



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ET DES INFRASTRUCTURES

SUNC
MALI NAFA SORO SIRAW
UNITÉ NATIONALE DE
COORDINATION



LA BANQUE MONDIALE
BIRD-IDA | GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE

MALI

NAFA SORO SIRAW

Bulletin d'information de
l'UNC MALI-NSS

N°00

Juin 2026

P. 2 ÉDITORIAL



P. 4 TRAVAUX
DE BITUMAGE



P. 9 ENVIRONNEMENT
SOCIAL



P. 13 QUESTIONS
SÉCURITAIRES

P. 14 VIOLENCES BASÉES
SUR LE GENRE



P. 11 FOCUS SUR
L'ENGAGEMENT CITOYEN

P. 15 SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

PRÉSENTATION DU PROJET MALI NAFA SORO SIRAW

SOMMAIRE :

ÉDITORIAL	PAGE
TRAVAUX DE BITUMAGE	PAGE
TRAVAUX DE VOIRIE URBAINE	PAGE
ENVIRONNEMENT - SOCIAL	PAGE
FOCUS SUR L'ENGAGEMENT CITOYEN	PAGE
QUESTIONS SÉCURITAIRES	PAGE

VIOLENCES BASÉES SUR LE GENRE	page 14
SÉCURITÉ ROUTIÈRE	PAGE 15
ENTRETIEN ROUTIER	PAGE 16
INTERVIEW / OPINION	PAGE 18

ÉDITORIAL



Daouda Moussa KONE

Chevalier de l'Ordre National Coordinateur P/I du Projet Mali NSS

Le corridor Bamako – Dakar par le Nord est l'un des plus importants du pays pour l'approvisionnement en produits stratégiques pétroliers, biens de consommation, matériels de construction, équipements et intrants agricoles. Il en est de même pour l'exportation des produits notamment le coton, les produits agricoles et d'élevage vers l'extérieur du pays. L'amélioration de la qualité de ce corridor est une priorité pour le Département des Transports et des Infrastructures.

Le corridor a atteint de nos jours, un niveau de dégradation assez avancé, entravant la bonne circulation des personnes et de leurs biens.

C'est dans ce contexte que le Gouvernement du Mali a initié avec l'appui technique et financier de la Banque Mondiale le Programme d'Amélioration de la Connectivité et la Résilience des Infrastructures Routières (Corridors Routiers Prioritaires du Mali)

sur lequel s'appuie le Projet Mali Nafa Soro Siraw (Projet Mali-NSS).

Le projet appui le Gouvernement du Mali dans sa stratégie d'amélioration et de maintien de la connectivité du réseau routier résilient au climat et qui contribue à atténuer la pauvreté des populations et l'insécurité alimentaire.

Le projet appuie spécifiquement le Gouvernement du Mali à (I) débloquent l'accès aux services de base et à de meilleures opportunités économiques ; (II) lever les obstacles, y compris les écarts entre les sexes dans la productivité agricole et l'accès à l'emploi ; et (III) apporter de la stabilité aux zones traditionnellement mal desservies.

L'objectif de développement du projet (ODP) est d'améliorer la connectivité résiliente au climat des corridors routiers prioritaires du Mali.

Conformément à l'objectif de développement du projet, l'amélioration de la qualité des infrastructures de ce corridor entrainera une augmentation du trafic de camions poids lourds tout en facilitant le transit des usagers et des marchandises.

Rappelons que l'Accord de financement du projet a été signé le 13 juin 2025 et est entré en vigueur le 11 septembre 2025.

Le projet structuré autour de 4 composantes, est financé à 100% sur les fonds IDA à travers deux crédits (Crédit A IDA78130 -ML et Crédit B IDA78140 -ML) totalisant 219 800 000 \$US équivalant à 203 300 000 Euros soit 133 356 058 100 FCFA.

La zone d'intervention du projet s'étend de Diéma à Sandaré et couvre cinq communes rurales avec une population estimée en 2023 à 474 050 habitants dont 51% de femmes.

Le projet Mali Nafa Soro Siraw en cinq ans d'intervention (2025–2030) doit réaliser à travers ses composantes, plusieurs activités d'infrastructures.

La première composante du projet chargé de l'aménagement Résilient des Corridors permettra :

- *La réhabilitation résiliente au climat du tronçon Diéma – Sandaré du corridor Bamako – Dakar par le Nord (137 Km) pour faciliter l'approvisionnement du pays à travers ce corridor par le transit des usagers et des marchandises tout en soutenant considérablement le commerce et l'économie du pays.*

- *L'aménagement d'infrastructures routières auxiliaires durables (Poste de Péage/Pesage à Diéma y compris la fourniture de 2 pèse-essieux mobiles et parking pour poids lourds à Sandaré) afin d'améliorer les recettes publiques et mieux faire face aux charges de l'entretien routier. Une aire de repos pour les gros porteurs disponible sur la voie, favoriserait la réduction sensible des accidents sur cette route.*

- *L'aménagement de voiries urbaines à l'épreuve du climat dans les villes de Diéma et Sandaré améliorera le niveau d'urbanisation de ces villes.*

- *La réalisation des études techniques et instruments environnementaux et sociaux (E&S) pour les sections Douentza – Gao de la RN-16 et Ségou – Sévaré de la RN-6 dans le but de favoriser le financement des corridors.*

Avec la **seconde composante du projet** en rapport avec les aménagements connexes et l'amélioration de l'accessibilité rurale. La réalisation des

infrastructures socio-économiques au bénéfice des villages riverains permettra la mise à la disposition des populations, les services sociaux de base et la création des activités génératrices de revenus afin de lutter contre la pauvreté. La réhabilitation de pistes rurales résistantes au climat (200 Km) permettra de désenclaver les communes rurales et l'amélioration de la mobilité rurale dans la zone d'intervention du projet.

La troisième composante du projet qui est l'Appui Institutionnel au Secteur Routier et la Gestion du Projet apportera un appui institutionnel conséquent au secteur routier à travers ses différents services techniques concernés (MTI, DGR, DGT, FER Mali, AGEROUTE, INFP/BTP, ANASER). Cet appui permettra d'améliorer la gestion de l'entretien du patrimoine routier résilient au climat.

La Gestion des activités du projet qui englobe la coordination et la supervision de leur mise en œuvre ; les dispositions techniques et fiduciaires ; le suivi et l'évaluation ; les questions environnementales et sociales ; les questions de sécurité ; la gestion des questions VBG y compris les EAS/HS ; les activités d'engagement citoyen et le fonctionnement du mécanisme de gestion des plaintes, la formation du personnel et la réalisation des études techniques.

La quatrième composante qui est l'Intervention d'Urgence contingente est déclenchée par le Gouvernement du Mali et la Banque mondiale en cas de besoins d'urgence et permet de faire l'économie du long temps de préparation de projet.

Le Projet Mali - NSS reste une opportunité appréciable pour l'aménagement des corridors routiers du Mali nécessaires au désenclavement intérieur et extérieur et la survie de l'économie du pays.



● TRAVAUX DE BITUMAGE DIEMA - SANDARE



Légende de l'image.....

Le Gouvernement du Mali a initié avec l'appui technique et financier de la Banque Mondiale le Programme d'Amélioration de la Connectivité et la Résilience des Corridors Routiers Prioritaires du Mali sur lequel s'appuie le Projet **Mali Nafa Soro Siraw (Projet Mali-NSS)**.

L'Accord de Financement a été signé en juin 2025 et le projet est entré en vigueur en septembre 2025. Le projet est conçu pour appuyer le Gouvernement du Mali dans sa stratégie d'amélioration et de maintien de la connectivité du réseau routier qui résiste aux chocs climatiques, qui est sensible aux situations de conflit et qui contribue à soulager l'insécurité alimentaire.

Le projet appuie spécifiquement le Gouvernement du Mali à (I) débloquer l'accès aux services de base et à de meilleures opportunités économiques ; (II) lever les obstacles, y compris les écarts entre les sexes dans la productivité agricole et l'accès à l'emploi ; et (III) apporter de la stabilité aux zones traditionnellement mal desservies.

L'objectif de développement du projet (ODP) est d'améliorer la connectivité résiliente au climat des corridors routiers prioritaires du Mali.

Le projet est financé à 100% sur les fonds IDA à travers deux crédits (Crédit A IDA78130 -ML et Crédit B IDA78140 - ML) totalisant 133 356 058 100 FCFA.

Le Projet est structuré autour de 4 composantes qui sont :

- Composante 1 – Aménagement Résilient des Corridors ;
- Composante 2 – Aménagements Connexes et Amélioration de l'Accessibilité Rurale ;
- Composante 3 – Appui Institutionnel au Secteur Routier et Gestion de Projet
- Composante 4 – Intervention d'Urgence contingente.

Dans le cadre de l'aménagement des Corridors Résilients au climat, le Projet Mali Nafa Soro Siraw est chargé de la réhabilitation du tronçon Diéma-Sandaré et l'aménagement des voiries urbaines associées dans les villes de Diéma et Sandaré et d'autres corridors régionaux clés (RN16 et RN6).

D'un coût estimé pour les travaux à 117,89 milliards de FCFA, le projet doit améliorer la connectivité et la résilience des transports le long du Corridor Bamako – Dakar par le Nord au niveau de la section Diéma-Sandaré longue de 137,668 km. Deux lots sont constitués pour le linéaire :

- Diéma – Bougoutintin : 76,85 Km avec une traversée de Diéma en 2x2 voies de 6,213 Km
- Bougoutintin – Sandaré : 60,818 Km avec une traversée de Sandaré en 2x2 voies de 1,584 Km

Les normes et caractéristiques techniques essentielles exigées pour les travaux de bitumage de la route Diéma – Bougoutintin – Sandaré sont les suivantes :

- Couche de fondation de 25 cm en grave latérite améliorée au ciment,
- Couche de base de 12 cm d'épaisseur en grave bitume GB 30/20,
- Couche de revêtement (roulement) de 6 cm d'épaisseur en BBSG2 0/14
- Largeur de la plateforme hors agglomération 10 mètres,
- Largeur de la plateforme en agglomération 12 mètres
- Chaussée 7 mètres
- Accotement 2,50 mètres

Le lancement du DAO en 2 lots, relatif à la Sélection des entreprises chargées des travaux de ce tronçon a eu lieu le 25 février 2026.

A la clôture des dépôts, il a été enregistré l'offre d'une seule entreprise Tunisienne pour les deux (02) lots. L'approbation et la signature des marchés sont prévues pour décembre 2026 et la remise des OS pour le démarrage des travaux est prévue pour janvier 2027.

Pour le recrutement des bureaux de contrôle et de surveillance des travaux du tronçon (Diéma – Sandaré), les postulants ont soumis leurs propositions techniques et financières en avril 2026

L'approbation et la signature des contrats sont prévues en octobre 2026 et la remise des OS pour le démarrage des prestations est prévue en novembre 2026.

En plus du bitumage de la route Diéma – Sandaré, le projet aménagera des infrastructures routières auxiliaires durables que sont le Poste de Péage/Pesage moderne, résistant au climat et autonome en énergie à Diéma y compris la fourniture de 2 pèse-essieux mobiles de contrôle de la charge à l'essieu et une aire de stationnement ou parking pour poids lourds à Sandaré.

Pour le parking pour poids lourds à Sandaré l'ouverture des offres a lieu en mai 2026 et le rapport d'évaluation est en cours d'élaboration.



Légende de l'image.....

TRAVAUX DE VOIRIE URBAINE



Légende de l'image.....

Dans le cadre de ses travaux d'aménagement, le projet Mali Nafa Soro Siraw doit réaliser des travaux de voiries urbaines dans les villes de Diéma et Sandaré. Pour un coût estimatif de 9,58 milliards de FCFA, le projet financera l'aménagement de 11 km de voiries urbaines résilientes au climat dans les villes de Diéma et Sandaré avec un éclairage public alimenté par l'énergie solaire.

Un linéaire total de 11 Km est à aménager dont 6,009 Km pour Diéma et 5, 379 Km pour Sandaré. Pour les voiries urbaines, les travaux consisteront à :

- Aménager en bitume les 11 Km de route à l'intérieur des deux villes,
- Aménager les caniveaux pour l'écoulement des eaux de pluie,
- Réaliser l'éclairage public sur les voies aménagées dans la ville

Pour les caractéristiques des travaux, les normes techniques sont les suivantes :

- Couche de fondation (grave latéritique crue
- Couche de base (grave latéritique crue
- Couche de revêtement (roulement) en BBSG2 0/14 de 6 cm d'épaisseur.

Pour la réalisation de cette activité, la version provisoire du Dossier d'Appel d'Offres (DAO) des travaux a été soumise à l'Avis de Non Objection (ANO) de la Banque en février 2026 et compte tenu de l'insécurité dans la zone des travaux, une session d'engagement précoce du marché (EME) des travaux d'aménagement des voiries urbaines à Diéma et à

Sandaré s'est tenue en mars 2026 dans les locaux de la Banque mondiale.

La soumission du DAO sous STEP a lieu en mai 2026, l'approbation et la signature des marchés sont prévues pour octobre 2026 et la remise des Ordres de Services (OS) pour le démarrage des travaux est prévue pour novembre 2026.

Pour ce qui est du recrutement des deux consultants pour le contrôle et la surveillance des travaux des voiries urbaines à Diéma et à Sandaré, les termes de références (TDRs) ont été approuvés par la Banque en février et l'avis de manifestation d'intérêt (AMI) a été publié le même mois, le dépôt et l'ouverture des offres des dossiers ont lieu en mars 2026 et le rapport d'évaluation des manifestations d'intérêt a été soumis à l'ANO de la Banque en mai 2026.

En ce qui concerne le recrutement des deux consultants pour le contrôle et la surveillance des travaux des voiries urbaines, le lancement de l'avis de manifestation d'intérêt pour le suivi – contrôle a lieu en février 2026, l'approbation et la signature des contrats sont prévues pour novembre 2026 de même que la remise des OS pour le démarrage des prestations.

AMÉNAGEMENTS CONNEXES



Légende de l'image.....

Le Projet Mali Nafa Soro Siraw a pour objectif de développement l'amélioration de la connectivité et la résilience du réseau routier prioritaire du Mali. Il est chargé de la réhabilitation de la route Diema – Sandaré (137 Km) sur le corridor Bamako – Dakar par le Nord. Le projet réalisera également l'aménagement de voiries urbaines dans les villes de Diema et Sandaré, de poste de péage/pesage à Diema, la construction de Parking à Sandaré pour les camions gros porteurs.

En plus de ces infrastructures, le projet réalisera des aménagements connexes à savoir des pistes rurales et des infrastructures socioéconomiques au bénéfice des villages riverains de la route Diema – Sandaré et des 200 Km de pistes rurales à aménager ainsi que les villages situés à 2 Km au maximum de ces dits villages.

1- PISTES RURALES



Piste Kolokani

Le Projet Mali – NSS avec ses partenaires techniques sur le terrain, ont identifié et priorisé 400 Km de pistes rurales dans les cinq communes partenaires du projet sur la route Diema - Sandaré. Sur ce linéaire, 200 Km de pistes seront priorisés et aménagés par le projet par la méthode de traitement de points critiques. Cette activité d'identification et de priorisation de pistes rurales

a été réalisée lors d'un atelier tenu à Bamako les 22 et 23 avril 2026 avec la participation active des collectivités territoriales que sont les mairies des cinq (05) communes partenaires concernées par le projet, et le Conseil Régional de Kayes qui couvre également la région de Nioro du Sahel, la Direction Générale des Routes, la Direction Régionale des Routes de Nioro, les Subdivisions des Routes de

Nioro et Diéma, les autorités administratives que sont le préfet de Sandaré et le sous-préfet de Diéma en plus de la coordination et les spécialistes du projet.

Des études environnementales et sociales seront réalisées sur les 400 Km de pistes afin de sélectionner 200 Km de pistes rurales et qui feront l'objet d'un entretien courant avec les brigades villageoises mises en place et formées par l'INFP/BTP grâce au projet Mali – NSS. Les brigades

villageoises ainsi formées grâce au projet seront mises à la disposition de la Direction Générale des Routes et les activités d'entretien courant des pistes rurales par ces brigades seront techniquement assurées et supervisés par les services techniques des routes (Directions régionales et Subdivisions des Routes).

Rappelons que le financement public de l'entretien courant des pistes rurales réhabilitées est assuré par **FER – Mali**.

2- INFRASTRUCTURES SOCIO-ÉCONOMIQUES



Maternité Serekeni

Le projet réalise une infrastructure socioéconomique au bénéfice de chaque village situé le long de la route Diéma – Sandaré ou des 200 Km de pistes rurales prioritaires pour l'aménagement. Aussi, les villages situés à 2 Km au maximum de ces dits villages bénéficieront également des infrastructures socioéconomiques. Ces infrastructures doivent être d'un intérêt communautaire répondant à des besoins spécifiques et prioritaires de développement du village. Elles sont choisies en assemblée générale des populations en présence des collectivités et du projet et à défaut des services techniques des localités concernées. Pour des raisons sécuritaires dans la zone d'intervention du projet, les priorisations d'infrastructures socioéconomiques ont été réalisées avec l'appui des collectivités et des services techniques locaux. La stratégie est que la population choisisse trois (03) infrastructures socioéconomiques par ordre de priorité en fonction des besoins réels de

développement de la communauté. Les choix doivent être effectués parmi les infrastructures proposées par le projet (liste ci-dessous). Le projet réalisera pour chaque village, une des infrastructures choisies parmi les trois identifiées par population tout en mettant l'accent autant que possible sur les premiers choix (si le budget le permet).

Les infrastructures socioéconomiques pouvant être réalisés par le projet Mali – NSS dans les villages riverains de la route Diéma – Sandaré et ceux des pistes à aménager sur le corridor Bamako – Dakar par le Nord sont les suivants :

1. Construction d'un bloc de 3 salles de classes équipées et de 2 blocs de 3 latrines pour garçons et filles
2. Clôture d'école ou de centre de santé (400 mètres linéaire)
3. Forage à motricité humaine (Pompe à Motricité Humaine)
4. Construction de maternité rurale
5. Construction de magasin de stockage
6. Aménagement de marchés (2 hangars et 2 blocs de trois latrines pour hommes et femmes)
7. Aménagement de périmètre maraîcher (2ha avec forage, réservoir d'eau et clôture grillagée)
8. Plateforme multifonctionnelle
9. Unité de transformation et/ou de conservation des produits agricoles

ENVIRONNEMENT - SOCIAL



Forage PMH Gongasso

Le volet environnemental et social est pris en compte pendant toutes les phases du projet Mali-NSS de la planification et préparation jusqu'à la clôture. Une synthèse des activités ou des actions menées ou à mener à chaque phase ou étape est présenté ci-après.

1-PHASE PLANIFICATION ET PRÉPARATION DU PROJET MALI-NSS

En phase de planification et préparation, le projet Mali-NSS a bénéficié d'une étude récente datant de moins de trois (03) ans, réalisée par le Ministère du Transport et des Infrastructures à travers la Direction Générale des Routes sur la réhabilitation du corridor de Bamako-Dakar par le Nord de Didiéni à Diboli à la frontière du Mali avec le Sénégal d'une longueur totale de **409,5 km (313 km pour la section Didiéni-Diéma-Sandaré et 96,5 km pour la section Kayes-Diboli)**. **La section sous financement du projet Mali-NSS concerne Diéma-Sandaré (137, 668 km).**

La disponibilité d'une étude récente constituait une condition exigée par le partenaire (Banque mondiale) pour l'éligibilité du projet au financement. En effet, les études techniques, environnementales et sociales disponibles dataient de novembre 2022.

Les études environnementales et sociales ont été réalisées conformément à la procédure nationale avec l'élaboration d'une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) incluant un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) des Personnes Affectées par le Projet (PAP). Ce processus a été sanctionnée par la délivrance d'un permis environnemental par le ministère en charge de l'environnement en septembre 2023. Pour répondre aux exigences du partenaire financier

(Banque mondiale), les études environnementales et sociales réalisées ont fait l'objet d'actualisation notamment l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) et le Plan d'Action de Réinstallation (PAR) pour la conformité avec le Cadre Environnemental et Social (CES) avec les différentes Normes Environnementales et Sociales (NES) de la Banque mondiale.

En complément de l'actualisation des documents précités, d'autres instruments environnementaux et sociaux requis par le CES ont également été élaborés. Il s'agit notamment des Procédures de Gestion de la main d'œuvre (PGMO), du Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP), du Plan d'Action relatif aux Violences Basées sur le Genre, l'Evaluation des Risques Sécuritaires (ERS) assortie d'un Plan de Gestion des Risques de Sécurité (PGRS).

En complément de ces instruments de Sauvegardes E&S, une procédure de gestion des aspects environnementaux et sociaux a été intégrée au manuel de procédures opérationnelles du projet Mali-NSS, afin de prendre en compte les sous-projets ainsi que les sites qui ne sont pas encore identifiés à ce stade. Cette procédure décrit clairement les activités à mener ainsi que les responsabilités liées à leur mise en œuvre.

Les différents instruments de sauvegardes environnementales et sociales élaborés, ont été validés par la Banque mondiale et publiés sur les sites web de la Banque mondiale, du projet et du Ministère des finances.

Un plan d'engagement environnemental et social a

été élaboré lors des négociations du projet Mali-NSS et fait partie intégrante de l'accord de financement. Il décrit les actions à mettre en œuvre, le chronogramme de réalisation ainsi que les responsabilités des différentes parties, conformément aux Normes Environnementales et Sociales (NES) de la Banque mondiale.

2- PHASE D'EXÉCUTION / RÉALISATION (MISE EN ŒUVRE) DU PROJET MALI-NSS

Les activités préalables à la mise en œuvre du projet notamment la réalisation des travaux sur le terrain comprennent entre autres : la prise en compte des aspects environnementaux et sociaux dans l'élaboration des Dossiers d'Appel d'Offres des entreprises conformément aux instruments de sauvegardes environnementales et sociales élaborés, validés et publiés. Ces exigences sont également dans les contrats des missions de contrôles chargés du contrôle et la surveillance des travaux.

Les mesures environnementales et sociales seront mises en œuvre pendant la phase d'exécution des travaux pour éviter, atténuer et compenser les impacts négatifs susceptibles de survenir lors des travaux.

Les principales mesures prévues comprennent notamment: la mise en œuvre du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) avant le démarrage de travail de génie civil ; la réalisation de reboisements compensatoires ; la réalisation des forages ; l'organisation de campagnes de sensibilisation sur les différents risques identifiés (les risques sanitaires et les maladies transmissibles (IST/VIH/SIDA, grippe, dysenterie, etc.), les VBG/EAS/HS) et sur la sécurité routière auprès des populations et des élèves des écoles situées le long du tracé ; la mise en place d'une infirmerie de chantier et l'acquisition d'extincteurs ; la sécurisation des écoles et centres de santé riverains à travers la réalisation de murs de clôture ; l'appui au renforcement des capacités des structures de santé ; ainsi que le suivi environnemental et social des travaux.

Dans le cadre de la mise en œuvre des activités de sauvegardes E&S du projet Mali-NSS, une convention sera établie avec la DNACPN pour encadrer son intervention. Celle-ci portera d'une part, sur l'appui aux procédures environnementales et sociales relatives à la réalisation des sous-projets notamment l'aménagement des pistes rurales et les aménagements socioéconomiques connexes qui seront identifiés, et d'autre part le suivi environnemental et social assuré par le comité technique sous la coordination de la DNACPN.

3- PHASE DE SUIVI ET CONTRÔLE DES ACTIVITÉS DE SAUVEGARDES E&S DU PROJET MALI-NSS

Le contrôle et le suivi environnemental et social sont intégrés dans les prestations de la mission de contrôle qui disposera au sein de son équipe d'Experts en Sauvegarde Environnementale et Hygiène Santé et Sécurité ainsi qu'en Sauvegarde Sociale y compris les aspects VBG/EAS/HS et sécuritaire, mobilisé à plein temps. Ces experts veilleront à la bonne exécution des mesures environnementales et sociales prévues dans les marchés des entreprises conformément aux exigences contractuelles et aux règles de l'art.

En plus de la présence, au sein de l'équipe de la mission de contrôle, d'Experts en sauvegarde environnementale et Hygiène Santé et Sécurité et sauvegarde sociale, les spécialistes en sauvegardes environnementales et sociales du projet Mali-NSS effectueront des missions régulières de supervision sur le terrain afin de s'assurer de la bonne exécution des mesures de sauvegardes E&S prévues conformément aux marchés et contrats des prestataires.

Le suivi environnemental et social sera également assuré par le comité technique composé des services techniques compétents, sous la coordination de la DNACPN dans le cadre de la mise en œuvre du suivi environnemental et social du projet.

4- PHASE CLÔTURE DU PROJET MALI-NSS

En phase clôture, le projet Mali-NSS à travers les spécialistes en Sauvegardes Environnementales et Sociales, veillera à la mise en œuvre effective de l'ensemble des mesures environnementales et sociales conformément aux instruments élaborés, au Cadre Environnemental et Social de la Banque mondiale ainsi qu'aux dispositions de l'accord de financement, notamment celles du Plan d'Engagement Environnemental et Social (PEES).

Ainsi le projet Mali-NSS réaffirme son engagement à assurer une gestion une gestion environnementale et sociale conforme aux exigences nationales et aux Normes Environnementales et Sociales de la Banque mondiale, dans une démarche de développement durable, de protection des populations et de préservation de l'environnement tout au long du

FOCUS SUR L'ENGAGEMENT CITOYEN



Mise en place comité

La réussite et la pérennisation de tout projet de développement sont liées à l'implication et à la participation effective des populations bénéficiaires à sa mise en œuvre et à son suivi. Aussi, la redevabilité du projet envers les bénéficiaires est également importante pour une mise en œuvre participative des actions de développement.

C'est dans cette logique que la Banque Mondiale, au niveau de ses projets et programmes de développement a intégré le concept de l'engagement citoyen qui permet la participation, l'appropriation et la pérennisation des actions de développement.

Le Programme d'Amélioration de la Connectivité et de la Résilience des infrastructures Routières (Projet Mali Nafa Soro Siraw) intègre l'engagement citoyen dans ses activités afin de permettre la participation effective des communautés bénéficiaires et garantir la pérennité des infrastructures réalisées à travers leur gestion directe par les populations. L'engagement citoyen permet de :

- Favoriser et renforcer la participation des bénéficiaires.
- Contribuer à l'appropriation par les bénéficiaires des réalisations effectuées
- Permettre la pérennisation des résultats du projet.
- Identifier en temps opportun des questionnements et plaintes liés à la mise en œuvre du projet afin de promouvoir la transparence, la recevabilité et la responsabilité dans la réalisation des activités.

C'est dans cette logique que la société civile en tant

que partenaire du projet est mise au cœur de la réalisation du projet à travers le Comité de Contrôle Citoyen de l'Action Publique (**CCAP**) existant déjà dans la région de Koulikoro et qui doit être mis en place dans la région de Kayes à travers le conseil régional qui gère administrativement la région de Nioro du Sahel.

Les différentes activités au niveau de l'engagement citoyen sont les suivantes :

1. LA PLANIFICATION PARTICIPATIVE AVEC LES CONSULTATIONS PUBLIQUES (APPUI DES RADIOS PARTENAIRES)

En plus de la réhabilitation de la route et des pistes, le projet réalise également des infrastructures socioéconomiques au bénéfice des populations riveraines. Pour la priorisation de ces besoins d'infrastructures socioéconomiques, une assemblée générale est organisée avec les populations au niveau de chaque village riverain de la route ou piste aménagée afin qu'elles choisissent leurs besoins prioritaires en infrastructures de développement. Un de leur trois choix prioritaires sera réalisé par le projet. Les femmes sont suffisamment représentées aux réunions d'assemblée générale avec des prises de parole pour déterminer leur priorité en infrastructures socioéconomiques.

La liste non exhaustive des infrastructures

socioéconomiques prioritaires susceptibles d'être financés par le projet se composent essentiellement : des points d'eau avec des Pompes à Motricité Humaine, des infrastructures scolaires (constructions de salles de classe et clôtures d'école), des infrastructures pour les femmes (périmètres maraîchers, plateformes multifonctionnelles), des magasins villageois, construction de hangars et latrines au marché, construction ou clôture de maternité, de centres de santé et équipements divers, des unités de transformation et de conservation des produits agricoles et maraîchers pour les femmes. Compte tenu du contexte sécuritaire préoccupant, les consultations publiques habituellement réalisées par les spécialistes du projet, seront réalisées avant le début des travaux par les collectivités et les services techniques locaux.

2. LE MÉCANISME DE GESTION DES PLAINTES (MGP)

Le projet dans le cadre de sa redevabilité envers les populations et pour favoriser la participation active des communautés et l'appropriation des infrastructures réalisées pour leur pérennisation, les populations ont été organisées dans chaque commune en comité de gestion des plaintes à la suite d'assemblée générale pour l'enregistrement et la gestion des plaintes et doléances consécutives à la mise en œuvre des activités du projet. Chaque comité de gestion est doté d'un registre pour l'enregistrement des plaintes et doléances.

Les membres du comité sont choisis volontairement en assemblée générale des populations, le maire de la commune (ou son représentant élu) préside le comité, les autres membres sont la chefferie villageoise (01), les religieux (01 ou 02 suivant que les catholiques soient aussi importants), les femmes (02), les jeunes (02), la radio communautaire (01) s'il y en a, le communicateur traditionnel (01), 02 représentants des PAP (homme et femme) 01 personne vivant avec un handicap.

Vu le contexte sécuritaire de la zone d'intervention du projet, les comités de gestion des plaintes ont été d'abord mis en place par les collectivités dans les deux communes urbaines (Diema et Sandaré) où les travaux du projet débiteront par les voiries urbaines. Les six autres communes du projet verront également leur comité de gestion des plaintes mis en place avant le début des travaux de bitumage par leurs collectivités respectives.

3. LE SUIVI COMMUNAUTAIRE

Le suivi communautaire est l'une des particularités du projet qui permet aux bénéficiaires de s'impliquer et de suivre la mise en œuvre des activités sur le terrain.

Le Comité Régional du Contrôle Citoyen de l'Action Publique (**CR/CCAP**) qui est une émanation de la société civile, existe déjà au niveau de la région de Koulikoro et doit être mis en place dans la région de Kayes qui gère en même temps la nouvelle région de Nioro du Sahel. Le **CCAP** sera fortement impliqué dans le suivi communautaire des travaux de concert avec les points focaux du projet choisis par les populations en raison d'un représentant avec son suppléant au niveau de chaque commune partenaire. Le choix des points focaux est effectué lors de la même assemblée générale de mise en place des comités de gestion des plaintes.

Les points focaux et leurs suppléants sont choisis par les populations et formés par le projet à l'utilisation de téléphones smartphone pour la réalisation des sondages auprès des populations et dont les réponses sont envoyées au **CCAP** de chaque région pour analyse et production de rapport de suivi communautaire.

Avec l'analyse des résultats de sondages par le **CCAP**, les statistiques régionales permettent de préciser les tendances liées à l'avis des populations sondées par les points focaux (avant, pendant et après les travaux). Les sondages traités et analysés par le **CCAP** permettent de faire des constats et de formuler des recommandations pour l'amélioration des travaux et du mécanisme de suivi communautaire.



Mise en place comité

● QUESTIONS SÉCURITAIRES



Légende de l'image.....

Le cadre conceptuel de la gestion des risques liés aux questions de sécurité vise à réduire les vulnérabilités du projet face aux menaces identifiées. Au cours de ce premier parcours du projet **Mali N-SS**, les activités de sécurité pour l'atteinte des objectifs du projet ont concerné la mise à jour des documents relatifs à l'évaluation des risques sécuritaires (**ERS**) et au plan de gestion des risques sécuritaires (**PGRS**) en novembre 2025, ces documents ont été validés par la Banque pour leur opérationnalisation.

Une session d'information des membres du comité Interministériel de sécurité de la **RN16** a été effectuée. Cette session a permis aux membres du comité d'apprécier le contenu de l'évaluation des risques sécuritaires, du plan de gestion des risques sécuritaires et de plancher sur les problèmes de sécurité susceptibles d'entraver la mise en œuvre du projet.

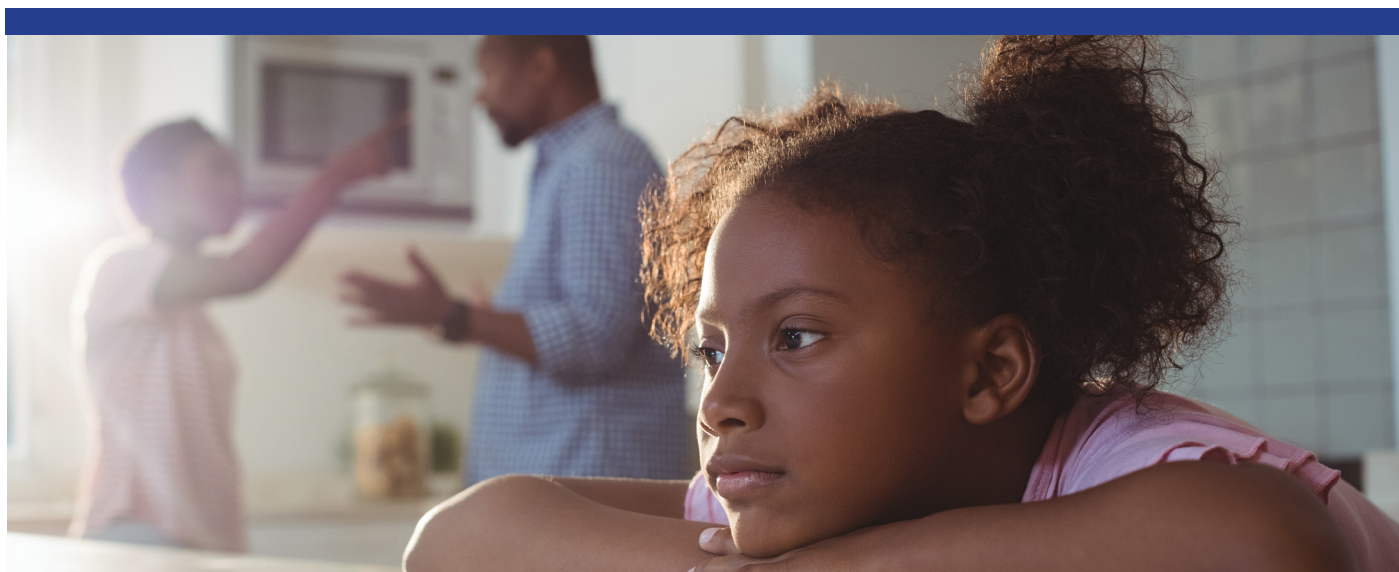
Dans le cadre de l'opérationnalisation du plan de gestion des risques sécuritaires, il a été mis en place un mécanisme WhatsApp de partage des informations, des alertes et des incidents sécuritaires à l'endroit du personnel ; le suivi contextuel pour la gestion des risques de sécurité ainsi que l'accès pour la continuité des opérations.

Dans la même logique de facilitation de la mise en œuvre des activités, il a également été élaboré et soumis à la Banque mondiale une note sur la stratégie de mise en place du Mécanisme de Gestion des Plaintes (**MGP**) et la mise en œuvre du **PAR** sur le terrain selon les conditions sécuritaires actuelles.

Sur le plan du renforcement du personnel et de la sécurité du bureau, 23 agents de l'**UNC** et de la **DGR** ont reçu une formation sur les premiers secours et sur l'utilisation des extincteurs pour la prévention et la gestion des risques d'incendie.

Le spécialiste Sécurité a pour responsabilités générales, la gestion des questions relatives à la sécurité / sureté du personnel du Projet et de ses partenaires, des locaux et des actifs et biens du Projet, mais également les bénéficiaires et riverains du Projet. Il assure la préparation et/ou la mise à jour régulière de l'**Evaluation des Risques liés à la Sécurité (ERS)** et du **Plan de Gestion des Risques liés à la Sécurité (PGRS)**, ainsi que la mise en œuvre et le suivi des mesures de prévention et d'atténuation des risques prévues dans le **PGRS**.

● VIOLENCES BASÉES SUR LE GENRE



Légende de l'image.....

● RÉALISATIONS :

Dans le cadre de la prévention et de l'atténuation des risques de Violences Basées sur le Genre (**VBG**), Exploitations et Abus Sexuels ainsi que du Harcèlement Sexuel (**EAS/HS**), le projet **Mali-NSS** a enregistré des avancées significatives. Un spécialiste **VBG** a été recruté et a pris fonction en novembre 2026 afin d'assurer la coordination et le suivi des actions liées à la prévention et à l'atténuation des risques **VBG**.

Le plan d'actions **VBG** du projet a été actualisé puis soumis à la Banque mondiale, qui a donné son approbation le 06 février 2026. Par ailleurs, l'ensemble du personnel du projet a signé le Code de conduite, renforçant ainsi l'engagement institutionnel en faveur de la prévention des comportements inappropriés et de la protection des communautés bénéficiaires.

Dans le cadre de l'opérationnalisation du mécanisme de gestion des plaintes (**MGP**) **EAS/HS**, un manuel de gestion des plaintes **EAS/HS** ainsi qu'une politique de protection des lanceurs d'alerte a été élaboré et approuvé par la Banque mondiale le 06 février 2026. Des points focaux **VBG** ont également été identifiés dans les communes de Diéma, Sandaré, Diéoura, Lakamané et Dinagounté Camara afin d'assurer la réception et le référencement des survivantes. Au niveau national, un point focal a été désigné à la Direction Générale des Routes ainsi qu'au Programme national pour l'abandon des **VBG** pour la gestion des plaintes des travailleurs.

En outre, les services de prise en charge des survivantes de **VBG** ont été cartographiés dans les cercles de Diéma et Sandaré. Ces services couvrent la prise en charge médicale, psychosociale, sécuritaire et holistique à travers les Centres de Santé Communautaire, les services locaux du Développement social, les forces de sécurité ainsi que les structures spécialisées telles que le One Stop Center. Ces actions contribuent à renforcer le dispositif de prévention, d'alerte et d'assistance aux survivantes dans les zones d'intervention du projet.

● PERSPECTIVES :

Les prochaines étapes porteront principalement sur l'opérationnalisation complète du mécanisme de gestion des plaintes **EAS/HS** dans toutes les zones du projet, le renforcement des capacités des points focaux **VBG** et la mise en œuvre des campagnes communautaires de sensibilisation sur les risques **EAS/HS**, le Code de conduite et les voies de recours disponibles. Le projet prévoit également le recrutement d'une ONG spécialisée **VBG** pour appuyer les activités de prévention, de sensibilisation et de prise en charge des survivantes dans les communautés et sur les chantiers.

Les activités futures incluront aussi la formation des entreprises et des travailleurs sur les questions **EAS/HS**, l'installation de supports de communication et de sensibilisation sur les sites des travaux, ainsi que le suivi régulier des mesures de prévention afin de garantir un environnement sûr et protecteur pour les populations bénéficiaires.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Légende de l'image.....

Dans le cadre de ses missions de désenclavement intérieur et extérieur du pays, le Gouvernement du Mali à travers le Ministère des Transports et des Infrastructures a bénéficié d'un financement IDA de la Banque mondiale pour réhabiliter la route Bamako – Dakar par le Nord. La zone d'intervention du nouveau projet concerne le tronçon Diéma – Sandaré du corridor Bamako – Dakar par le Nord sur un linéaire de 137 Km en deux lots distincts.

En plus de la construction du tronçon Diéma – Sandaré, le projet prévoit également des aménagements connexes (200 Km de pistes rurales prioritaires et des infrastructures socioéconomiques), l'aménagement de voiries urbaines dans les villes de Diéma et Sandaré, de poste de péage/pesage à Diéma, la construction de Parking à Sandaré pour les camions gros porteurs.

Ce projet de réhabilitation s'inscrit dans le cadre d'un programme d'amélioration de la connectivité et la résilience des infrastructures routières du Mali nommé Projet Mali Nafa Soro Siraw (Mali – NSS). L'objectif de développement du projet est d'améliorer la connectivité et la résilience du réseau routier prioritaire du Mali. Le corridor Bamako – Dakar par le Nord est l'un des plus importants du pays en termes d'approvisionnement en produits stratégiques, pétroliers, biens de consommation, matériels de construction, équipements et intrants agricoles. Il en est de même pour l'exportation des produits notamment les fibres de coton du Mali vers l'extérieur. L'amélioration de la qualité de cet axe est une priorité pour le développement des transports et des infrastructures.

Conformément à l'objectif de développement du projet, l'amélioration de la qualité des infrastructures de ce corridor entraînera une augmentation du trafic de camions lourds et engendrera des problèmes d'insécurité routière qu'il faut anticiper pour réduire les accidents de la circulation routière et ses corollaires.

En 2017 et 2021, 672 cas d'accidents ont été constatés sur ce corridor ayant occasionné 158 tués et 1212 blessés. Avant sa dégradation avancée, ce corridor faisait partie des plus accidentogènes du pays avec plusieurs cas mortels. Malgré le niveau de dégradation de cette route, le conseil malien des transporteurs routiers a enregistré une centaine de renversements de camions avec des dégâts matériels très importants. En 2024, une centaine d'accidents ont été constatés sur les corridors au Mali, ayant occasionné plus de 336 blessés et 121 tués. Ces cas mortels sont issus généralement des collisions impliquant les camions et les cars de transport voyageurs.

Pour garantir une prise en charge effective de la dimension sécurité routière dans le cadre du **Projet Mali Nafa Soro Siraw**, l'**ANASER** entend proposer et réaliser des actions, conformément à la stratégie nationale de sécurité 2021 – 2030 et son Plan quinquennal.

Ces actions portent sur des mesures de renforcement de la sécurité des infrastructures routières, des mesures de contrôle routier en temps réel, ainsi que des campagnes de communication, sensibilisation et de formation à l'endroit des acteurs (chauffeurs et conducteurs routiers, élèves et enseignants, association villageoise).

Les différentes activités majeures de sécurité routière qui seront menées par l'**ANASER** dans le cadre du **Projet Mali Nafa Soro Siraw** sont les suivantes :

- Le développement et déploiement d'un système de collecte et de gestion des données d'accidents de la sécurité routière.
- La mise en place d'un système de vidéo verbalisation.
- L'audit de sécurité routière du projet.
- La campagne de communication, sensibilisation et l'éducation des riverains du corridor Bamako - Dakar.

ENTRETIEN ROUTIER



Emprunt sur Loulouni-1

Une des préoccupations majeures dans le financement des infrastructures routières demeure leur entretien après réalisation. En effet le partenaire technique et financier de même que le pays et les communautés bénéficiaires, voudraient des routes assez durables et résilientes au climat eu égard au niveau élevé de l'investissement financier consenti pour leur aménagement. Cette préoccupation est également partagée quant à l'entretien de la route du corridor Bamako – Dakar par le Nord.

Dans le cadre du **Projet Mali-NSS** qui est chargé de la réhabilitation de la route Diéma – sandaré sur le corridor Bamako – Dakar par le Nord ; le renforcement institutionnel et la modernisation de la gestion du patrimoine routier au Mali sont pris en compte par le projet qui soutient principalement la **DGR/BDR**, l'**AGERROUTE** et le **FER-Mali**. Elle vise à améliorer la gouvernance et les mandats institutionnels pour la gestion résiliente au climat du patrimoine routier à travers une assistance technique et un renforcement institutionnel pour l'entretien des routes.

Cet appui institutionnel permettra à l'**AGERROUTE** dans le cadre de ce **Projet Mali – NSS** de :

1 Moderniser la gestion du patrimoine routier par des outils numériques performants avec un système d'information intégré renforcé conformément aux recommandations des études InfraSAP,

2 Renforcer la gouvernance et la transparence dans l'exécution des conventions en modernisant la base de données routières;

3 Préparer la mise en place du contrat pluriannuel d'entretien routier par un audit stratégique des conventions existantes ;

4 Développer les compétences internes pour une gestion autonome et durable avec un programme complet de formations métiers;

5 Assurer la résilience énergétique des infrastructures critiques avec un système solaire hybride renforcé. Le renforcement institutionnel et la modernisation de la gestion du patrimoine routier, contribuent aux objectifs suivants :

● **Renforcement de la gouvernance**

- Amélioration de la transparence dans la gestion des fonds d'entretien ;
- Clarification des rôles institutionnels (**DGR – FER-Mali – AGEROUTE**) ;
- Renforcement des mécanismes de redevabilité.

● **Préparation du contrat pluriannuel**

- Capitalisation sur les expériences passées ;
- Définition d'un modèle contractuel plus performant ;
- Intégration progressive des contrats basés sur la performance (PBC).

● **Amélioration du suivi et de la performance**

- Mise en place d'indicateurs mesurables ;
- Alignement programmation budgétaire / exécution physique ;
- Structuration d'un système de suivi robuste.

● **Durabilité des investissements du Mali-NSS**

- Meilleure planification de l'entretien futur ;
- Sécurisation des financements ;
- Réduction des risques de sous-performance.

Le financement de l'entretien routier est assuré par les fonds publics et essentiellement des recettes générées par **FER – MALI**. La Direction Générale des Routes et la Direction Générale des Transports en assurent la mise en œuvre technique.

Pour ce qui est de l'entretien courant des 200 Km pistes rurales à aménager, il est assuré par les brigades villageoises organisées et formées par l'INFP/BTP qui par ailleurs réalisera certaines activités dans le cadre de l'appui institutionnel du projet :

- Renforcement de capacités et Equipement de l'INFP/BTP
- Formation qualifiante à INFP/BTP
- Programme d'apprentissage et stage
- Attribution de bourses d'études de l'ENI – ABT

Le financement public de l'entretien des pistes rurales réhabilitées est également assuré par **FER – Mali** sous la direction technique de la DGR et de ses services déconcentrés (Directions régionales et subdivisions des routes).

INTERVIEW / OPINION



Maire commune rurale de Diangounté - Camara

Le corridor Dakar – Bamako est d'une importance capitale pour le Mali à travers son rôle stratégique dans l'approvisionnement du pays en denrées de première nécessité que sont les vivres, de même que les marchandises, carburant, matériels de construction et autres. Des milliers de camions et gros porteurs empruntent régulièrement cette voie pour desservir la capitale et le reste du pays.

Mais force est de reconnaître que depuis quelques années, le niveau de dégradation constaté sur ce corridor est assez avancé, impactant négativement les activités de transport et de transit. Les cars voyageurs, les camions et citernes sont régulièrement embourbés sur cette voie notamment en période d'hivernage. Nous constatons également des accidents sur la voie avec souvent des cas de perte de vie.

Les autorités communales que nous sommes, sont très préoccupées par la situation car nos communes sont riveraines de ce corridor qui garantit notre approvisionnement en biens de consommation et notre désenclavement

Les travaux d'entretien de la voie n'ont pas été assez suffisants et satisfaisants pour maintenir le trafic normal et régulier sur le corridor.

Par conséquent, la réhabilitation du corridor a été jugée nécessaire par les plus hautes autorités du pays et les travaux de bitumage ont été d'ailleurs réalisés sur certains tronçons tels Kati – Kolokani qui ont été finalisés et Sandaré – Kayes qui sont toujours en cours avec un arrêt des travaux dû aux attaques d'hommes armés qui ont incendié les engins et véhicules de l'entreprise entraînant ainsi la cessation des travaux.

Les travaux du tronçon Diéma – Sandaré qui sont concernés par le Projet Mali Nafa Soro Siraw sont impatiemment attendus par les populations riveraines. Nous espérons vivement que les dits travaux commenceront le plus tôt possible malgré la situation sécuritaire assez préoccupante au niveau de la zone d'intervention du projet.

Nous constatons progressivement une amélioration sensible de la situation sécuritaire sur l'axe du corridor Bamako – Dakar grâce aux efforts appréciables de nos forces armées contre les groupes armés opérant dans la zone.

Nous souhaitons voir le début des travaux routiers d'ici la fin de l'année 2026, notamment les travaux de voirie urbaine au niveau des villes de Diéma et Sandaré.

Nous remercions les plus hautes autorités du pays pour avoir décidé de la réhabilitation progressive du corridor par tronçons et exprimons tous nos encouragements à la coordination et au personnel du projet, les services techniques impliqués, les autres acteurs et le bailleur de fonds qu'est la Banque mondiale.

Les collectivités et populations riveraines du corridor que nous sommes, réaffirmons notre disponibilité, notre participation et implication active dans la mise en œuvre du projet ainsi que la pérennisation des acquis à travers une action citoyenne d'entretien des infrastructures réalisées pour l'intérêt public et le développement communautaire.

BRÈVES

La prochaine mission de supervision du Projet Mali Nafa Soro Siraw par la banque mondiale est prévue pour le mois de septembre 2026.

MALI NAFA SORO SIRA / BULLETIN D'INFORMATION DU PROJET MALI - NSS

Directeur de publication : Daouda Moussa KONE

Rédacteur en chef : Ahmadou BISSAN

Publication et Distribution : Unité Nationale de Coordination

UNC / MALI - NSS :

Tél: +223 20 21 57 25 / 20 21 92 30

Site web : www.uncmali.com

Rue : 47, Porte : 212, Médine coura

BP : E 4409