



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le **XXX**
[...] (2016) **XXX** draft

DÉCISION DE LA COMMISSION

du **XXX**

modifiant la Décision de la Commission C(2008)7935 relative au programme d'action annuel 2008 en faveur du Mali, financé sur les ressources du 10^e Fonds européen de développement

DÉCISION DE LA COMMISSION

du **XXX**

modifiant la Décision de la Commission C(2008)7935 relative au programme d'action annuel 2008 en faveur du Mali, financé sur les ressources du 10^e Fonds européen de développement

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

Vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Vu le règlement (UE) 2015/322 du Conseil du 2 mars 2015 relatif à la mise en œuvre du 11^e Fonds européen de développement¹, et notamment son article 9(1),

Vu le règlement (UE) 2015/323 du Conseil du 2 mars 2015 portant règlement financier applicable au 11^e Fonds européen de développement, et notamment ses articles 26 et 62,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a adopté la Décision C(2008) 7935 relative au programme d'action annuel 2008 en faveur du Mali, à financer sur les ressources du 10^e Fonds européen de développement qui incluait l'action « Appui au programme sectoriel des transports – désenclavement du nord du Delta du Niger ».
- (2) L'objet de la présente décision est d'octroyer un montant supplémentaire de 20 000 000 EUR à l'action « Appui au programme sectoriel des transports – désenclavement du nord du Delta du Niger » sur les fonds du 11^e Fonds européen de développement et de prolonger les délais de la Convention de financement initiale afin d'achever les travaux routiers entre Goma Coura et Léré (165 km). L'action prend en compte les coûts de ralentissement/suspension partielle/suspension totale des travaux entre 2015 et 2016, les possibles futures augmentations de la révision de prix des marchés de travaux, les dossiers d'accostage pour adapter les quantités du projet aux réalités actuelles du terrain, ainsi que les coûts liés à la sécurisation du chantier. L'action sera mise en œuvre par le biais d'une approche projet en gestion partiellement décentralisée.
- (3) Il y a lieu d'adopter une décision de financement dont les modalités sont fixées à l'article 94 du règlement délégué (UE) n° 1268/2012 de la Commission² applicable en vertu de l'article 2 paragraphe 1 et de l'article 26 du règlement (UE) 2015/323.
- (4) Il convient de permettre le paiement d'intérêts de retard sur la base de l'article 92 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 et de l'article 111, paragraphe 4, du règlement délégué (UE) n° 1268/2012, applicables en vertu de l'article 29, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 2015/323.
- (5) La décision C(2008) 7935 doit être modifiée en conséquence.

¹ JO L 58 du 3.3.2015, p. 1.

² Règlement délégué (UE) n° 1268/2012 de la Commission du 29 octobre 2012 relatif aux règles d'application du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, JO L 362 du 31.12.2012, p. 1.

- (6) La mesure prévue par la présente décision est conforme à l'avis du comité du Fonds européen de développement institué par l'article 8 de l'accord interne.

Article unique

La décision C(2008) 7935 est modifiée comme suit :

- 1) L'Article 2 est remplacé comme suit :

« La contribution maximale de l'Union européenne autorisée par la présente décision pour la mise en œuvre du programme est fixée à 372 300 000 EUR, à imputer sur les ressources du 10^e Fonds européen de développement pour un montant de 352 300 000 EUR et pour un montant de 20 000 000 EUR sur les ressources du 11^e Fonds européen de développement»

- 2) L'article 3 est remplacé comme suit:

«Les augmentations ou les diminutions de 10 000 000 EUR maximum n'excédant pas 20 % de la contribution fixée à l'article 2, premier alinéa, ou les modifications cumulées des crédits alloués à des actions spécifiques n'excédant pas 20 % de cette contribution, de même que les prolongations de la période de mise en œuvre, ne sont pas considérées comme substantielles au sens de l'article 94, paragraphe 4, du règlement délégué (UE) n° 1268/2012, applicable en vertu de l'article 26 du règlement (UE) 2015/323, pour autant qu'elles n'aient d'incidence significative ni sur la nature ni sur les objectifs des actions. Le recours à la réserve pour imprévus est pris en considération dans le plafond fixé au présent article

- 3) L'Annexe 2 est modifiée par l'annexe à la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
Neven Mimica

Membre de la Commission

ANNEXE

1. IDENTIFICATION

Intitulé / Numéro	MALI - Appui au Programme Sectoriel des Transports – Désenclavement du Nord du Delta du Niger CRIS n° 2008/020-963 Révision 3 – Décembre 2016		
Coût total	217 000 000 EUR Coût du projet avant révision 3: 197 000 000 EUR Augmentation révision 3: 20 000 000 EUR Contribution du FED (Fonds Européen de Développement): 217 000 000 EUR		
Méthode d'assistance / Modalités de mise en œuvre	Approche projet - gestion partiellement décentralisée		
Code CAD	21010 & 21020	Secteur	Transports – Infra

2. MOTIF ET CONTEXTE

2.1. Résumé de l'action et de ses objectifs

L'objet de la présente révision est l'augmentation du plafond financier et la prolongation des délais de la Convention de financement pour permettre :

- *l'achèvement des travaux routiers entre Goma Coura et Léré, (lot 1, 165 km), initialement exécutés par l'entreprise Zagope dont le contrat a été résilié (contrat CRIS 243624) dans un contexte où la plateforme de la route a été dégradée après presque 5 ans d'interruption de chantier;*
- *la prise en compte des coûts de ralentissement/ suspension partielle/ suspension totale des travaux en 2015 et 2016, et les possibles futures augmentation de la révision de prix des marchés de travaux, les dossiers d'accostage pour adapter les quantités du projet aux réalités actuelles du terrain après plus de 5 ans d'interruption de chantier, ainsi que les coûts liés à la sécurisation des chantiers.*

2.2. Contexte

2.2.1. Contexte national

2.2.1.1. Situation économique et sociale et analyse de la pauvreté

La phrase suivante est ajoutée à la fin de ce point:

L'aménagement d'infrastructures de transport présente un enjeu essentiel pour développer les échanges, réduire les coûts de production, renforcer la compétitivité de l'économie nationale et toucher les zones rurales ou éloignées où se concentre la **pauvreté et également favoriser une amélioration de la condition des femmes.**

2.2.1.2. Politique de développement nationale

Ce point demeure inchangé.

2.2.2. *Contexte sectoriel: politiques et enjeux*

Ce point demeure inchangé.

2.3. **Enseignements tirés**

Ce point demeure inchangé

2.4. **Actions complémentaires**

Ce point demeure inchangée

2.5. **Coordination des bailleurs de fonds**

Ce point demeure inchangé.

3. **DESCRIPTION DETAILLÉE**

3.1. **Objectifs**

Ce point est modifié comme suit:

L'objectif global est de contribuer à la croissance économique et à la cohésion et sécurité nationales par le développement d'un réseau routier durable et l'amélioration des performances du secteur des transports. L'objectif spécifique principal est le désenclavement de régions dépourvues d'infrastructures de base permettant un développement socio-économique élémentaire. L'objectif spécifique adjacent est l'amélioration des performances du secteur des transports afin de faciliter la mobilité des biens, services et personnes, **notamment des femmes**, à moindre coût et en sécurité accrue.

3.2. **Résultats escomptés et principales activités**

Ce point est modifié comme suit:

"1^{er} résultat escompté : réalisation de la liaison routière bitumée de Goma Coura à Tombouctou via Nampala; Léré, Niafunké, Tonka et **achèvement de la construction de la liaison routière bitumée entre Niono et Goma Coura.**

Activité liée au 1er résultat : construction de **565 Km** de route bitumée de Niono à Tombouctou y compris la bretelle Goundam- Diré.

Le design de la route a été étudié pour spécifiquement tenir compte des conditions extrêmes qui préleveront suite aux changements climatiques (températures plus élevées, niveaux de pluies sporadiques exceptionnellement hautes).

La contribution de l'Etat malien n'est pas valorisée dans le présent document mais elle sera très significative puisque le budget national finance la sécurisation du chantier par l'armée malienne durant toute la durée des travaux.

Sur le plan opérationnel, un phasage adéquat des travaux a été adopté afin de permettre leur sécurisation par les Forces armées maliennes et ainsi réduire les risques liés à l'exécution des travaux (protection du personnel et des engins). Les dispositions sécuritaires adoptées sur ce chantier seront maintenues tout au long des travaux, elles consistent en :

- **la protection du site par l'armée malienne et une reconnaissance autour de la zone d'intervention selon une stratégie de cercles concentriques afin d'intercepter des individus mal intentionnés – terroristes, mais également bandits;**

- le gardiennage de la base-vie, des carrières et des parcs de véhicules par une société privée spécialisée, dont le personnel n'est pas armé;
- le renseignement, géré depuis Bamako, grâce à un réseau efficace d'informateurs (forces des Nations unies, armée française, élus locaux, villageois, etc.).

2^e résultat escompté : amélioration de l'aménagement du territoire et des performances des services de transport (état du réseau, parc circulant, temps de rotation, professionnalisation du secteur, fiscalité, sécurité routière)."

Activités liées au 2^e résultat : appui institutionnel pour créer un système d'information géographique (SIG) et pour accélérer la mise œuvre de la politique sectorielle par renforcement des capacités et diffusion de bonnes pratiques."

3.3. Risques et hypothèses

Ce point est modifié comme suit:

Risques	Niveau de risque (E/M/F)	Mesures d'atténuation
Situation sécuritaire se dégradant dans le pays, notamment dans la région de Tombouctou	E	Collaboration avec les actions pour la paix / stabilisation au Sahel; Mise en place d'un dispositif de sécurisation des chantiers
La route réalisée facilite les trafics et l'immigration	E	Collaboration avec les organismes d'immigration et les forces de sécurité; Circulation des forces de sécurité également facilitée
Le phénomène de surcharge des véhicules poids lourds continue de sévir au Mali	E	Il sera attendu du Gouvernement qu'il poursuive les actions déjà entamées pour lutter contre la surcharge des véhicules poids lourds. Pour sa part, l'UE continuera d'appuyer cette lutte parmi d'autres actions de gouvernance, au travers de sa coopération régionale.
La route réalisée ne bénéficie pas aux femmes- la répartition des avantages découlant de l'amélioration de la route et les systèmes de transports est inéquitable et aggrave les disparités en matière d'égalité entre les sexes et de revenus.	F	La planification de travaux prend en compte les problèmes d'égalité. Des activités complémentaires visant en particulier les femmes ont été prévues.
Hypothèses		

- L'armée malienne est en mesure de se déployer dans la zone du projet pour assurer la sécurisation du chantier
- L'environnement économique général continue d'être relativement stable et l'inflation modérée (carburant, bitume, ciment, acier)
- Les risques physiques (ensablement, inondation, glissement de terrain) sont pris en compte par des dispositifs techniques adaptés et choisis par les entreprises
- - Les mesures attendues de pérennisation des infrastructures (contrôle de charge, entretien) sont mise en place pour assurer une exploitation économique de la route pendant la durée de vie prévue.

3.4. Questions transversales

Ce point demeure inchangé.

3.5. Parties prenantes

Ce point est modifié comme suit:

Les populations bénéficiaires ont souvent exprimé la nécessité de désenclavement. Ceci est relayé par les collectivités, l'Assemblée nationale et les médias. La préparation participative du DSP-PIN a permis d'évaluer les besoins du monde rural en termes de transports et de services sociaux de base.

La mobilité, l'accès aux services de base et aux marchés seront améliorés pour les usagers de la route et les populations de la zone d'intervention du projet, **notamment pour les femmes**. Au-delà de cette zone, le Sud du Mali bénéficiera de la route notamment pour les échanges de biens et de personnes avec la région de Tombouctou et dans une large mesure tout le nord du pays.

Il n'est pas encore déterminé si les services de la route seront payants, il en est de même pour les frais d'entretien. L'administration assume progressivement sa mission de gestion de biens publics et son rôle de régulateur ; la marge de progrès reste cependant appréciable.

4. QUESTIONS DE MISE EN ŒUVRE

4.1. Période de mise en œuvre opérationnelle indicative

Ce point demeure inchangé.

4.2. Composantes et modules de mise en œuvre

Gestion partiellement décentralisée avec le pays partenaire

Ce point demeure inchangé.

4.3. Champ d'application de l'admissibilité géographique pour la passation de marchés dans le cadre de la gestion centralisée directe et de la gestion décentralisée

Ce point demeure inchangé.

4.4. Budget indicatif

1) *Le tableau est modifié comme suit:*

Catégories	Contribution de la CE (en EUR)
Travaux routiers (marchés de travaux)	187 700 000
Contrôle des travaux (marchés de services)	8 900 000
Appui Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) + l'Institut Géographique du Mali (IGM) (marchés de services et de fournitures)	9 900 000
Actions complémentaires (aspects transversaux)	2 436 602
Evaluations	200 000
Services et audits	800 000
Imprévus *	7 063 398
TOTAL	217 000 000

Cette révision est aussi l'occasion de régulariser une réallocation de fonds déjà effectuée.

4.5. Suivi de l'exécution

Ce point demeure inchangé.

4.6. Évaluation et audit

Ce point demeure inchangé.

4.7. Communication et visibilité

Ce point demeure inchangé.