

ANNEXE

1. IDENTIFICATION

Pays/Intitulé/Numéro	SENEGAL/ Réhabilitation de la route Mbirkelane – Tambacounda/Projet 9 ACP SE 17, 9 ACP SE 24 et FED/2005/17867 Avenant n° 2 à la Convention de Financement n° 9384/SE		
Coût total	11.500.000 € au titre de la présente mesure augmentant la CF à un total de 78.500.000 € (dont 62.000.000 € au titre de la Convention de financement de base et 5.000.000 € au titre de l'avenant n° 1)		
Méthode d'assistance / Mode de gestion	Approche projet – gestion partiellement décentralisée		
Code CAD	21020	Secteur :	Transport routier

2. CONTEXTE

La politique en matière de transport est définie à travers la lettre de Politique Sectorielle pour les Transports (LPST 2) datant de 1998. Le Programme Sectoriel des Transport II (PST II) a été élaboré et exécuté sur la période 2002 - 2007 sur cette base. La Déclaration de Politique Sectorielle pour les Transports met un accent particulier sur la nécessité de disposer d'une infrastructure capable de soutenir efficacement les activités de production et d'appuyer l'intégration sous-régionale. Les résultats et les faiblesses du PST II ont guidé l'élaboration du PST III qui sera adopté en 2009. Il se donne deux objectifs majeurs, i) la création de richesse et ii) une meilleure répartition de ces richesses, décliné en 12 axes d'intervention, orienté essentiellement, pour ce qui est du domaine routier, vers l'ouverture de nouveaux axes créateurs de richesse. Les axes principaux en terme d'infrastructures routières portent entre autres sur la poursuite de la réhabilitation du corridor Dakar-Bamako sur lequel est localisée la route Mbirkelane - Tambacounda;

Cet avenant vise à compléter le financement de la réhabilitation de la route Mbirkelane Tambacounda financé dans le cadre du PIN 9^{ème} FED (Convention de Financement CF n° 9384/SE).

Au démarrage du projet, les offres de travaux dépassaient le budget prévu d'un montant de plus de 14 millions d'euros. En conséquence, le volet travaux a été augmenté de cinq (5) millions d'euros ; l'état du Sénégal s'était engagé à prendre en charge 5 millions d'euros sur fonds propres et à rechercher les 4 millions d'euros auprès d'autres bailleurs de fonds. A ce jour, les 5 millions d'euros sont inscrits sur le budget 2009. La recherche d'autres financements extérieurs est restée vaine. De plus, en raison de la flambée des prix des matériaux, l'incidence de la révision des prix appliquée aux travaux n'a pas pu être prise en charge dans le cadre de la présente Convention de Financement.

Par ailleurs, au cours de l'exécution des travaux, les projets d'exécution ont fait apparaître des coûts supplémentaires d'ordre technique, à savoir sous-estimation de certaines quantités,

omission de certains ouvrages d'assainissement et renforcement des accotements dû à la mauvaise portance du terrain naturel.

En outre, l'Etat du Sénégal a présenté une requête de financement pour l'acquisition de pèse-essieux mobiles. Cet investissement a pour but l'application de la réglementation existante en vigueur au niveau de l'UEMOA. Cette demande s'appuie sur les recommandations de l'étude sur la gestion du contrôle de la charge à l'essieu (ayant fait l'objet d'un financement sur le 8^{ème} FED) et vient en complément aux dispositions en cours pour la mise en place de postes de pesage fixes, à des points stratégiques (cimenteries, port de Dakar, axes de trafic majeur), et l'ouverture de négociations avec les transporteurs. Cette demande s'inscrit par ailleurs dans la stratégie de l'Union européenne pour l'entretien des infrastructures routières. Le corridor Dakar Bamako a enfin été identifié comme l'un des axes les plus sensibles au dépassement de charges.

L'avenant à venir couvrira :

- les coûts supplémentaires des travaux (4 millions €),
- une partie de la révision des prix (6 millions € déduction faite des pénalités de retards à appliquer estimées à 2 millions €),
- l'acquisition de pèse-essieux mobiles,
- la surveillance des travaux.

Le financement complémentaire de ce projet n'était pas prévu dans le Programme Indicatif National du Sénégal pour le 10^{ème} FED. La modification de ce dernier a été adoptée en CTM du 26 janvier 2009. Le budget nécessaire sera dégagé par la diminution des montants initialement alloués par le PIN 10^{ème} FED à l'appui budgétaire général.

3. MISE EN ŒUVRE

3.1. Mode de gestion

Le mode de gestion sera identique à celui du projet de base. Il sera géré d'une façon décentralisée. L'ON assurera la maîtrise d'ouvrage des marchés tandis que la maîtrise d'œuvre sera assurée par les structures étatiques compétentes, notamment l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) pour les travaux et la Direction des Travaux Publics pour l'acquisition des pèse-essieux mobiles.

La responsabilité globale de l'exécution du projet incombe à l'Ordonnateur National.

Les indicateurs de suivi sont présentés dans le cadre logique du projet en cours. Certains indicateurs spécifiques aux résultats du projet seront évalués par la surveillance des travaux (mission de contrôle). Au niveau des objectifs globaux et spécifiques, ils seront également collectés et évalués par le consultant en charge de l'évaluation ex-post et/ou de l'évaluation à mi-parcours.

Afin de faciliter l'acquisition de ces renseignements, le FED donne déjà un appui financier pour la mise en œuvre d'une AT pour la gestion de la base de données routière (BDR) au sein de l'AATR, qui permettra une meilleure visibilité de l'ensemble du secteur.

3.2. Procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions

Les dispositions de la Convention de Financement de base restent inchangées. Tous les contrats mettant en œuvre l'avenant doivent être attribués et exécutés conformément aux procédures et aux documents standard établis et publiés par la Commission pour la mise en œuvre des opérations extérieures, tels qu'en vigueur au moment du lancement de la procédure en cause. Les travaux seront exécutés par des entreprises via des avenants aux marchés existants. L'acquisition des pèse-essieux se fera dans le cadre d'un marché de fourniture après un appel offres ouvert international.

3.3. Financement

Le financement de €11.500.000 millions proposé servira à couvrir:

(i) les travaux	4.000.000 €
(Travaux d'assainissement et aménagements annexes de gares routières et parkings gros porteurs)	
(ii) le contrôle et la surveillance des travaux	150.000 €
(iii) l'acquisition de pèse-essieux mobiles	350 000 €
(iv) la révision des prix des marchés de travaux	6.000.000 €
Sous-total	10.500.000 €
(v) les imprévus (~9.5%)	1.000.000 €
Total	11.500.000 €

3.4. Calendrier d'exécution

Une nouvelle date d+3 sera établie pour contractualiser les marchés nécessaires à la mise en œuvre des actions relatives à la charge à l'essieu. La fin de la période d'exécution de la Convention de Financement est fixée au 31 décembre 2014; La fin de la phase de mise en œuvre opérationnelle est fixée au 31 décembre 2012.

4. CONDITIONS PARTICULIERES

Les conditionnalités liées à la phase exécution du projet initial restent inchangées.

Le gouvernement s'engage également à couvrir tout dépassement de budget futur dans le cadre du projet.

Les conditions spécifiques portant exclusivement sur la réalisation du volet d'acquisition des pèse-essieux sont définies comme suit :

Le Gouvernement s'engage à mettre en œuvre la sensibilisation des acteurs sur les dispositions portant sur le contrôle de la charge à l'essieu dans l'espace UEMOA

Avant le lancement des appels d'offres de fourniture de pèse-essieux, le Gouvernement s'engage à mettre en place le dispositif de gestion des pèse-essieux. Cette conditionnalité sera vérifiée par une note de service portant création de la brigade en charge de l'utilisation des pèse-essieux, ou par un contrat de délégation de service.

