moyen de 61,79% et en 2022 pour un taux d'exécution moyen de 65,41%. Au 30 novembre 2022, les travaux de 5 de ces 7 conventions n'étaient pas achevés.

127. D'autre part, la sous-évaluation du volume des travaux d'entretien à réaliser sur le réseau en raison de l'évolution des dégradations entre la période de leur constatation et le début effectif des travaux. En effet, les DRR arrêtent le programme d'entretien de leurs réseaux sur la base des relevés de dégradations constatées à un moment donné. Puisque les travaux ne démarrent pas immédiatement, le volume des dégradations s'intensifie et devient plus important au moment où les travaux sont initiés plusieurs mois plus tard. Cette situation engendre des recadrages souvent avec une répercussion financière et ne garantit pas une gestion efficiente et économique de l'entretien routier.
128. Un autre point important a été signalé lors des entretiens. Il s'agit de la faible mobilisation des ressources financières au profit des CT auxquelles des compétences ont été transférées en matière de Transport et d'Infrastructures routières. A cet effet, la collecte de données a permis de relever que les CT ne disposent pas de ressources propres pour faire face à la construction, à la réhabilitation et à l'entretien des routes. De même, elles ne reçoivent que très peu de ressources transférées par l'Etat pour l'exercice des compétences transférées. L'équipe d'évaluation n'a pu identifier qu'un seul cas de transfert de ressources financières aux CT : c'était en 2022 sur la base des conventions de financement conclues avec le FER-Mali.
129. Il s'agit donc de comprendre que les CT peinent à exercer les compétences qui leur ont été transférées en l'absence de transfert concomitant des ressources. Avec cette situation, bon nombre de CT n'inscrivent pas les dotations budgétaires relatives à la construction ou à l'entretien routier au motif que les ressources ne seront pas mobilisées. Sur ce sujet, un élu local affirme :

nous ne disposons pas des moyens pour assurer l'entretien des routes classées d'intérêt régional et des pistes rurales. Le transfert des compétences n'a pas été accompagné par le transfert concomitant des moyens.

Un autre agent des CT déclare :

le transfert de compétences et de ressources n'est pas effectif. Le transfert est de nom, sinon beaucoup de compétences continuent à être exercées par l'Etat et ses services déconcentrés. Quant au transfert effectif de ressources, c'est à ce stade un vœu pieux.

130. Comme rappelé plus haut, les CT arrivent à mener quelques activités dans le secteur des Transports et des Infrastructures routières grâce aux PFT, et surtout au PAAR dont la contribution a substantiellement amélioré l'accessibilité rurale, tel qu'il sera démontré dans la conclusion sur les questions d'évaluations relatives aux effets de la PNTITD.
131. Les difficultés liées au sous-financement et à la mobilisation tardive des ressources financières entraînent de nombreux écueils de planification et de bonne gouvernance. Le système entier perd en efficacité : des activités prévues ne peuvent être réalisées ou le sont en retard avec finalement moins d'impact sur les populations.

Conclusion sur l'efficacité opérationnelle

La question du sous-financement du secteur des Transports et des Infrastructures a limité l'efficacité de la PNTITD. Sur le plan opérationnel, la quasi-totalité des acteurs rencontrés reconnaît que les ressources financières mises à leur disposition sont insuffisantes et ne permettent donc pas d'assurer la mise en œuvre des activités planifiées. Ce sous-financement est accentué par l'existence de difficultés de mobilisation des ressources financières. L'exemple peut être sur l'ANASER et le FER-Mali auxquels d'importantes ressources financières échappent à cause de la non-prise en compte de certains aspects dans les réformes entreprises.

Aussi, les ressources mobilisées ne sont pas mises à la disposition à temps. Le niveau des crédits est insuffisant et arrive à peine à assurer le fonctionnement minimal des services.

De tout ce qui précède, il est alors évident que les acteurs du secteur soient moins efficaces avec des activités qui ne sont pas du tout réalisées ou qui ne sont pas réalisées dans les délais prévus. C'est le cas des travaux d'entretien routier qui sont exécutés en retard et le plus souvent pendant l'hivernage. Avec des besoins non couverts par les ressources disponibles, le secteur des Transports et des Infrastructures peine à être efficace dans la mise en œuvre des activités, toute chose qui ne garantit pas l'optimisation des effets de la politique sur les populations.

D. Résultats sur les effets

132. Le critère des effets s'intéresse aux résultats produits par l'intervention. Pour cela, la mission a utilisé la méthode de l'outcome harvesting afin de répondre aux questions d'évaluation suivantes :

question d'évaluation 1 : la PNTITD a-t-elle contribué à réduire l'insécurité dans le transport (routier, fluvial, aérien, ferroviaire) ?

Question d'évaluation 2 : la PNTITD a-t-elle amélioré la mobilité urbaine et renforcé l'accessibilité des populations aux marchés et aux services sociaux de base ?

133. La PNTITD est destinée à produire des effets sur la population malienne à travers les quatre (4) modes de transport. Compte tenu des ressources limitées, l'équipe d'évaluation a mis un accent particulier sur le transport routier tant celui qui est utilisé par la majorité des Maliens. Ainsi, les résultats qui suivent sont plus accentués sur le transport routier même si certains commentaires pourront être en lien avec les autres modes de transport.

Les principales causes d'accidents au Mali

134. L'un des effets recherchés à travers la mise en œuvre de la PNTITD était de réduire les accidents liés à la circulation. Il ressort des entrevues avec les acteurs que les accidents de la circulation sont dus à plusieurs causes dont les plus importantes sont :

- au non-respect du Code de la route ;
 - à l'excès de vitesse ;
 - à l'incivisme et au comportement des usagers ;
 - à l'état des infrastructures routières ;
 - à l'absence de pistes cyclables sur la quasi-totalité des routes urbaines ;
 - à la consommation d'alcool et autres stupéfiants ;
 - à la vétusté du parc automobile et au mauvais état des véhicules ;
 - au laxisme des autorités ;
 - à l'inobservation des heures de conduite et de repos des chauffeurs.
- Le comportement humain : première cause d'accidents au Mali

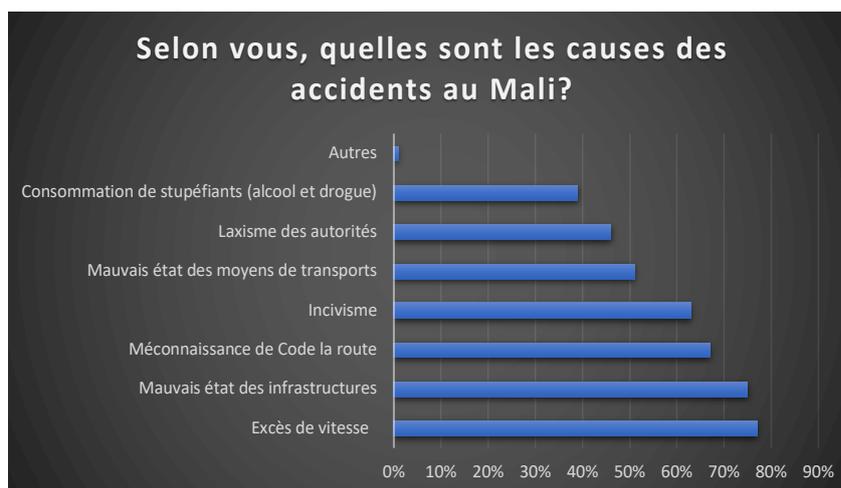
135. Parmi les causes d'accidents ci-dessus, le facteur humain semble prédominant à savoir l'excès de vitesse, le non-respect du Code de la route, l'incivisme, la consommation d'alcool et autres stupéfiants. Même si les autres causes ont été signalées par certains acteurs, force est de reconnaître que les facteurs les plus évoqués lors des entretiens restent tributaires du comportement de l'être humain dans la circulation. Un acteur explique :

on dit couramment que le mauvais état des routes est un facteur d'accident. Au Mali, c'est le contraire. Plus la route est bonne, plus elle favorise l'excès de vitesse et partant les accidents. Donc, c'est le comportement humain qui est le facteur le plus important.

136. A titre illustratif, il ressort des statistiques officielles de l'ANASER qu'en 2022, plus de 27% des cas d'accidents enregistrés dans notre pays étaient dus à l'excès de vitesse, ayant causé 37% de blessés graves et 31% de personnes tuées. Il ressort des mêmes statistiques que la non-maîtrise du véhicule est la cause de 16% des accidents ayant occasionné 15% de personnes tuées .

137. Ces chiffres sont confirmés par le sondage réalisé par l'équipe d'évaluation auprès des populations. Ainsi, de l'avis des répondants, la cause principale des accidents est l'excès de vitesse, suivie du mauvais état des infrastructures, de la méconnaissance de Code la route, de l'incivisme, du mauvais état des moyens de transports, du laxisme des autorités et de la consommation de stupéfiants (alcool et drogue).

Graphique 2 : perception des bénéficiaires sur les causes des accidents



Source : sondage auprès des bénéficiaires

138. L'analyse du graphique ci-dessus révèle que c'est le comportement humain qui est toujours en cause (excès de vitesse, méconnaissance du code de la route, consommation d'alcool et de drogue, incivisme).

139. Ce comportement humain a également été pointé du doigt par les professionnels du métier à savoir les chauffeurs. En effet, l'équipe de vérification a eu un focus group avec des membres du syndicat des transporteurs routiers, urbains, interurbains et internationaux de Koulikoro. A l'issue des échanges, il est ressorti que les chauffeurs ont leur part de responsabilité dans les accidents qui se produisent dans notre pays. Un chauffeur a déclaré :

l'une des causes des accidents au Mali est due à la consommation des stupéfiants tels-que l'alcool, les drogues...

140. A la faveur des débats, beaucoup d'autres chauffeurs estiment que les excès de vitesse, le manque de professionnalisme et le manque de concentration de la plupart des chauffeurs peuvent expliquer certains cas d'accidents.



Focus group, avec des chauffeurs membres du syndicat des transporteurs routiers, urbains, interurbains et internationaux de Koulikoro, samedi 22 juillet 2023 à Koulikoro.

²¹ ANASER, rapport de l'atelier de validation des statistiques d'accidents de la circulation routière, 2022.

141. Toujours concernant le comportement humain comme principale cause des accidents, une attention particulière doit être accordée à la consommation d'alcool et de stupéfiants. En effet, ces substances peuvent diminuer la lucidité des personnes qui en consomment. Lorsqu'il s'agit d'un chauffeur, il va sans dire que cela peut être une source importante d'insécurité sur la route.
142. Nous nous sommes intéressés à la seule aire de repos qui existe à l'heure actuelle au Mali. Il s'agit de l'aire de repos de Koumantou (Région de Bougouni) qui est gérée par un GIE sur la base d'une convention de délégation de service public conclue avec le Conseil régional de Sikasso pour une durée de sept (7) ans.
143. L'aire de repos comprend un parking de stationnement pour véhicules et un bâtiment principal utilisé par les routiers et les voyageurs pour se reposer, manger et utiliser les sanitaires avant de reprendre la route. Au regard de la dangerosité de la consommation d'alcool, la convention de délégation de gestion du service public a bien spécifié ce qui suit : « Le délégataire accepte la gestion de l'aire de repos et s'engage à proscrire la consommation et la vente de boissons alcoolisées sur l'aire de repos ».
144. En dépit de cette interdiction formelle, un espace a été aménagé au sein de l'aire de repos pour vendre de l'alcool aux routiers venus normalement pour se reposer et reprendre la route dans de meilleures conditions de sécurité. Cette situation a été relevée en septembre 2022 par une mission du Conseil de Régional de Sikasso. Toutefois, ladite mission n'a formulé aucune recommandation allant dans le sens de la cessation de la vente d'alcool au sein de l'aire de repos.
145. A l'issue de l'observation physique de l'aire de repos, l'équipe d'évaluation a constaté de visu la continuation de l'activité de vente d'alcool.



Illustration des casiers de boisson alcoolisée en vente dans l'aire de repos de Koumantou

146. Après avoir passé en revue ces nombreux facteurs favorisant la survenance d'accidents, il convient de se pencher sur l'évolution des cas d'accidents dans notre pays. Entre 2018 et 2022, le nombre d'accidents, de blessés et de personnes tuées connaît une hausse.

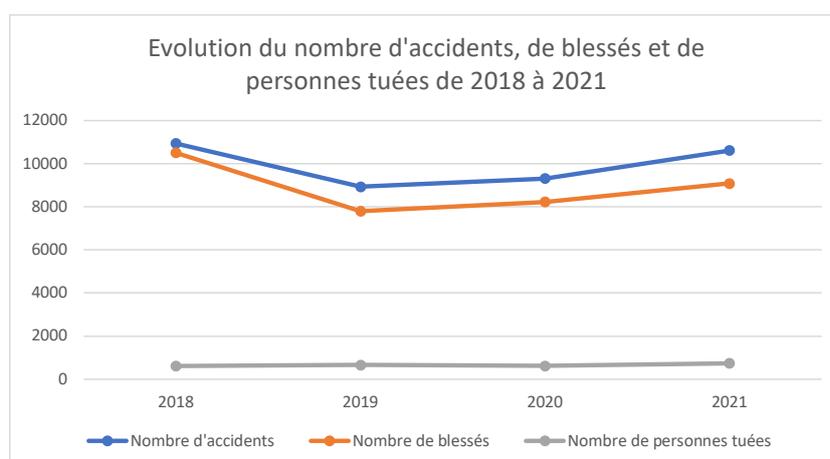
Tableau 21 : statistiques d'accidents au Mali de 2018 à 2022

Année	Nombre d'accidents	Nombres de victimes	Nombre de blessés	Nombre de personnes tuées
2018	10 937	11 116	10 503	613
2019	8 935	8 460	7 797	663
2020	9 309	8 853	8 231	622
2021	10 614	9 821	9 085	736
Total	39 795	38 250	35 616	2 634

Source : rapports d'activités de l'ANASER

147. Entre 2018 et 2022, les accidents de la circulation ont fait 38 250 victimes dont 35 616 blessés et 2 634 tués.

Graphique 3 : évolution du nombre d'accidents, de blessés et de personnes tuées de 2018 à 2021



Source : rapports d'activités de l'ANASER

148. De 8 935 en 2019, le nombre d'accidents est passé à 9 309 en 2020 soit une augmentation de 4,18%. De même, le nombre d'accidents est passé de 9 309 en 2020 à 10 614 en 2021 soit une augmentation de 12,3%.

149. De 7 797 en 2019, le nombre de blessés est passé à 8 231 en 2020 soit une augmentation de 5,57%. De même, le nombre de blessés est passé de 8 231 en 2020 à 9 085 en 2021 soit une augmentation de 10,37%. Parmi les personnes tuées figure un grand nombre de motocyclistes. De l'avis des acteurs, la proportion de motocyclistes tués s'explique par le fait que la majorité d'entre eux refusent le port de casque malgré la réglementation en vigueur qui en fait une exigence. Ce qui fait que le moindre accident grave peut leur être fatal. De plus, les statistiques de la DGT démontrent un taux assez faible de motocyclistes disposant d'un permis de conduire.

150. De 663 en 2019, le nombre de tués est passé à 622 en 2020 soit une diminution de 6,18%. En revanche, le nombre de tués est passé de 622 en 2020 à 736 en 2021 soit une augmentation de 18,32%.
151. L'interprétation du graphique ci-dessus conduit à conclure que nonobstant les mesures de formation, d'information et de sensibilisation menées par les acteurs dont l'ANASER, le nombre d'accidents, de blessés et de personnes tuées n'est pas en baisse au fil des années.

L'état des véhicules : une autre cause importante d'accidents au Mali

152. L'analyse des comptes rendus d'entrevue a également révélé que l'état des véhicules revient fréquemment comme une autre cause des accidents dans notre pays. De nombreux répondants estiment que le facteur humain est exacerbé par le mauvais état des véhicules. Il n'est donc pas rare de constater que beaucoup d'accidents sont dus.
153. Ce mauvais état des véhicules s'explique de deux (2) manières. D'une part, beaucoup d'acteurs interrogés remettent en cause la fiabilité de la visite technique. Pour eux, celle-ci est faite avec complaisance et ne permet pas de détecter les problèmes techniques des véhicules. Un acteur rencontré s'interroge :

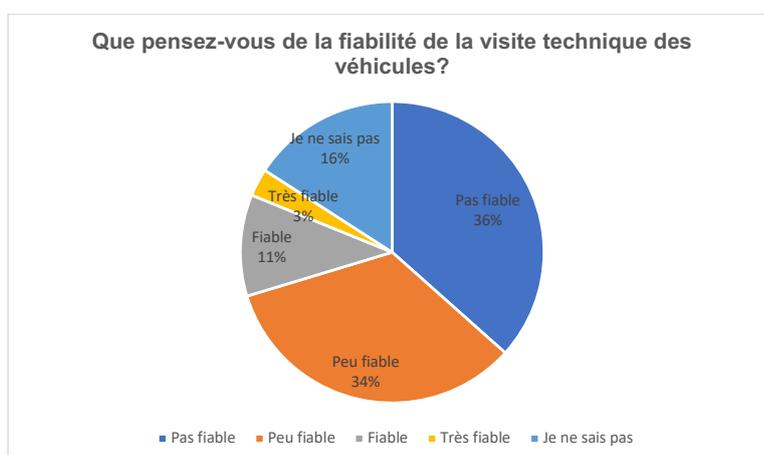
parfois, certains prennent le permis de conduire et le certificat de visite technique sans même se rendre à l'ONT [ancienne appellation de la Direction Régionale des Transports] et au MTS. Les Blancs se débarrassent des véhicules d'occasions parce que ceux-ci ont été déclarés en mauvais état chez eux par des équipements de visite technique. Comment comprendre que ces mêmes équipements importés chez nous déclarent les mêmes véhicules être en bon état des années après ?

154. Un autre explique :

pour avoir le certificat de visite, il suffit de payer. Tu l'obtiens même si ton véhicule est dans un état désastreux.

155. De même, le sondage réalisé auprès des populations a révélé que 70% des sondés estiment que la visite technique est peu fiable ou n'est pas fiable.

Graphique 4 : fiabilité de la visite technique



Source : sondage auprès des bénéficiaires

156. Un troisième acteur rencontré confie :

il existe des coins de location de certains équipements indispensables pour l'obtention du certificat de visite technique comme les pneus, les triangles, les extincteurs. Certains usagers louent donc lesdits équipements pour satisfaire aux exigences de la visite technique et après, ils les restituent. Tout le monde est au courant, mais aucune mesure n'est prise pour y mettre fin.

157. Toutefois, il ressort de la visite d'observation que l'équipe d'évaluation a menée sur le site de la visite technique de Bamako rive droite que des mesures ont été prises pour empêcher la location desdits matériels. Néanmoins, les personnes qui louent ces matériels et équipements sont toujours visibles aux alentours de MTS Bamako rive droite, ce qui revient à dire que le risque de location n'est toujours pas à écarter.

158. Au Mali, le service public du contrôle technique a été confié par l'Etat à une société concessionnaire dénommée Mali Technic System (MTS). Lors de la collecte de données, l'équipe de vérification a pu constater au siège de MTS, l'existence de matériels et d'équipements destinés à la visite technique à Bamako rive gauche, à Ségou et à Sikasso.



Photos d'illustration du pont-bascule de MTS Ségou pour le contrôle technique des véhicules

159. Toutefois, ces équipements n'existent pas à MTS Koulikoro où les visites techniques se font de visu, à partir d'un contrôle exercé par les techniciens. De l'avis des acteurs, ce contrôle visuel ne garantit pas la fiabilité de la visite technique. Dans un tel contexte, il est donc évident que certains véhicules dont l'état est fortement dégradé continuent à bénéficier des certificats de visite technique. Il n'est donc pas rare de rencontrer des véhicules dont le système de freinage est défaillant ou dont les pneus sont complètement usés, toutes choses qui accentuent l'insécurité dans le transport.

160. Pourtant, l'Arrêté n°2020-1080/MTMU-SG du 20 mars 2020 fixant les modalités de mise en œuvre du contrôle technique automobile exige en son article 9 que les principaux organes de sécurité des véhicules soient contrôlés avec des matériels, appareillages et équipements appropriés. Il convient dès lors de conclure que MTS n'est pas en phase avec la réglementation en vigueur en ce qui concerne les modalités de la visite technique à Koulikoro.
161. Par ailleurs, le contrôle technique des pneumatiques reste également visuel malgré l'existence d'équipements, d'appareillage et de matériels dans les centres de MTS. L'état d'usure des pneumatiques est donc évalué sur la base de la seule appréciation des techniciens de MTS. Cette situation résulte du dispositif juridique en place qui réduit le contrôle technique des pneumatiques essentiellement à l'usure de la bande de roulement, à la profondeur des sillons (5 mm) et aux déformations. Or, les pneumatiques peuvent être usés et ne pas garantir la sécurité des usagers même lorsqu'aucune trace d'usure apparente n'est perceptible.
162. Des professionnels du domaine ont confié à l'équipe d'évaluation que lorsque sa durée de vie est écoulée, un pneumatique peut comporter des fissures internes sans pour autant que l'on puisse remarquer un état d'usure extérieure. De ce qui précède, il sied de faire observer que l'état actuel du contrôle technique portant sur les pneumatiques ne garantit pas la sécurité des usagers de la route. Un professionnel du transport rencontré par l'équipe d'évaluation affirme :
- on a des problèmes avec les pneus d'occasion. Si le pneu est à 5mm d'usure, le certificat n'est pas délivré. Le MTS ne dispose pas d'appareil pour évaluer l'état d'usure des pneus. C'est un contrôle visuel. C'est à l'Etat de freiner l'importation des pneus d'occasion. Dans d'autres pays, c'est le cas.*
163. Les bonnes pratiques à travers le monde prennent en compte la durée de vie des pneumatiques qui constitue un critère objectif d'appréciation. A titre d'illustration, nous pouvons évoquer l'exemple du Sénégal dont les autorités ont décidé d'interdire l'importation de pneumatiques d'occasion, c'est-à-dire ceux dont la durée de vie est dépassée. Cette décision a été prise après la survenance d'un accident de circulation à Sikilo dans le Département de Kaffine, ayant causé 40 morts et une centaine de blessés.
164. Un technicien confirme nos propos en ces termes :
- un pneu trop âgé présente des dangers. Avec le temps, la gomme du pneu se durcit, se dessèche et se fissure, ce qui peut représenter un danger de la conduite.*
165. Par ailleurs, il ressort du sondage que 60% des populations interrogées estiment que le temps de visite technique est long ou très long. Cela peut s'expliquer par plusieurs facteurs dont le nombre important de véhicules ou encore le nombre très limité de centres de visite technique. En effet, les entretiens ont révélé que MTS ne dispose pas suffisamment de centres pour le contrôle technique.
166. Pour toute la ville de Bamako, il en existe un (1) seul centre sur la rive droite. A Koulikoro, il existe 2 centres pour toute la Région dont un (1) à Koulikoro ville et 1 à Kanadjiguila. Pour les Régions de Ségou,

et Sikasso (ancienne configuration administrative), il existe quatre (4) Centres en raison de deux (2) par Région. Or, une application stricte de l'article 5 de l'Arrêté n°2020-1080/MTMU-SG du 20 mars 2020 fixant les modalités de mise en œuvre du contrôle technique automobile peut contribuer à résoudre ce problème. En effet, cet article pose le principe que la visite technique peut être assurée par tout organisme de droit public ou privé dûment agréé par le Ministre chargé des Transports. Il n'est donc pas exclu que le domaine soit étendu à d'autres prestataires détenant un agrément délivré à cet effet. Une telle solution pourrait raccourcir le temps de visite technique et améliorer substantiellement la qualité du service grâce à la concurrence qui serait ainsi instituée.

167. Une autre insuffisance constatée dans la visite technique réside dans le fait que l'âge des véhicules n'est pas pris en compte. La réglementation en vigueur identifie les points à vérifier lors du contrôle technique des véhicules. Toutefois, aucune autre réglementation ne porte sur l'âge des véhicules qui a un impact sur la visite technique. Plus un véhicule est vieux, moins il a des chances de satisfaire aux conditions de la visite technique.
168. Outre les conséquences néfastes sur l'environnement, les véhicules âgés contribuent également à l'insécurité routière car de nombreux acteurs les ont identifiés comme une cause importante des accidents. Au Mali, la majorité des véhicules importés sont d'occasion, encore appelés des « véhicules seconde main ». Il s'agit de véhicules ayant déjà fait l'objet de plusieurs années d'utilisation sous d'autres cieux.

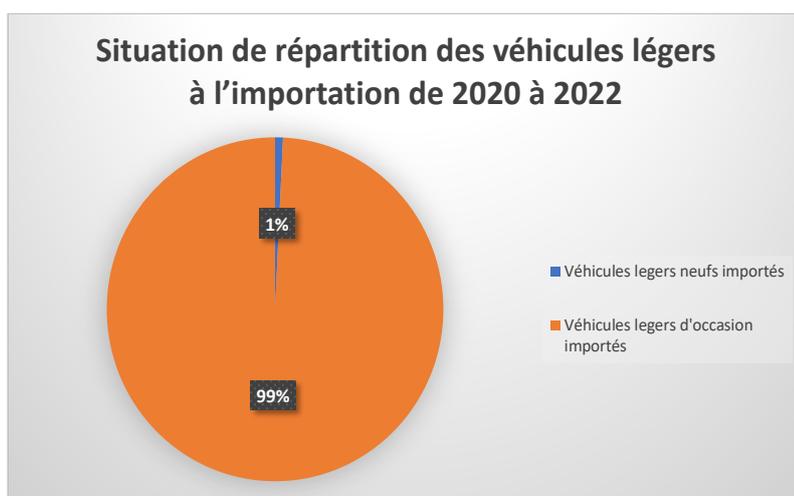
Tableau 22 : situation des véhicules importés au Mali de 2020 à 2022

	Année 2020		Total général
	Neuf	Occasion	
Véhicule lourd	648	543	1 191
Véhicule léger	57	9 457	9 514
Engin BTP	1	71	72
Total	706	10 071	10 777
	Année 2021		Total général
	Neuf	Occasion	
Véhicule lourd	641	1 143	1 784
Véhicule léger	147	17 977	18 124
Engin BTP	1	673	674
Total	789	19 793	20 582
	Année 2022		Total général
	Neuf	Occasion	
Véhicule lourd	0	1 095	1 095
Véhicule léger	109	13 347	13 456
Engin BTP	0	313	313
Total	109	14 755	14 864

Source : Source : rapports annuels d'activités de la DGT

169. Le tableau ci-dessus démontre que le Mali a importé 27 fois plus de véhicules d'occasion que de véhicules neufs sur la période allant de 2020 à 2022. Parlant spécifiquement des véhicules légers, ils ont représenté en 2020, 57 neufs, soit 0,59% contre 9 457 véhicules d'occasion soit plus de 99,41%. En 2021, les véhicules légers neufs importés représentaient 147 soit 0,81% contre 17 977 véhicules d'occasion soit 99,19%. Enfin en 2022, les véhicules légers neufs importés représentaient 109 soit 0,81% contre 13 347 véhicules d'occasion soit 99,19%.

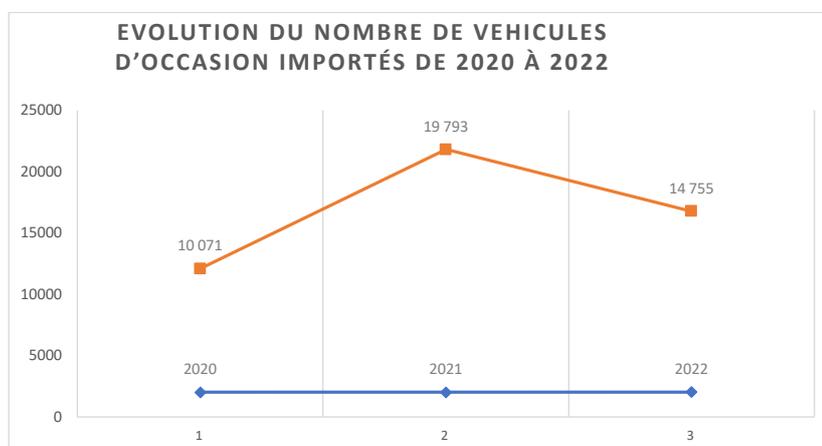
Graphique 5 : situation de répartition des véhicules légers à l'importation de 2020 à 2022



Source : rapports annuels d'activités de la DGT

170. Avec un taux de 99%, le nombre de véhicules légers d'occasion importés entre 2020 et 2022 atteint 40 781 contre 313 véhicules légers neufs importés, soit un taux de 1%.

Graphique 6 : évolution du nombre de véhicules d'occasion importés de 2020 à 2022



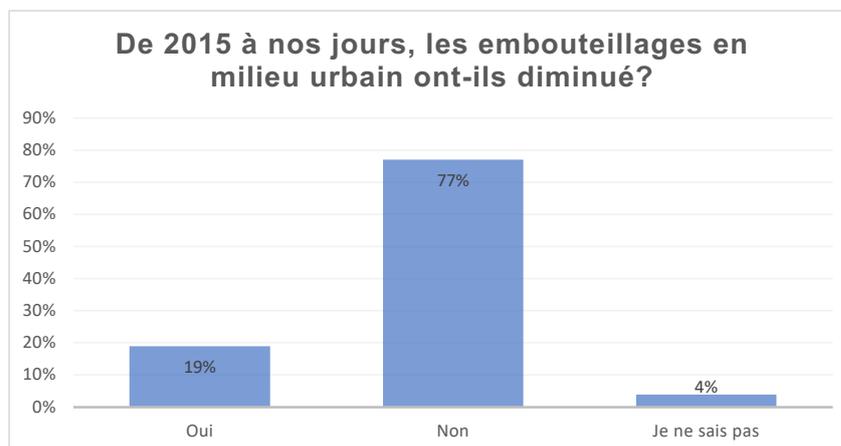
Source : rapports annuels d'activités de la DGR

171. De 10 071 en 2020, le nombre de véhicules d'occasion importés est passé à 19 793 en 2021 pour redescendre à 14 755 en 2022.
172. Si les conditions économiques peuvent expliquer la préférence des populations envers les véhicules d'occasion, toujours est-il que leur état ne garantit pas une sécurité optimale des utilisateurs surtout si le véhicule est d'un certain âge. A cet effet, certains Etats ont légiféré pour réglementer l'âge des véhicules à l'importation.
173. D'ailleurs, la Charte africaine sur la sécurité routière, ratifiée par le Mali, incite les Etats-parties à « élaborer et appliquer une réglementation sur la limite d'âge des véhicules importés ». Cette réglementation est perçue comme une bonne pratique susceptible de contribuer à une meilleure sécurisation du transport.
174. A titre illustratif, l'Afrique du Sud, l'Egypte et le Soudan ont adopté une politique stricte en interdisant l'importation de véhicules d'occasion. Le Maroc et la Côte d'Ivoire autorisent uniquement les véhicules de moins de cinq (5) ans. Le Tchad, le Gabon et l'Ile Maurice ont fixé cette limite à trois (3) ans. Au Mali, pour le moment, aucune réglementation n'a été adoptée dans ce sens.

La contribution du transport routier à l'amélioration de la mobilité urbaine et de l'accessibilité rurale

175. Les bénéficiaires interrogés estiment à 77% que depuis la mise en œuvre de la PNTITD, la mobilité urbaine n'a pas connu d'amélioration. Pour eux, les embouteillages sont toujours constants notamment dans les agglomérations urbaines et surtout à Bamako.

Graphique 7 : appréciation des bénéficiaires sur l'amélioration de la mobilité urbaine



Source : sondage auprès des bénéficiaires

176. Ce taux élevé de bénéficiaires non satisfaits de la mobilité urbaine peut se justifier par plusieurs facteurs. En effet, de 2015 à nos jours, le nombre de véhicules a substantiellement augmenté de même que les usagers. Les infrastructures de transport routier n'ont pas évolué à ce même rythme, tant et si bien que les efforts entrepris pour améliorer la mobilité urbaine, demeurent très peu perceptibles en termes d'effets sur les populations. A cet égard, il convient de signaler certains travaux

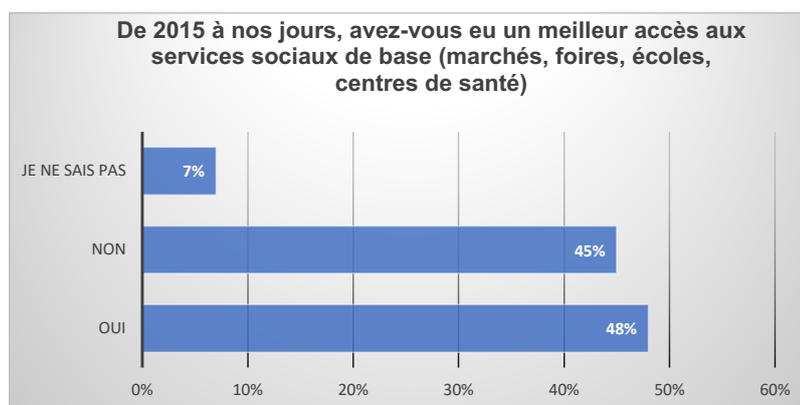
effectués dans des centres urbains qui ont contribué à l'amélioration de la mobilité urbaine sans pour autant être assez importants pour couvrir le besoin. Il s'agit de :

- la construction d'un échangeur au carrefour de la route de Markala ;
- l'aménagement et le bitumage de 10 km de voiries à Ségou ;
- la construction d'un échangeur et d'un viaduc à Sikasso ;
- l'aménagement de 10 km de voies urbaines à Sikasso ;
- l'aménagement de la traversée de la ville de Sikasso sur 7 km ;
- l'aménagement en 2x2 voies de la voie reliant le 3^{ème} pont de Bamako à la RN6 sur 3,26 km) ;
- la construction d'un échangeur au croisement avec la RN6 ;
- la réhabilitation de la section Tour de l'Afrique-Yirimadio de la RN6 sur 6,5 km.

177. S'agissant de l'accessibilité rurale, 37% des bénéficiaires interrogés estiment que la PNTITD a contribué à renforcer le désenclavement intérieur à travers l'amélioration de l'accessibilité rurale. En revanche, 48% estiment que cette intervention n'a pas amélioré le désenclavement intérieur et 15% affirment ne pas avoir d'avis sur la question.

178. Par ailleurs, 48% des bénéficiaires estiment que leur accès aux services sociaux de base a été amélioré. Les principales infrastructures socio-économiques dont l'accès a été facilité sont les centres de santé, les écoles, les services publics, les foires.

Graphique 8 : situation des services sociaux dont l'accès a été amélioré grâce à la PNTITD



Source : sondage auprès des bénéficiaires

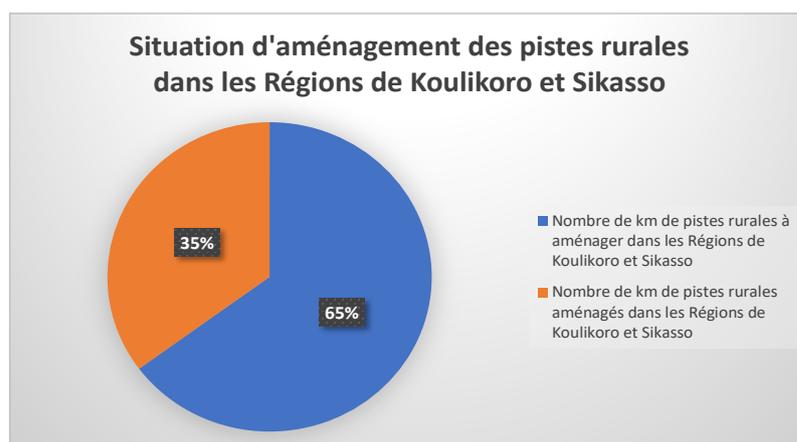
179. Il ressort de la revue documentaire que le PAAR a fortement contribué à l'amélioration de l'accessibilité rurale à travers l'aménagement des pistes rurales. En effet, le PAAR a aménagé 920,35 km de pistes rurales dont 141,13 km dans la Région de Koulikoro et 506,22 km dans la Région de Sikasso au titre des phases 1 et 2 du projet. D'autres travaux sont en cours pour l'aménagement de 216,047 km dont 152,917 km dans la Région de Koulikoro et 63,13 km dans les Régions de Ségou et Mopti dans le cadre des travaux d'urgences gouvernementales.

180. Ces travaux d'aménagement de pistes rurales ont permis de contribuer à l'amélioration de l'accessibilité rurale à travers le désenclavement des zones rurales. Ce désenclavement a facilité l'évacuation des produits des zones de production vers les centres de consommation.

Il a également raccourci les délais de parcours et augmenté le confort dans le transport grâce aux pistes désormais mises dans un meilleur état.

181. Toutefois, cette amélioration est limitée, car le PAAR n'intervient que dans deux (2) Régions : Koulikoro et Sikasso même s'il a aménagé des pistes rurales dans les Régions de Ségou et Mopti dans le cadre de travaux d'urgence décidés par le Gouvernement. Dans les autres Régions du pays, il serait difficile de parler d'amélioration de l'accessibilité rurale dans la mesure où les Communes censées assurer cette mission ne disposent pas de ressources à cet effet.
182. De même, malgré les efforts déployés par le PAAR dans les Régions de Koulikoro et Sikasso, il reste entendu que la proportion des pistes non encore aménagées reste très élevée. En effet, dans le cadre des phases 1 et 2, le PAAR a réalisé au total 920,35 km de pistes rurales dans les Régions de Koulikoro et Sikasso contre un besoin identifié par les deux (2) Régions et portant sur 1 700,498 km de pistes rurales à aménager par le PAAR dont 779,051 km à Koulikoro, 858,317 km à Sikasso, soit un taux d'exécution de 54,12% en attendant la mise en œuvre de la phase 3.

Graphique 9 : Situation d'aménagement des pistes rurales dans les Régions de Koulikoro et Sikasso



Source : rapport du PAAR sur l'état d'avancement des travaux en 2023.

183. Dans le cadre des phases 3 et 4, le PAAR entend réaliser un linéaire de 564,101 km dont 212,004 à Koulikoro et 352,097 à Sikasso. Ces efforts du PAAR produisent des effets bien limités aux Régions d'intervention. Rapportés à l'ensemble du territoire, les aménagements réalisés par le PAAR restent faibles. En effet, la PNTITD a identifié au total un réseau routier d'un linéaire de 37 304 km de pistes rurales pour l'ensemble du territoire dont 6 118 km à Koulikoro et 5 204 km à Sikasso.
184. En plus de l'aménagement des pistes rurales, le PAAR exécute des travaux connexes portant sur des infrastructures communautaires comme les salles de classe, les centres de santé, les forages, les périmètres maraîchers, les plateformes multifonctionnelles, les hangars de marché, les magasins de stockage... Ces aménagements connexes sont d'une très grande utilité pour les populations et permettent de renforcer le désenclavement en rapprochant les populations des services sociaux de base. Ils permettent ainsi aux populations d'avoir un accès rapproché aux services sociaux de base.

La contribution des autres modes de transport au désenclavement intérieur et extérieur

185. Le Transport ferroviaire constitue un facteur important de désenclavement intérieur notamment dans la Région de Kayes. L'interruption du trafic ferroviaire intervenue en 2018 a eu un impact très négatif sur la mobilité des populations de la première région.

186. Grâce au Plan d'urgence du Gouvernement, la relance du trafic ferroviaire a permis d'améliorer la mobilité et l'accessibilité rurale. À titre d'illustration, du 9 juin au 31 juillet 2023, la SOPAFER-Mali SA a effectué 33 voyages entre Bamako et Kayes et transporté 17 597 passagers. Avec des guichets fermés à chaque départ du train, la SOPAFER-SA fait face à une demande de plus en plus croissante de passagers à transporter. La relance du trafic étant intervenue en mai 2023, il faudrait plus de temps pour apprécier l'impact du transport ferroviaire sur la mobilité des populations et le désenclavement intérieur.

Tableau 23 : situation du trafic aérien à l'Aéroport international Président Modibo KEITA de 2019 à 2022

Désignation	Unité	2019	2020	2021	2022
Mouvements d'aéronefs arrivée et départ	Nombre	16 488	11 922	17 076	14 144
Passagers transportés arrivée, départ et transit	Nombre	919 156	428 844	808 739	769 865
Fret aérien arrivée et départ	Tonne	11 230,01	12 202,67	16 522,30	18 655,42
Poste arrivée et départ	Tonne	33,25	16,91	6,84	2,35

Source : rapports annuels d'activités de l'ANAC

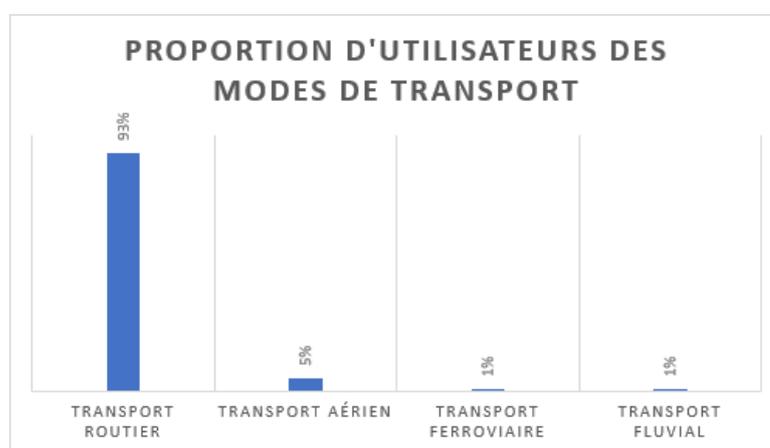
Tableau 24 : situation du trafic aérien à l'interne de 2019 à 2022

Désignation	Unité	2019	2020	2021	2022
Aéroport de Kayes					
Mouvements d'aéronefs arrivée et départ	Nombre	384	306	483	448
Passagers transportés arrivée, départ et transit	Nombre	3 201	10 975	17 880	17 389
Aéroport de Sikasso					
Mouvements d'aéronefs arrivée et départ	Nombre	670	116	16	22
Passagers transportés arrivée, départ et transit	Nombre	4 856	654	125	115
Aéroport de Nioro					
Mouvements d'aéronefs arrivée et départ	Nombre	40	44	78	104
Passagers transportés arrivée, départ et transit	Nombre	493	596	791	1 007
Aéroport de Mopti					
Mouvements d'aéronefs arrivée et départ	Nombre	4 603	3 417	5 121	5 517
Passagers transportés arrivée, départ et transit	Nombre	30 893	22 824	36 150	38 892

Source : rapports annuels d'activités de l'ANAC

187. Pays enclavé et ne disposant pas de rivage maritime, le transport aérien, est considéré comme indispensable au désenclavement intérieur et surtout extérieur du pays. A ce titre, il joue un rôle essentiel pour le désenclavement et le développement des zones non desservies ou isolées et difficilement accessibles par le rail et la route.
188. Le transport aérien reste pertinent et offre l'avantage du confort et de la célérité. Toutefois, il n'arrive pas à jouer un rôle aussi décisif que le transport terrestre dans le désenclavement intérieur en raison du tarif élevé qui n'est pas à la portée du commun des Maliens. Cette affirmation a été corroborée par le sondage mené auprès des utilisateurs dont seulement 5% a affirmé utiliser le mode de transport aérien contre 93% d'utilisateurs du transport routier.

Graphique 10 : utilisation des modes de transport



Source : sondage auprès des bénéficiaires

189. En ce qui concerne le transport fluvial, il a contribué au désenclavement intérieur en transportant les personnes et les marchandises sur l'axe Koulikoro-Tombouctou. Les dessertes ont lieu tous les mardis de juillet à décembre. Entre 2019 et 2022, la COMANAV a transporté 35 585 personnes et 24 921 tonnes de fret.

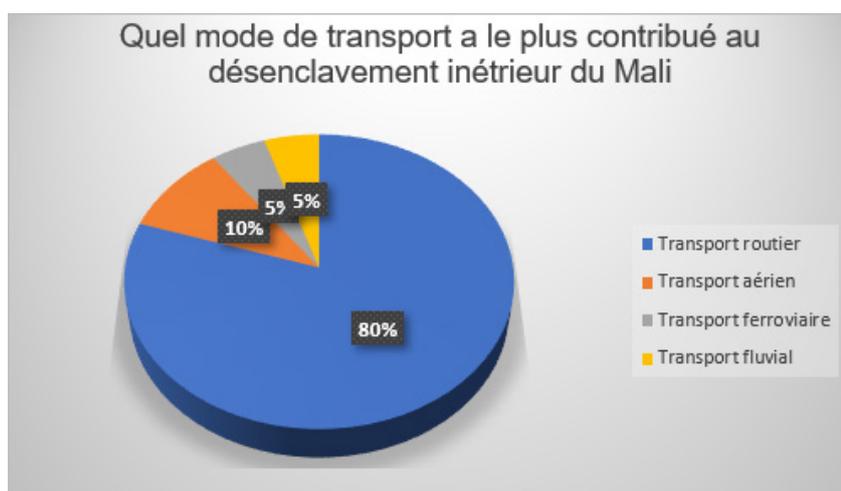
Tableau 25 : situation des passagers et du fret transportés par la COMANAV de 2019 à 2022

Année	Passagers transportés	Fret transporté en tonne
2019	13 404	7 877
2020	11 001	7 566
2021	-	-
2022	11 180	9 478
Total	35 585	24 921

Source : rapports annuels d'activités de la COMANAV

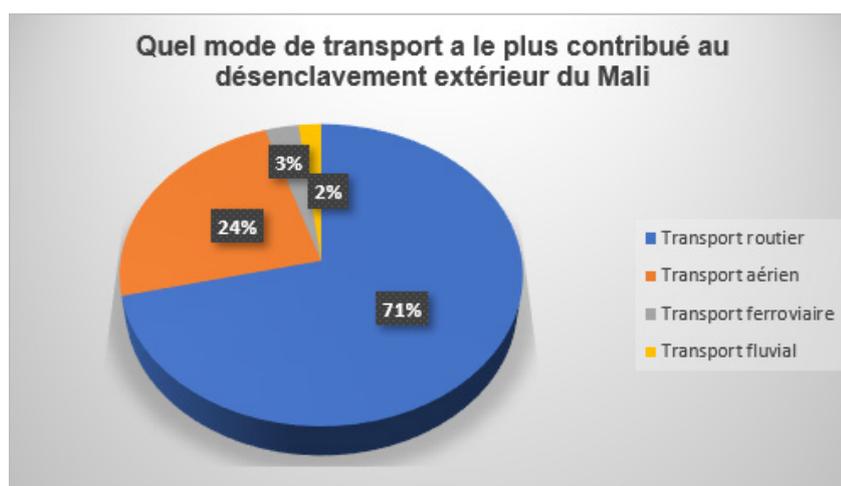
190. Toutefois, certaines difficultés empêchent la COMANAV de jouer un rôle important dans le désenclavement intérieur du pays. Il s'agit notamment du fait que l'exploitation de la COMANAV se fait entre 4 et 7,5 mois dans l'année. La navigabilité du fleuve Niger est limitée par la durée des hautes eaux qui a tendance à se réduire d'année en année, à cause, en partie du manque de dragage du chenal, de l'ensablement et de l'érosion du lit du fleuve.
191. Les développements précédents sont confirmés par les bénéficiaires de la PNTITD qui ont estimé globalement que les transports aérien, ferroviaire et fluvial jouent un rôle assez négligeable dans le désenclavement intérieur et extérieur.

Graphique 11 : contribution des modes de transport au désenclavement intérieur



Source : sondage auprès des bénéficiaires

Graphique 12 : contribution des modes de transport au désenclavement extérieur



Source : sondage auprès des bénéficiaires

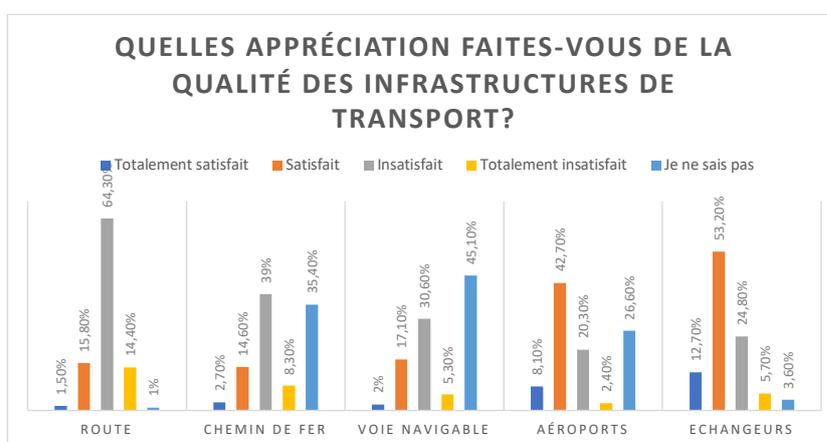
192. Il ressort des deux (2) graphiques ci-dessus que les bénéficiaires accordent au transport routier la plus grande contribution au désenclavement intérieur et extérieur, réservant ainsi une infime contribution aux trois (3) autres modes de transport.

La contribution de la PNTITD à la croissance économique

193. Il existe certes une corrélation entre la construction, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures de transports et la croissance économique. L'exploitation des infrastructures de qualité peut favoriser les échanges commerciaux et ainsi permettre aux utilisateurs d'accroître leurs revenus.
194. Mais, dans le cas spécifique de la PNTITD, une étude serait nécessaire pour se prononcer sur la question afin d'en appréhender tous les contours. Une telle étude pourrait ainsi dégager la contribution nette du secteur des Transports et des Infrastructures au PIB de notre pays.

Perception des bénéficiaires sur la qualité des infrastructures de transport

Graphique 13 : perception des bénéficiaires sur la qualité des infrastructures de transport



Source : sondage auprès des bénéficiaires

195. Interrogés sur la qualité des infrastructures de transport, les bénéficiaires ont affirmé être majoritairement satisfaits des aéroports et des échangeurs. En revanche, ils ont décrié la qualité des routes, du chemin de fer et de la voie navigable qu'ils ont, pour la plupart, trouvée insatisfaisante. C'est pourquoi, 64,30% d'entre eux ont affirmé être insatisfaits de la qualité des routes et 14,40 en sont totalement insatisfaits. De même, 39% et 35,40% des bénéficiaires se sont dits respectivement insatisfaits et totalement insatisfaits de la qualité du chemin de fer.
196. En résumé, l'analyse permet d'aboutir à la conclusion que les bénéficiaires sont, en majorité, insatisfaits de la qualité des infrastructures de transport. Ce qui n'est pas étonnant en ce que dans la section efficacité opérationnelle, il a été établi que le bilan de la PNTITD n'est pas élogieux en termes d'entretien, de réhabilitation et de construction d'infrastructures de transport. En conséquence, il n'est pas étonnant que la majorité des bénéficiaires estiment également que la PNTITD n'a pas contribué à améliorer la mobilité urbaine, en dépit des efforts considérables fournis dans ce domaine.

Conclusion sur les effets

L'analyse des données collectées auprès des acteurs et des bénéficiaires permet de soutenir que la PNTITD a contribué à lutter contre l'insécurité dans le transport et à améliorer la mobilité urbaine et l'accessibilité rurale. Toutefois, cette contribution demeure assez faible et les effets produits sont très peu perceptibles.

En effet, malgré les efforts entrepris, le nombre d'accidents de la circulation routière, de blessés et de personnes tuées est en hausse année après année. Les effets sont dilués par de facteurs externes comme l'augmentation du nombre de véhicules et d'usagers. De même, en dépit de grands travaux de voiries urbaines, la population sondée estime majoritairement que la mobilité urbaine n'a pas été améliorée.

Grâce au PAAR, les aménagements de pistes rurales ont largement contribué à assurer le désenclavement intérieur même si 48% des populations interrogées affirment le contraire. Ces aménagements de pistes rurales et les travaux connexes ont facilité l'accès des populations aux services sociaux de base. Toutefois, ces effets positifs du PAAR ne peuvent être généralisés à l'ensemble du territoire car ce projet n'intervient que dans les Régions de Koulikoro et Sikasso. Dans les autres Régions, on ne peut soutenir une amélioration de l'accessibilité rurale car les Communes, censées y contribuer, ne disposent pas de ressources financières à cet effet.

En plus du transport routier, les transports aérien, fluvial et ferroviaire apportent une contribution assez négligeable au désenclavement intérieur et extérieur du pays.

S'agissant de la contribution de la PNTITD à la croissance économique, une étude serait nécessaire pour dégager l'apport du secteur des Transports et des Infrastructures au PIB de notre pays.

E. Résultats sur la durabilité

197. L'Évaluation des Politiques Publiques s'intéresse également à la durabilité des interventions, c'est-à-dire leur propension à avoir des effets durables. Il s'agit de la continuité dans le temps des bénéfices résultant de la politique. Encore appelée pérennité ou viabilité, la durabilité vise à savoir si les effets du programme perdureront après son arrêt. C'est l'analyse des chances que les effets positifs de l'action se poursuivent lorsqu'une aide ou un appui extérieur aura pris fin. La viabilité, permet de déterminer si les résultats positifs du projet (au niveau de son objectif spécifique) sont susceptibles de perdurer, s'apprécier ou se déprécier dans le temps.

198. Dans le cas d'espèce, l'équipe d'évaluation s'est intéressée à la durabilité de la PNTITD à travers le volet réalisation et entretien des infrastructures. En effet, un bon mécanisme d'entretien est nécessaire pour préserver la durabilité des infrastructures même après la fin de l'intervention. C'est pourquoi, l'équipe d'évaluation a posé la question suivante :

²³ Article disponible sur <https://www.eval.fr/quest-ce-que-levaluation/les-criteres-devaluation/>, consulté le 28 août 2023.

²⁴ Ibidem.

question d'évaluation : dans quelle mesure les infrastructures réalisées dans le cadre de la PNTITD peuvent perdurer dans le temps ?

199. A l'issue des entretiens, les acteurs ont soulevé plusieurs facteurs qui limitent la durée de vie des infrastructures routières. Parmi ces facteurs de dégradation, les plus récurrents sont :

- le défaut d'entretien des infrastructures ;
- les surcharges ;
- la faible qualité dans la conception des routes (non-respect des normes de construction ;
- le défaut d'assainissement,
- l'occupation illégale des emprises ;
- les agressions faites sur les infrastructures.

L'entretien et la durabilité des infrastructures routières

200. La question de l'entretien est centrale pour assurer la durabilité des infrastructures routières. Les acteurs rencontrés estiment, dans une très grande majorité, que les entretiens des routes revêtues ne se font pas régulièrement. Subséquemment, le volume des dégradations devient plus important, faute d'entretien régulier. Un acteur interrogé affirme à ce propos :

l'entretien a un impact sur la durabilité des routes. La fréquence de l'entretien n'est pas régulière pour maintenir les routes en bon état.

201. Un autre met l'accent sur le non-respect de la fréquence d'entretien des routes. Il explique :

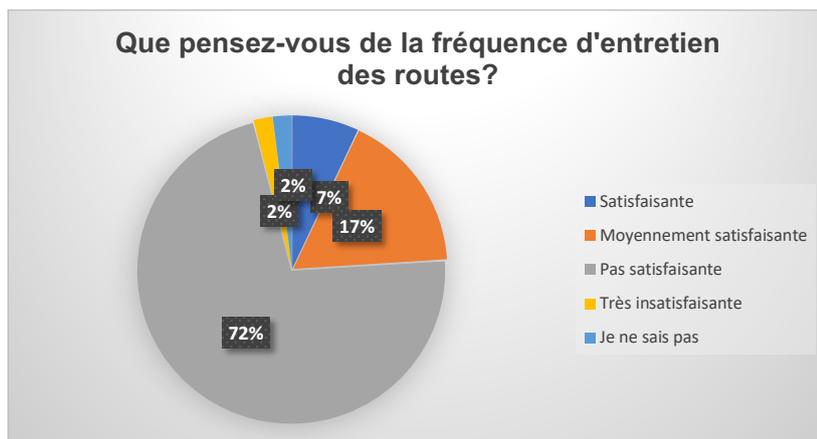
la fréquence d'entretien routier actuelle au Mali n'est pas adaptée, il faut au moins deux semestres d'entretien courant et un entretien périodique dont la fréquence doit être définie en fonction des besoins.

202. Ces propos sont confirmés par la revue documentaire qui a permis de constater que dans le cadre de l'exécution des programmes annuels d'entretien routier, les deux (2) semestres prévus ne sont pas exécutés, ce qui implique que les routes sélectionnées sont entretenues une fois au lieu de deux. De plus, les entretiens périodiques sont rares.

203. Les travaux que l'équipe a évalués à travers la revue documentaire relèvent exclusivement de l'entretien courant. De même, comme déjà signalé plus haut, les besoins annuels en entretien routier ne sont jamais comblés à cause de l'insuffisance des ressources financières avec un gap de financement assez important.

204. De nombreux répondants au sondage effectué par l'équipe d'évaluation ont estimé que la fréquence d'entretien des routes est insatisfaisante. Si seulement 7% et 17 % des répondants ont trouvé que la fréquence d'entretien des routes est satisfaisante ou moyennement satisfaisante, il faut signaler en revanche que 74% l'ont trouvée insatisfaisante ou très insatisfaisante, tel qu'il ressort du graphique ci-après.

Graphique 14 : appréciation des bénéficiaires sur la fréquence d'entretien des routes



Source : sondage auprès des bénéficiaires

205. Par ailleurs, les acteurs rencontrés ont également considéré que les travaux d'entretien routier réalisés pendant l'hivernage ne garantissent pas la durabilité des infrastructures. A titre d'illustration, les travaux d'entretien programmés au titre de l'année 2021 ont pour la plupart été exécutés pendant l'hivernage, c'est-à-dire la période des pluies. Or, de l'avis des acteurs et même des profanes du domaine, l'hivernage n'est pas indiqué pour des travaux d'entretien routier, car disent-ils « l'eau est le premier ennemi de la route ». A ce propos, un acteur de mise en œuvre de la PNTITD exprime son incompréhension en ces termes :

nous avons été habitués à voir les entretiens routiers en hivernage, ce qui fait que les routes ainsi entretenues ne durent pas. L'Etat doit faire ces entretiens pendant la saison sèche car l'eau est le premier ennemi de la route.

206. Il ressort de la revue documentaire que cette situation est due à la lenteur et de la rigidité des procédures qui ne permettent pas de respecter le calendrier d'entretien routier fixé par le Ministre chargé des Transports et des Infrastructures. Les travaux sont précédés d'une panoplie d'exigences juridiques qui passent par l'approbation des budgets du FER-Mali et de l'AGEROUTE par le Ministre chargé de l'Economie et des Finances, la conclusion des conventions de financement et de MOD et la sélection des entreprises chargées d'exécuter lesdits travaux.

207. Mais, il faut signaler que de façon générale, la plupart des routes sont vieillissantes et nécessitent des travaux de réhabilitation au lieu de leur entretien courant.

208. Concernant l'entretien des routes en terres ou des pistes rurales, les entretiens ont révélé l'existence de brigades villageoises instituées par le PAAR pour entretenir les pistes rurales. Ce mécanisme permet ainsi d'assurer la durabilité des pistes aménagées grâce au PAAR. Ces travaux d'entretien courant sont exécutés en Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO). Le PAAR a mis en place 50 brigades dont 23 dans la Région de Sikasso et 27 dans la Région de Koulikoro au titre de la Phase 2 du projet. Les membres de ces brigades ont été équipés en matériels de travail. Ils ont également été formés par l'INFP/BTP en mars 2022 sur 28 sites de formation. La stratégie a consisté à former

9 personnes par brigade afin que ceux-ci fassent une restitution des connaissances acquises aux autres membres.

209. De l'avis des acteurs des CT, ces brigades contribuent à la durabilité des pistes rurales à travers des travaux d'entretien menés sur différents tronçons. Toutefois, beaucoup se posent la question de savoir si ces brigades resteront opérationnelles le jour où le financement de l'Etat va s'arrêter. En effet, les ressources nécessaires au fonctionnement des brigades villageoises proviennent de la contrepartie de l'Etat au PAAR. Pour l'instant, ces ressources sont décaissées normalement. Cependant, la question se pose de savoir si elles vont continuer après la fin du projet, ce qui soulève des incertitudes sur la durabilité de l'activité. C'est pour remédier à cette incertitude que le CR de Sikasso a mis en place un dispositif innovant d'entretien d'une piste rurale que l'équipe d'évaluation a identifié comme étant une bonne pratique à N'Kourala, une localité située dans la Région de Sikasso.
210. A Sikasso, le Conseil Régional a réhabilité la piste rurale N'Kourala-Kafana en 2019 pour un coût de 194 744 815 FCFA sur financement de la Coopération Danoise.



Indication du village de N'Kourala et de la piste rurale N'Kourala-Kafana

211. Après cette réhabilitation et en vue d'assurer la durabilité de cette piste rurale longue de 36 km, il a été institué un mécanisme de « péage » qui fait que chaque véhicule qui emprunte la piste est soumis au paiement d'une redevance de 1 000 FCFA pour les gros porteurs et de 500 FCFA pour les véhicules légers. Les montants collectés sont gérés par un comité de gestion et servent à équiper les jeunes des villages traversés par la piste rurale. Avec les équipements achetés, les jeunes s'organisent pour procéder aux entretiens nécessaires en fonction des dégradations signalées. Chaque village doit mobiliser ses bras valides pour assurer l'entretien du tronçon qui le concerne sous la supervision et de la responsabilité du chef de village. Il n'est pas prévu de rémunération en contrepartie des travaux effectués par les jeunes. Le principal facteur de motivation réside dans l'engagement des jeunes au profit de leurs communautés et surtout l'émulation entre jeunes de villages différents à relever le défi d'un entretien efficace de la piste rurale.



Vue du péage institué sur la piste rurale N’Kourala-Kafana

212. De l’avis des acteurs rencontrés, la piste rurale N’Kourala-Kafana est l’une des meilleures de notre pays en raison de la régularité de son entretien. A cet effet, l’équipe d’évaluation a procédé à l’observation physique de ladite piste. Elle en est arrivée à la conclusion qu’effectivement, la piste en question est d’une qualité remarquable due au mécanisme d’entretien mis en place. Ce mécanisme garantit la durabilité de la piste, car fondé sur un financement endogène supporté par les utilisateurs de la piste et non par l’Etat ou les PTF.



Vue de l’état de la piste N’Kourala-Kafana

213. Cette bonne pratique identifiée dans la Région de Sikasso peut servir d’exemple à d’autres localités en vue de garantir une meilleure durabilité des pistes rurales.

Les surcharges comme facteur de dégradation accélérée des infrastructures routières

214. Des comptes rendus d'entretiens avec les acteurs, il est ressorti que les surcharges ont été mentionnées plusieurs fois comme étant un facteur de dégradation accélérée des routes. Malgré une réglementation en vigueur, notamment le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA), les transporteurs dépassent les tonnes autorisées à l'essieu sans s'exposer aux sanctions prévues. Cette situation est exacerbée par la suspension de la pénalité de surcharges dont l'application pouvait constituer un facteur de dissuasion des surcharges. Cette suspension est intervenue en 2021 suivant Lettre circulaire n°009/DGAR-2021 du 10 novembre 2021 du Directeur Général de l'Autorité Routière.
215. Profitant du laxisme des autorités et de la non-application des pénalités de surcharge, certains transporteurs n'hésitent pas à modifier les dimensions de leurs véhicules afin de transporter le maximum de quantités de marchandises, au détriment de l'état des routes. Un acteur du domaine affirme :
- aujourd'hui, la surcharge ne suffit plus à garantir une marge bénéficiaire suffisante. Dans ces conditions, les transporteurs n'hésitent pas à modifier les gabarits des véhicules pour prendre plus de marchandises.*
216. Ainsi, les véhicules hors gabarit pullulent en violation de la réglementation en vigueur. Un autre acteur confie :
- les dimensions des véhicules sont normées : le maximum autorisé est de l'ordre de 14 mètres maximum de longueur contre 3,5 mètres de largeur. Or, de nos jours, nous avons des véhicules de plus de 20 mètres de long et 5 mètres de large. Quand on veut dépasser ces genres de véhicules, on a l'impression que ce sont des trains. La sensibilisation ne suffit pas. Sans répression, ces pratiques ne vont jamais cesser. Cette répression est du ressort de l'Etat.*
217. Certes, le défaut d'entretien et d'assainissement constitue des facteurs qui contribuent à la dégradation accélérée des routes, il n'en demeure pas moins que les surcharges occupent aussi une place assez importante en la matière.

Conclusion sur la durabilité

Les travaux d'évaluation permettent de soutenir que les mécanismes mis en place garantissent une durabilité mitigée des effets de la PNTITD.

Les facteurs de dégradation des infrastructures sont assez nombreux et les mécanismes n'existent pas pour les maîtriser. C'est le cas pour les deux (2) principaux facteurs que sont le défaut d'entretien fréquent et les surcharges. Les entretiens ne sont pas faits régulièrement ou sont faits pendant l'hivernage. Plusieurs routes ont dépassé le stade des entretiens et nécessitent une réhabilitation. La suspension de l'application des pénalités de surcharges encourage les transporteurs à modifier les dimensions des véhicules pour transporter davantage de marchandises, profitant du laxisme des autorités. Ces différents facteurs accélèrent la dégradation des routes et n'assurent pas leur durabilité.

En revanche, en ce qui concerne les pistes rurales, les mécanismes d'entretien institués dans certaines localités sont porteurs d'espoir. Il s'agit d'abord des brigades villageoises instituées par le PAAR dans les localités d'intervention. Ces brigades assurent l'entretien des pistes rurales aménagées dans le cadre du projet. Il s'agit ensuite du Comité de gestion de la piste rurale N'Kourala-Kafana dans la Région de Sikasso. Le système de redevance institué en contrepartie de l'utilisation de ladite piste garantit sa durabilité. Ce mécanisme permet d'assurer une appropriation des acteurs locaux des infrastructures, mais également le transfert de la compétence dans le domaine de l'entretien des pistes rurales de l'Etat vers les communautés.

5) CONCLUSION DE L'ÉVALUATION :

La présente mission d'évaluation de la PNTITD avait formulé six (6) questions d'évaluation regroupées en cinq (5) critères à savoir la gouvernance, l'efficacité opérationnelle, l'efficience opérationnelle, les effets et la durabilité.

GOVERNANCE

La gouvernance de la PNTITD est assez limitée. Malgré les réformes majeures opérées, des aspects très importants qui auraient pu permettre d'augmenter significativement les ressources financières du FER-Mali et de l'ANASER, n'ont pas été pris en compte.

Le pilotage stratégique et opérationnel de la PNTITD est déficient en raison de la non-fonctionnalité de l'organe d'orientation et de l'organe d'exécution qui n'ont même pas été formellement créés. La mise en œuvre de la politique a donc souffert de l'absence d'un cadre d'ajustement et d'orientation. Aussi, les activités opérationnelles ont souffert d'un déficit de coordination notamment au niveau régional où il n'existe aucun cadre de coordination ou de concertation entre les acteurs du secteur des Transports et des Infrastructures. Au niveau des CT, l'absence de ressources financières ne leur permet pas d'exercer les compétences que l'Etat leur a transférées en matière de Transports et d'Infrastructures routières.

De ce qui précède, la gouvernance de la PNTITD connaît d'énormes insuffisances qui n'ont pas permis un meilleur encadrement, une coordination et un suivi-évaluation des activités à hauteur de souhait des activités opérationnelles. C'est pourquoi la mission recommande au **Ministre des Transports et des Infrastructures** :

- créer l'organe d'orientation et l'organe d'exécution de la PNTITD et veiller à leur fonctionnement ;
- instituer un cadre de coordination et de concertation entre les acteurs chargés de la mise en œuvre de la PNTITD au niveau régional.

EFFICACITE OPERATIONNELLE

De nombreux indicateurs de suivi du programme ne sont pas atteints malgré les progrès enregistrés. Le taux d'exécution des activités d'entretien, de réhabilitation et de construction des infrastructures demeure donc assez faible. Ce niveau faible d'atteinte des objectifs s'explique par l'existence de plusieurs difficultés signalées par les acteurs comme le sous-financement chronique par rapport aux projections budgétaires initiales, l'insuffisance des ressources matérielles, l'insuffisance et la faible qualification des ressources humaines, la lourdeur des procédures administratives qui affectent notamment la mise en œuvre des plans de formation, l'insécurité et la non-libération des emprises qui n'ont pas permis l'exécution de plusieurs projets et programmes routiers, l'absence d'études à certains projets et programmes routiers.

Pour renforcer l'efficacité opérationnelle de la PNTITD, la mission recommande au **Ministre des Transports et des Infrastructures** d'explorer les possibilités ouvertes par le Partenariat Public-Privé pour la mise en œuvre des projets de construction et de réhabilitation des infrastructures de transports.

EFFICIENCE OPERATIONNELLE

La question du sous-financement du secteur des Transports et des Infrastructures a limité l'efficacité de la PNTITD. Sur le plan opérationnel, la quasi-totalité des acteurs rencontrés reconnaît que les ressources financières mises à leur disposition sont insuffisantes et ne permettent donc pas d'assurer la mise en œuvre des activités planifiées. Aussi, les ressources mobilisées ne sont pas mises à la disposition à temps, le tout ajouté à la lenteur et à la complexité des procédures. Le niveau des crédits est insuffisant et arrive à peine à assurer le fonctionnement minimal des services.

De tout ce qui précède, il est alors évident que les acteurs du secteur soient moins efficaces avec des activités qui ne sont pas du tout réalisées ou qui ne sont pas réalisées dans les délais prévus. C'est le cas des travaux d'entretien routier qui sont exécutés en retard et le plus souvent pendant l'hivernage. Avec des besoins non couverts par les ressources disponibles, le secteur des Transports et des Infrastructures peine à être efficace dans la mise en œuvre des activités, toute chose qui ne garantit pas l'optimisation des effets de la politique sur les populations. En conséquence, la mission recommande :

Au Ministre des Transports et des Infrastructures :

- veiller auprès des acteurs concernés à la stricte application de l'Arrêté interministériel n°10-0696/MET-MEF-MSIPC-MJ-SG du 16 mars 2010 portant modalités de mise à la disposition de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière du produit des amendes provenant des infractions aux règles de la circulation routière.

Au Ministre de l'Economie et des Finances et au Ministre des Transports et des Infrastructures :

- veiller à ce que les services des Douanes mettent à la disposition du Fonds d'Entretien Routier les statistiques mensuelles relatives aux quantités de produits pétroliers importés ;
- digitaliser le paiement des redevances de péage et de pesage ;
- veiller au respect du calendrier d'entretien routier par l'ensemble des acteurs ;
- mettre en place de mécanisme allant vers le financement pluriannuel de l'entretien routier.

Au Directeur Général de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière :

- mener des actions d'information et de sensibilisation auprès des acteurs concernés en ce qui concerne la stricte application de l'Arrêté interministériel n°10-0696/MET-MEF-MSIPC-MJ-SG du 16 mars 2010 portant modalités de mise à la disposition de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière du produit des amendes provenant des infractions aux règles de la circulation routière ;
- mener des actions de sensibilisation auprès des acteurs concernés pour la mobilisation effective des amendes prononcées par les juridictions suite aux infractions aux règles de la circulation routière.

Au Directeur Général des Transports et au Directeur Général de Mali Technic System

- veiller à ce que toutes informations pertinentes et fiables de reddition des comptes soient systématiquement transmises à l'Agence Nationale de la Sécurité Routière.

EFFETS

La PNTITD a contribué à lutter contre l'insécurité dans le transport et à améliorer la mobilité urbaine et l'accessibilité rurale même si cette contribution demeure assez faible et que les effets produits sont très peu perceptibles. Malgré les efforts entrepris, le nombre d'accidents de la circulation routière, de blessés et de personnes tuées est en hausse année après année. De même, en dépit de grands travaux de voiries urbaines, la population sondée estime majoritairement que la mobilité urbaine n'a pas été améliorée.

Grâce au PAAR, les aménagements de pistes rurales ont largement contribué à assurer le désenclavement intérieur même si de nombreux bénéficiaires interrogés affirment le contraire. Ces aménagements de pistes rurales et les travaux connexes ont facilité l'accès des populations aux services sociaux de base. Toutefois, ces effets positifs du PAAR ne peuvent être généralisés à l'ensemble du territoire car ce projet n'intervient que dans les Régions de Koulikoro et Sikasso. Dans les autres Régions, on ne peut soutenir une amélioration de l'accessibilité rurale car les Communes, censées y contribuer, ne disposent pas de ressources financières à cet effet. En plus du transport routier, les transports aérien, fluvial et ferroviaire apportent une contribution assez négligeable au désenclavement intérieur et extérieur du pays.

S'agissant de la contribution de la PNTITD à la croissance économique, une étude serait nécessaire pour dégager l'apport du secteur des Transports et des Infrastructures au PIB de notre pays. Pour renforcer les effets de la PNTITD, la mission recommande :

Au Ministre des Transports et des Infrastructures :

- revoir les conditions d'attribution et de conservation des permis de conduire.

Au Ministre de l'Industrie et du Commerce, au Ministre de l'Economie et des Finances et au Ministre des Transports et des Infrastructures :

- adopter une réglementation relative à l'importation des pneumatiques d'occasion ;
- adopter une réglementation relative à la limite d'âge des véhicules importés conformément à la Charte africaine sur la sécurité routière ratifiée par le Mali.

Au Directeur Général de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière :

- faire davantage de sensibilisation auprès des usagers pour le respect du Code de la route.

Au Directeur Général de Mali Technic System :

- veiller au respect des points de contrôle technique des véhicules ;
- équiper le centre de Koulikoro d'équipements et de matériels de visite technique.

DURABILITE

Les mécanismes mis en place garantissent une durabilité mitigée des effets de la PNTITD. Les facteurs de dégradation des infrastructures sont assez nombreux et les mécanismes n'existent pas pour les maîtriser. Les entretiens ne sont pas faits régulièrement ou sont faits pendant l'hivernage. Plusieurs routes ont dépassé le stade des entretiens et nécessitent une réhabilitation. La suspension de l'application des pénalités de surcharges encourage les transporteurs à modifier les dimensions des véhicules pour transporter davantage de marchandises, profitant du laxisme des autorités. Ces différents facteurs accélèrent la dégradation des routes et n'assurent pas leur durabilité.

En revanche, en ce qui concerne les pistes rurales, les mécanismes d'entretien institués dans certaines localités sont porteurs d'espoir. Il s'agit d'abord des brigades villageoises instituées par le PAAR dans les localités d'intervention. Ces brigades assurent l'entretien des pistes rurales aménagées dans le cadre du projet. Il s'agit ensuite du Comité de gestion de la piste rurale N'Kourala-Kafana dans la Région de Sikasso. Le système de redevance institué en contrepartie de l'utilisation de ladite piste garantit sa durabilité.

Pour garantir la durabilité des infrastructures routières, la mission recommande :

Au Directeur Général du Fonds d'Entretien Routier :

- appliquer les pénalités de surcharges conformément à la réglementation.

Au Ministre des Transports et des Infrastructures :

- veiller à l'application de la réglementation en vigueur en ce qui concerne les véhicules hors gabarits.

Au Ministre des Transports et des Infrastructures et au Ministre de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation :

- veiller à la mise en place systématique d'un mécanisme pérenne d'entretien des pistes rurales à l'image du Comité de gestion de la piste rurale N'Kourala-Kafana au niveau des Collectivités Territoriales.

Bamako, le 29 septembre 2023
Le Vérificateur

Liste des acteurs rencontrés

Région	Structure	Acteur rencontré	Date de la rencontre
Koulikoro	DRR	Directeur régional	18/07/2023
	DRT	Directrice régionale	18/07/2023
	ANASER	Chargé données statistiques	19/07/2023
	CMC	Secrétaire permanent	19/07/2023
	Conseil Régional	Président	21/07/2023
	Conseil de Cercle	Président	21/07/2023
	Commune urbaine	SEGAL	21/07/2023
	COMANAV	PDG	20/07/2023
	MTS	Chef de centre	20/07/2023
Ségou	DRT	Directeur régional	24/07/2023
	ANASER	Chef d'antenne	25/07/2023
	CMC	Président	25/07/2023
	CMTR	Président	25/07/2023
	Conseil Régional	Secrétaire général	27/07/2023
	Conseil de Cercle	Président	27/07/2023
	Commune urbaine	Maire	27/07/2023
	MTS	Chef de centre	26/07/2023
Sikasso	DRR	Directeur régional	31/07/2023
	DRT	Directrice régionale	31/07/2023
	ANASER	Chef d'antenne	01/08/2023
	CMC	Président	01/08/2023
	CMTR	Président	01/08/2023
	Conseil Régional	Président	02/08/2023
	Mairie	1 ^{er} adjoint au Maire	03/08/2023
	MTS	Chef de centre	02/08/2023
	CPS	Directeur	10/05/2023
	DFM	Directeur	11/05/2023
	DGT	Directeur général	11/05/2023
	DGR	Directeur général	11/05/2023
	ANASER	Directeur général	16/05/2023
	CETRU	Directeur	17/05/2023

Bamako	DRH	Directeur	17/05/2023
	ANAC	Directeur général	18/05/2023
	CMC	Secrétaire général	18/05/2023
	CMTR	Secrétaire général	18/05/2023
	AGEROUTE	Directeur général	23/05/2023
	UNC-PAAR	Coordinateur Adjoint	23/05/2023
	SOPAFER	Directeur général	30/05/2023
	FER	Directrice générale	06/06/2023

Outils de collecte de données

Exemple de guide d'entretien administré à la DGR

BVG-MALI_EVALUATION-PNTITD

Date	Réf. F&Q	Responsable	Validé par :	Date Validation
XXXX	Q-1, 2, 3, 4, 5 et 6		DMC	

Guide d'entretien

Identification

Répondant : DGR

Nom :

Prénom :

Fonction :

Téléphone :

Principes

- Remercier le répondant d'avoir accepté de faire l'entrevue
- Préciser au répondant le contexte de la mission et l'importance de la démarche évaluative
- Lui donner les informations nécessaires à son consentement libre et éclairé
- Expliquer au répondant le respect de la confidentialité, le cas échéant.
- Lui demander s'il a des questions avant de débiter l'entrevue

Démarche d'entretien

Critère : Gouvernance

Question d'évaluation 1 : Le système de pilotage et la gestion administrative de la PNTITD ont-ils permis une meilleure mise en œuvre des activités planifiées?

1. Est-ce que la DGR a été concernée par des réformes de 2015 à nos jours? En quoi consistent ces réformes ?
2. En quoi ces réformes ont permis d'améliorer l'efficacité de votre structure?
3. Que pensez-vous de la coordination entre les acteurs de mise en œuvre de la PNTITD?
4. Existe-t-il une complémentarité entre la CPS et la DGR?
5. Est-ce que la DGR met ses données à la disposition de la CPS pour faciliter le suivi-évaluation?

BVG-MALI_EVALUATION-PNTITD

Date	Réf. F&Q	Responsable	Validé par :	Date Validation
XXXX	Q-1, 2, 3, 4, 5 et 6		DMC	

Critère : Efficacité opérationnelle

Question d'évaluation 2 : Les objectifs assignés à la PNTITD ont-ils été atteints?

6. Peut-on dire que la DGR a été efficace dans la mise en œuvre des activités planifiées? Justifiez votre réponse.
7. Quelles sont les difficultés qui ont limité l'atteinte des résultats?
8. Les projets exécutés sous maîtrise d'ouvrage de la DGR avaient-ils tous été prévus dans le Plan d'actions de la PNTITD?
9. Si non, quels sont les projets exécutés mais non initialement prévus dans le Plan d'actions? Pour quelle motivation ces projets non planifiés ont été exécutés? Pouvez-vous fournir les dossiers des projets en question?
10. Tous les projets exécutés s'adossent-ils à des APS et APD ? Pouvez-vous fournir les dossiers des projets réalisés sans APS/APD?
11. Quelle est la durée moyenne qui s'écoule entre la réalisation des APS/APD et le début de l'exécution des projets?
12. Les ressources humaines affectées à la DGR sont-elles suffisantes et compétentes? Tous les postes du cadre organique sont-ils pourvus?
13. Disposez-vous d'un plan de formation annuel et de sa situation d'exécution?
14. Pouvez-vous fournir les rapports des formations effectuées par votre personnel?

Critère : Efficience opérationnelle

Question d'évaluation 3 : La mobilisation et l'utilisation optimale des ressources de la PNTITD ont-elles favorisé la réalisation des activités prévues?

15. Les ressources mises à la disposition de la DGR ont-elles été suffisantes sur la période 2015 à nos jours?
16. Ces ressources ont-elles été mobilisées à temps ?
17. Que pensez-vous du coût moyen des activités réalisées dans le cadre des projets exécutés sous maîtrise d'ouvrage de la DGR?
18. Pensez-vous qu'avec les ressources mises à votre disposition, vous auriez pu atteindre de meilleurs résultats? Si oui, pourquoi?
19. Les activités programmées ont-elles été réalisées dans les délais prévus? Si non, pourquoi?

BVG-MALI_EVALUATION-PNTITD

Date	Réf. F&Q	Responsable	Validé par :	Date Validation
XXXX	Q-1, 2, 3, 4, 5 et 6		DMC	

Critère : Effets

Question d'évaluation 4 : La PNTITD a-t-elle contribué à réduire l'insécurité dans le transport (routier, fluvial, aérien, ferroviaire)?

20. Pensez-vous que l'état des infrastructures routières garantit la sécurité des usagers?
21. Selon vous, quelles sont les causes des accidents au Mali?

Question d'évaluation 5 : La PNTITD a-t-elle amélioré la mobilité urbaine et renforcé l'accessibilité des populations aux marchés et aux services sociaux de base?

22. Les infrastructures construites de 2015 à nos jours ont-elles contribué à améliorer la mobilité urbaine et l'accessibilité rurale? Justifiez votre réponse.

Critère : Viabilité/durabilité

Question d'évaluation 6 : Dans quelle mesure les infrastructures réalisées dans le cadre de la PNTITD peuvent perdurer dans le temps?

23. Que pensez-vous de la fréquence d'entretien des infrastructures routières ?
24. Quels sont les facteurs de dégradation des infrastructures de transport ?
25. La DGR prend-elle en compte les facteurs climatiques dans la réalisation des infrastructures? Ces facteurs sont-ils budgétisés?

Questionnaire de sondage administré aux bénéficiaires

30/08/2023 09:52

Sondage PNTITD

Sondage PNTITD

Depuis le mois d'avril 2023, le Bureau du Vérificateur Général a commencé l'évaluation de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transports et du Désenclavement (PNTITD), conformément à l'article 2 de la Loi n°2021-069 du 23 décembre 2021 instituant le Vérificateur Général. Dans cette optique, un questionnaire de sondage a été élaboré pour prendre en compte l'avis des utilisateurs des infrastructures de transport terrestre, aérien, fluvial et ferroviaire. Ce sondage permet de prendre en compte l'avis de chaque Malien et de chaque Malienne. Il permettra au Bureau du Vérificateur Général de formuler des recommandations susceptibles d'aider les pouvoirs publics à améliorer la mise en œuvre la PNTITD.

* Obligatoire

1. Sexe *

Masculin

Féminin

2. Age

La valeur doit être un nombre

3. Région (Ancienne configuration) *

Kayes

Koulikoro

Sikasso

Ségou

Mopti

Tombouctou

Gao

Kidal

Taoudéni

Ménaka

Bamako

4. Ville *

5. Profession

6. Type d'usager *

- Transport Terrestre
- Transport fluvial
- Transport aérien
- Transport ferroviaire
- Autre

7. Selon vous, quelles sont les causes des accidents au Mali ? *

- Mauvais état des infrastructures
- Excès de vitesse
- Méconnaissance du Code de la route
- Laxisme des autorités
- Mauvais état des moyens de transport
- Consommation de stupéfiants (alcool, drogue)
- Incivisme

8. Que pensez-vous de la fiabilité de la visite technique des véhicules? *

- Pas fiable
- Peu fiable
- Fiable
- Très fiable
- Je ne sais pas

9. Que pensez-vous du temps que prend la visite technique des véhicules? *

- Pas long
- Très long
- Je ne sais pas
- Moyennement long
- Long

10. Si long, très long et moyennement long à la question précédente, quels sont les facteurs qui expliquent cette lenteur? *

- Lenteur des procédures
- Insuffisance des lieux pour la visite
- Pléthore des véhicules
- Autre

11. La procédure de délivrance des permis de conduire est efficace. *

- En accord
- Je ne sais pas
- Totalemment en désaccord
- Tout à fait d'accord
- En désaccord

12. De 2015 à nos jours, avez-vous eu un meilleur accès aux services sociaux de base (marché, foires, écoles, centres de santé) ? *

- Je ne sais pas
- Non
- OUI

13. Si OUI à la question précédente, quels sont les services sociaux de base auxquels vous avez un meilleur accès suite à la mise en œuvre de la Politique? *

- Centre de santé
- Centre de sport
- Ecole
- Services administratifs
- Foire
- Autre

14. De 2015 à nos jours, les embouteillages en milieu urbain ont-ils diminué? *

- Je ne sais pas
- NON
- OUI

15. On peut affirmer que le désenclavement intérieur du Mali a été amélioré de 2015 à nos jours. *

- Je ne sais pas
- En désaccord
- En accord
- Tout à fait d'accord
- Totalement en désaccord

16. Si Tout à fait d'accord et En accord avec la question précédente, lequel de ces modes de transport a le plus contribué au désenclavement intérieur? *

- Transport aérien
- Transport terrestre
- Transport fluvial
- Transport ferroviaire

17. On peut affirmer que le désenclavement extérieur du Mali a été amélioré de 2015 à nos jours.

*

- Je ne sais pas
- En accord
- Totalement en désaccord
- Tout à fait d'accord
- En désaccord

18. Si Tout à fait d'accord et en Accord à question précédente, Selon vous, lequel de ces modes de transport a le plus contribué au désenclavement extérieur du Mali? *

- Transport terrestre
- Transport ferroviaire
- Transport fluvial
- Transport aérien

19. Cochez le ou les modes de transport que vous utilisez fréquemment *

- Transport aérien
- Transport terrestre
- Transport fluvial
- Transport ferroviaire

20. Si Transport terrestre à la question précédente, cochez la modalité que vous utilisez *

- Véhicule de transport de marchandises
- Voiture personnelle
- Transport en commun
- A pied
- Taxi
- Moto

21. Pourquoi vous utilisez ce mode de transport? *

- Par commodité
- Parce que le coût est plus accessible financièrement
- Parce que c'est le seul accessible géographiquement
- Autre

22. Quelle appréciation faites-vous de la qualité des infrastructures de transport ?

	Totalement satisfait	Satisfait	Insatisfait	Totalement insatisfait	Je ne sais pas
Routes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Echangeurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Quais et ports	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voies navigables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aéroports	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chemin de fer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

23. Que pensez-vous de la fréquence d'entretien des routes ? *

- Satisfaisante
- Moyennement satisfaisante
- Pas satisfaisante
- Très satisfaisante
- Je ne sais pas

24. Pouvez-vous classer par ordre d'importance ces facteurs de dégradation des infrastructures de transport ?

	1er	2ème	3ème	4ème	5ème	6ème
Mauvaise qualité des ouvrages réalisés	<input type="radio"/>					
Surcharges	<input type="radio"/>					
Dommmages causés par les usagers	<input type="radio"/>					
Absence de sanction	<input type="radio"/>					
Défaut d'entretien périodique	<input type="radio"/>					
Autres	<input type="radio"/>					

Ce contenu n'a pas été créé ni n'est approuvé par Microsoft. Les données que vous soumettez sont envoyées au propriétaire du formulaire.

 Microsoft Forms

Compte rendu de la séance de dissémination du rapport

RÉF. : E4.2

COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DE DISSEMINATION



Nom de la politique évaluée

PNTITD

La séance de restitution des résultats de l'évaluation de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures des Transports et du Désenclavement (PNTITD) a eu lieu le mardi 26 septembre 2023 à 10 h 15 mn dans les locaux du Ministère des Transports et des Infrastructures. Etaient présentes à la réunion, les personnes dont les noms figurent sur la liste de présence jointe en annexe.

La rencontre a commencé par la présentation du Conseiller Technique, président de la séance, Monsieur Lassana A KEITA et des autres acteurs présents. Monsieur KEITA a souhaité la cordiale bienvenue à l'équipe d'évaluation du Bureau du Vérificateur Général. A son tour, Monsieur Drissa Mamadou COULIBALY, le Vérificateur de la mission et les autres membres de l'équipe d'évaluation se sont présentés.

Le vérificateur a défini les missions assignées au Bureau du Vérificateur Général qui sont entre autres les missions de vérification financière, de performance, le suivi des recommandations et l'évaluation des politiques publiques. Il a rappelé que la mission d'évaluation des politiques publiques était effectuée sur demande du Président de la République, du PM ou de l'assemblée Nationale et que c'est avec l'adoption de la nouvelle loi instituant le Vérificateur Général que les missions d'EPP peuvent être réalisées également sur initiative propre du Vérificateur Général. Le vérificateur a ajouté qu'une mission d'évaluation de politiques publiques a pour objet d'apprécier la mise en œuvre des politiques publiques et l'impact de l'intervention sur la population. Il a insisté sur la différence qui existe entre une mission d'évaluation et une mission de vérification financière.

Dans une mission de vérification financière, le BVG utilise les diligences de l'audit par contre dans une mission d'évaluation il utilise les outils de recherche en science sociale en mettant l'accent sur les entrevues, les sondages, les études de cas et les focus group. La grande différence entre les deux missions est qu'en vérification financière la mission utilise des référentiels qui sont tirés du droit positif (lois, décrets, arrêtés, instructions,



COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DE DISSEMINATION

conventions/contrats, etc.) alors qu'en évaluation elle utilise des critères arrêtés de commun accord avec l'entité. Il a ensuite rappelé l'objet de la rencontre du jour et a présenté le rapport d'évaluation en 41 diapositives PowerPoint.

Réactions des participants à l'issue de la présentation du rapport provisoire :

Selon le **Conseiller Technique M. KEITA**, le vérificateur a très bien résumé le rapport d'évaluation et chacun s'y retrouve. Toutefois, il a successivement donné la parole à chacun des acteurs présents dans la salle pour qu'ils se prononcent sur le résumé du rapport provisoire.

Madame, Assetou HAIDARA, DG de l'INFP-BTP, après les mots de félicitation pour la qualité de l'exposé de M. le Vérificateur, elle a posé deux questions de compréhension à savoir :

- 1- En quoi le niveau de confiance est élevé sur 412 personnes sondées sur une population de 20 millions d'habitants ?
- 2- Pourquoi l'équipe n'a pas fait des recommandations sur les renforcements des capacités du personnel ?

Mme DIARRA Assitan KEITA, Conseiller Technique, se reconnaît dans les recommandations de l'équipe d'évaluation et a félicité la mission pour le travail accompli. Elle a demandé les critères retenus par l'équipe d'évaluation pour le choix des populations ciblées pour le sondage.

M. Abdou Bacou, Directeur Général Adjoint des Routes, a fait des observations et posé des questions. Il a suggéré d'écrire l'expression **transport routier** en lieu et place de l'expression **transport terrestre**.

Il pense que l'équipe doit nuancer le faible niveau de coordination des acteurs.

- 1- Quelle est la source de la valeur des indicateurs dans l'axe 2 ?
- 2- Est-ce que le nombre des conventions signées en 2020 vaut 14 ?

M. Aboubacar OUEDRAOGO, DGA de la SOPAFER, a également fait des observations et a posé des questions. Il estime que les populations utilisatrices du transport ferroviaire n'ont pas été atteintes par le sondage. Il pense que tout est centré sur le transport routier : par exemple le bilan ne parle que des routes. Il a ajouté qu'en seulement quatre mois



COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DE DISSEMINATION

d'activité, la SOPAFER est à 40 000 passagers transportés sur le tronçon Bamako-Kayes. Enfin, il a proposé d'intégrer le déséquilibre de financement entre le transport routier et le transport ferroviaire.

M. Adama TRAORE, DG de l'AGEROUTE a posé quelques questions :

- ✓ Est ce que le taux de confiance du sondage est fiable ?
- ✓ Est-ce avez-vous jeté un clin d'œil au cadre institutionnel de l'entretien routier ?
- ✓ Pourquoi vous n'avez pas évoqué la vente d'alcool dans les stations-services ?
- ✓ Existe-t-il un lien entre le tableau des difficultés et les tracasseries routières ?
- ✓ La pluri-annualité budgétaire n'est-elle pas une solution envisageable au problème du financement de l'entretien routier ?

Mme CAMARA Mariam KASSOGUE, DG du FER pense que le bilan devrait faire ressortir les objectifs généraux, les objectifs spécifiques, les résultats attendus et les contraintes.

Mme SANGARE Kadidia DIARRA, Sous Directrice à la DGR, propose à l'équipe de prendre les indicateurs qui sont dans le plan d'actions. Pour le tableau des dotations budgétaires de la DRR de Koulikoro, elle a signalé à l'équipe que le montant alloué pour le suivi et la supervision des travaux n'a pas été pris en compte.

M. Kalilou KANE, Représentant du Directeur Général des Transports fait savoir à l'équipe que le Mali a pris le Décret pour limiter l'importation des véhicules d'occasion pour le transport des personnes et des marchandises.

- ✓ Est-ce que cette évaluation du BVG peut permettre au MTI d'aller à la phase 2 de la politique ?

M. Massa DIOURTE, DGA du CNREX-BTP a posé la question de savoir s'il peut y avoir des projets sans études tel qu'il ressort de la présentation ?

Réponses de l'équipe d'évaluation :

L'équipe d'évaluation a décidé de prendre en compte certaines préoccupations des intervenants dont celle du **DGA des Routes** qui a suggéré à l'équipe d'écrire l'expression **transport routier** en lieu et place de l'expression **transport terrestre car la remarque était pertinente.**

COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DE DISSEMINATION

La source de la valeur des indicateurs dans l'axe 2 se trouve dans le plan d'actions de la PNTITD. Toutefois, beaucoup de services n'ont pas renseigné les guides d'entretien et n'ont pas fourni les documents demandés par la mission.

Selon l'équipe d'évaluation, beaucoup de questions ont été traitées dans le rapport mais ne sont pas évoquées dans le résumé. L'équipe rassure les intervenants que le rapport a traité pas mal des questions posées.

Par rapport à la question de Mme DIARRA, l'équipe a fait ressortir les réalisations du MTI dans le rapport même si le bilan est mitigé.

En ce qui concerne la faible collaboration des acteurs au niveau central, l'équipe maintient cette constatation dans la mesure où les réunions tenues ne sont pas sanctionnées par des PV ou des comptes rendus de réunion.

Dans le bilan, l'équipe a tenu à faire ressortir toutes les réalisations du MTI en termes d'entretien, de réhabilitation et de construction des infrastructures de transports en tenant compte des réalisations non prévues dans le plan d'actions de la PNTITD.

Selon l'équipe, 14 conventions ont été signées en 202 car chaque CT (Conseil Régional) a signé une convention de MOD avec l'AGERROUTE, d'où le nombre élevé.

En ce qui concerne la question du sondage évoquée par beaucoup d'intervenants, l'équipe a opté pour le sondage statistique aléatoire. L'équipe n'a pas ciblé les utilisateurs de chaque mode de transport.

L'équipe est d'accord avec M. OUEDRAOGO qui disait que le rapport est centré sur le transport routier. L'équipe a tenu à mettre un accent particulier sur le désenclavement intérieur dans le rapport en mettant en lumière les réalisations de l'UNC-PAAR comme disait Mme CAMARA.

Elle a tenu compte dans le rapport du plan d'urgence du gouvernement pour la relance du trafic ferroviaire mais aussi des contrats/plans entre l'Etat et la COMANAV en ce qui concerne le transport fluvial.

L'équipe a proposé d'approfondir la réflexion pour essayer de faire une recommandation sur la possibilité du financement pluriannuel des dépenses d'entretien routier en tenant compte des exigences du budget-programmes.

Le lien entre les pots de vin, les tracasseries et les surcharges réside en ce que les transporteurs rencontrés affirment qu'ils font les surcharges pour compenser les montants qu'ils payent à titre de pots de vin et de tracasseries routières, afin de pouvoir réaliser une marge bénéficiaire.



COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DE DISSEMINATION

L'équipe affirme que les sources des tableaux sont systématiquement indiqués dans le rapport et proviennent des documents collectés auprès des acteurs, des comptes rendus d'entrevues ou du sondage.

Pour le critère de la durabilité, la mission est d'accord pour étendre la recommandation au Ministre de l'Administration Territoriales compte tenu du fait qu'elle doit être appliquée au niveau des CT. L'équipe affirme que le MTI a fait des travaux sans études préalables. La liste des projets en question se trouve dans le rapport.

Après vérification du Décret évoqué par M. KANE de la DGT, il s'avère que l'article 29 du Décret n°2020-0096 du 19 février 2020 fixant les modalités d'application de la loi régissant la profession de Transporteur Routier ne limite pas l'importation des véhicules d'occasion des personnes et des marchandises. L'article 29 dispose : « **à l'exception du renouvellement, aucun véhicule de transport routier de marchandises, de personnes ou de voyageurs de plus de dix (10) ans d'âge ne pourra bénéficier d'une Carte de Transport** ».

Monsieur Lassana KEITA a affirmé, à l'issue des débats que l'équipe d'évaluation du Bureau du Vérificateur Général a fait un excellent travail qui mérite d'être félicité. Il a ajouté que le Département prendra en compte les recommandations du rapport qui seront bénéfiques pour le MTI. Ce rapport, a-t-il affirmé, fait ressortir des conclusions déjà connues du Département mais aussi d'autres qui sont nouvelles. Pour finir, il a ajouté que le point focal Monsieur COULIBALY restera toujours à la disposition de l'équipe de vérification pour l'intégration des observations afin d'avoir un rapport définitif consensuel. Il a remercié le Bureau du Vérificateur Général pour la démarche inclusive qui a consisté à écouter les acteurs du début des travaux jusqu'à la rédaction du rapport provisoire, ce qui mérite d'être salué, selon lui.

La séance a pris fin à 13 h 45 mn.

Préparé par : *Hamidou SISSOKO*

26/09/2023

Vérificateur : *Dr Drissa Mamadou COULIBALY*

26/09/2023



COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DE DISSEMINATION

RÉF. : E4.1



BVG Mali
Bureau du Vérificateur
Général du Mali

LISTE DE PRÉSENCE DE LA REUNION DE DISSEMINATION DU RAPPORT PROVISOIRE DE LA PNTTD

Nom de l'entité évaluée

Ministère des Transports et des Infrastructures

Pour le compte Ministère des Transports et des Infrastructures :

Prénom et Nom	Fonction	Contact	Signature
Lehana A. KEITA	conseiller technique	76463038	[Signature]
Kouyaté Fanta Kamissoko	CT	76316062	[Signature]
DIARRA Assilou KEITA	C. D	66715150	[Signature]
Abelouba A.	Directeur général des Ponts	66718509	[Signature]
Mouctar Sissoko	Chef D.R.H	73448965	[Signature]
AMARA Mamadou KASSOGUE	DG	66674980	[Signature]
Salif DEMBELE	DAF/IGM	76396344	[Signature]
Khalidou DIARRA	Sous-Directeur	76319509	[Signature]
IJIRE Mahamadou	Ing. DGR	74522014	[Signature]
Ibrahima BALLO	Sous-directeur/Piste	66907146	[Signature]
Abdoulaye Youssouf Kouba	Coord. Adm. DMC/PAP	66755313	[Signature]
Abdoulaye N'DIAYE	Dir. - Chef Division	89362335	[Signature]
Sidi Yehia Soufountera	SREP SE - DGR	66994949	[Signature]
Mahamadou DIARRA	DGA/ANAC	76130453	[Signature]
Dramane KONAÏE	CADDET	79013425	[Signature]
Chick Dumar KEITA	Chf Bureau METEO	76304446	[Signature]
SAMA Sy	Directeur Financier	66741832	[Signature]
Armand DEMBELE	Directeur CTRU	76023367	[Signature]
Adama TRAORE	DG/AGEROWTE	66487811	[Signature]
Abdoulaye Ouedraogo	DGA/SOPAT/Rel	66731091	[Signature]
Aboubacar MAIGI	DFM/Adm/MTI	76336275	[Signature]
N'Golo Coulibaly	Directeur/CTIC	76908843	[Signature]
Amelou HAIDARA	DG/INFP-BTP	66732652	[Signature]
Massa DIURTE	DGA/CNRF-BTP	76104310	[Signature]
Emanuel DAO	DRH Adjoint SI	75126626	[Signature]
Djibril Diallo	COM/Adm/AR	66409896	[Signature]
Felice BOMBA	DGT	63431604	[Signature]
Moussa TELLY	CT	66787074	[Signature]
Khalidou KANE	DGT	77259928	[Signature]



COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DE DISSEMINATION

RÉF. : E4.1



LISTE DE PRÉSENCE DE LA REUNION DE DISSEMINATION DU RAPPORT PROVISOIRE DE LA PNTITD

DIANA SANTARI	chef de Visie 90Piste	73181022	
Abdoulassane TRAORE	Assistant aux transports	98924992	
Simé Coulibaly	chef sects planification/DGR	76186267	
Boubacar A. MANGA	chef Division BDR/DGR	72093444	

Pour le compte du BVG :

Nom et Prénom	Fonction	Signature
Drissa Mamadou COULIBALY	Vérificateur	
Mme LY Flatenin DIARRA	Chef de mission	
Hamidou SISSOKO	Vérificateur Assistant	

Préparé par : Hamidou SISSOKO, vérificateur Assistant
Nom et titre

Date 26/09/2023

Chef de mission : Mme LY Flatenin DIARRA
Nom

Date 26/09/2023