



Travaux de réhabilitation et bitumage du tronçon Diéma – Sandaré

Avis d'Engagement Précoce du Marché (Early Market Engagement – EME) pour les travaux de réhabilitation et bitumage du tronçon Diéma-Sandaré

Objet : Programme d'Amélioration de la Connectivité et la Résilience des Infrastructures Routières du Mali (Mali Nafa Soro Siraw, Mali-NSS) **P507921**

Engagement précoce du marché des Infrastructures de Transport

Publié le 02 juin 2025

Lieu de la consultation : Bamako dans les bureaux de la Banque mondiale, Immeuble Waly Diawara, Avenue du Mali, Hamdallaye ACI 2000 Tél (+223) 20 70 22 00 le mardi 24 juin 2025 à 10 heures GMT. Un lien de connexion MICROSOFT TEAMS est joint pour tous les participants souhaitant suivre la rencontre en virtuelle.

Introduction

Le Ministère des Transports et des Infrastructures (MTI) souhaite engager un dialogue avec les acteurs du marché pour recueillir des informations et des avis sur les travaux de réhabilitation et bitumage du tronçon Diéma-Sandaré, long de 137,668 km, du Corridor Bamako – Dakar par le Nord financé par la Banque mondiale dans le cadre du projet Mali Nafa Soro Siraw (Mali-NSS). Cette consultation vise à évaluer l'intérêt du marché, analyser la faisabilité et affiner la conception du projet pour garantir son succès.

Objectifs de la Consultation

- Évaluer l'intérêt des acteurs du marché pour le projet proposé et les contrats à lancer.
- Recueillir des retours sur les principales exigences, les risques et les opportunités du projet.
- Identifier les partenaires potentiels du secteur privé.
- Optimiser la structuration du projet et affiner les dossiers d'appel d'offres (DAO) pour maximiser la participation nationale et internationale avant leur lancement éventuel.

Présentation du Programme

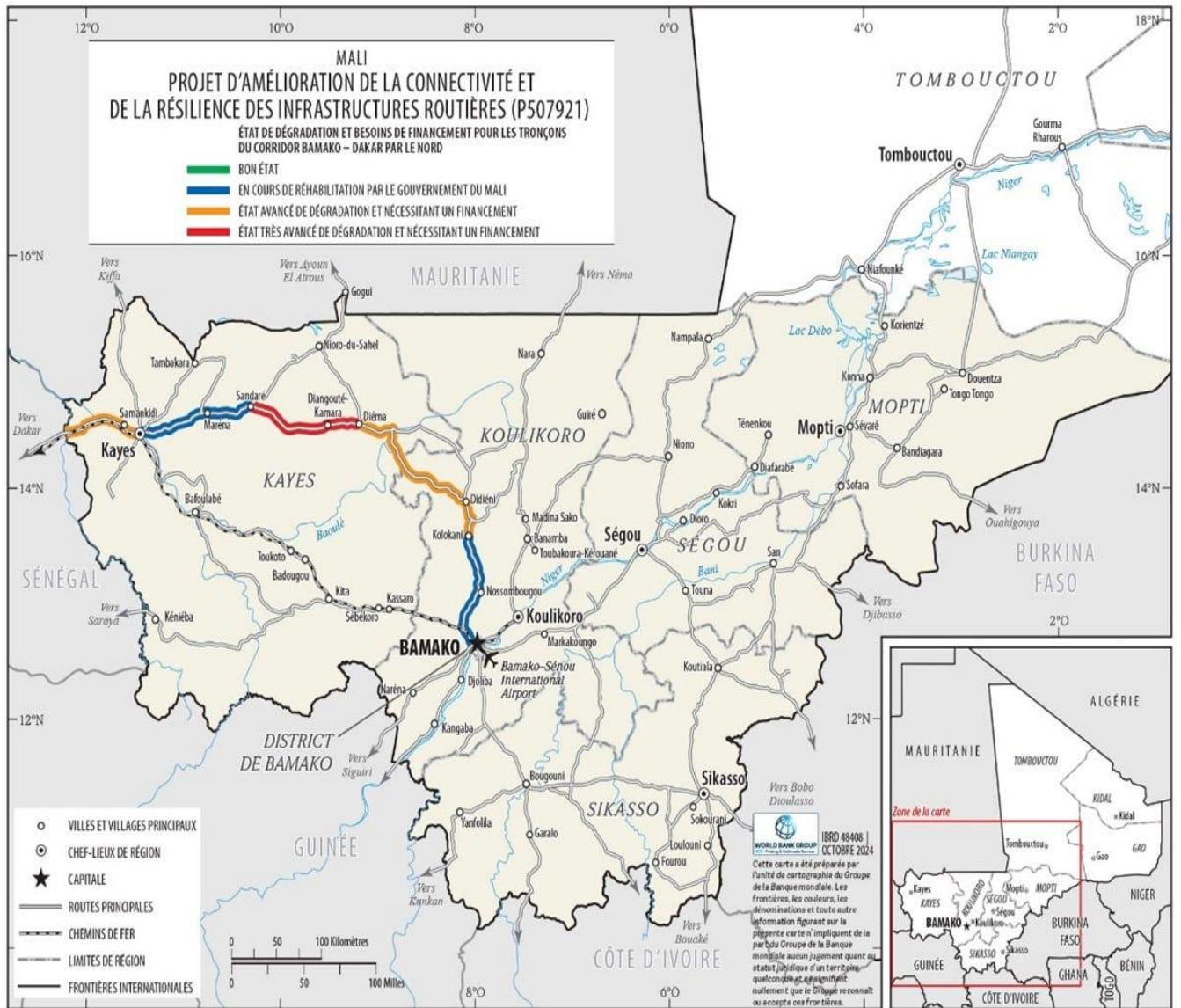
Objectif : Améliorer la connectivité résiliente au climat des corridors routiers prioritaires du Mali.

Les Travaux Importants du programme Mali-NSS se résument comme suit :

- Réhabilitation et bitumage du tronçon Diéma-Sandaré, long de 137,668 km, du Corridor Bamako – Dakar par le Nord en deux lots. Cela inclut également l'aménagement de 11 km de voiries urbaines, la réhabilitation d'un poste de péage et de pesage moderne à Diéma, ainsi que l'aménagement d'un parking pour poids lourds à Sandaré. Le contrôle et la surveillance des travaux seront réalisés par deux firmes différentes, tandis que ceux des voiries des deux villes seront assurés par une seule firme.
- Aménagement de 200 km de pistes rurales et Aménagements connexes et travaux d'aménagement hydrauliques le long des routes et pistes rurales dans les régions de Nioro et Kayes, autour de la zone d'influence du tronçon Diéma-Sandaré du Corridor Bamako – Dakar par le Nord.

Les prochaines phases de ce programme au Mali comprennent la réhabilitation et le bitumage des différents tronçons du Corridor Bamako – Dakar par le Nord, qui présentent un niveau de détérioration avancé (voir les tronçons en orange sur la carte ci-dessous). Ces travaux pourraient être réalisés en partenariat avec d'autres partenaires techniques et financiers tels que la Banque Africaine de Développement, la Banque Islamique de Développement, la Banque Ouest Africaine de Développement et l'Agence Japonaise de Coopération Internationale.

L'évaluation des entités chargées de la mise en œuvre du projet révèle à ce stade que les principaux risques identifiés sont liés au système de passation des marchés du pays, qui peut entraîner des retards, une mauvaise communication, une concurrence insuffisante et une mauvaise gestion des contrats



Risques du Marché (les risques cités ne sont pas exhaustifs)

- Risque Technique** : l'agressivité de la route à la suite de la surcharge est un risque majeur pour cette route. En effet la charge à l'essieu admis est de 13 tonnes, mais dans la pratique, elle est toujours majorée atteignant souvent le double. L'application du **règlement 14** déjà commencé est une alternative à cette contrainte.
- Risque Logistique** : les carrières de roches massives et la latérite nécessaires à la mise en œuvre des activités sont souvent éloignées des sites d'utilisation. Il sera procédé à la mise en place d'un plan d'approvisionnement adéquat et intégrer dans les contrats, les mesures d'atténuation des risques de transport.
- Risques sécuritaires** : La zone d'intervention du projet présente des menaces importantes et une exposition aux risques de sécurité pour le personnel et la main-d'œuvre du projet, les biens du projet, ainsi que pour ses bénéficiaires et les communautés environnantes. Pour prévenir ces risques inhérents, le projet utilisera des adaptations et une approche sensible aux conflits dans sa conception. Une Evaluation du Risque Sécuritaire et un Plan de Gestion du Risque Sécuritaire ont été préparés et sont jugés satisfaisants. Ils continueront d'être mis à jour jusqu'à la clôture du projet

par un spécialiste de la sécurité, qui identifiera les zones les plus stables afin de planifier le déploiement progressif des travaux de génie civil.

- **Risques Environnementaux et Sociaux Spécifiques :** Les principaux risques et impacts environnementaux et sociaux identifiés dans le cadre de l'exécution des travaux de génie civil du tronçon Diéma-Sandaré du Corridor Bamako – Dakar par le Nord du programme Mali-NSS sont entre autres : la dégradation de la qualité de l'air, la contamination des eaux, l'abattage des arbres, la perturbation de la quiétude de la faune, la destruction des habitats fauniques, la propagation des maladies professionnelles et les IST/VIH/SIDA , les Violences Basées sur le Genre (VBG /EAS/HS) et/ou les violences contre les enfants (VCE), les accidents impliquant les riverains notamment des enfants et les animaux, les entrave à la mobilité des riverains et des transporteurs, la procédure de recrutement de la main d'œuvre locale, l'implication des communautés locales, l'instabilité liée à la situation sécuritaire volatile dans la zone du programme Mali-NSS, le déplacement involontaire des personnes affectées par le projet etc. Pour prévenir les risques identifiés et afin d'intégrer les aspects de résilience climatique, les instruments de sauvegardes environnementales et sociales ont été préparés conformément à la réglementation nationale et aux procédures de la Banque mondiale Les principaux instruments élaborés sont les suivants : l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) y compris le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), le Plan d'Action de Réinstallation (PAR), les Procédures de Gestion de la Main d'Œuvre (PGMO), l'Évaluation des Risques Sécuritaires (ERS) y compris le Plan de Gestion des Risques de Sécurité (PGRS), le Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) et le Plan d'Action VBG/EAS/HS). Tous les instruments ont fait l'objet de publication à l'exception de l'Évaluation des Risques Sécuritaires (ERS) et le Plan de Gestion des Risques de Sécurité (PGRS) dont la note de synthèse a été publiée. Le Plan d'Action VBG/EAS/HS préparé avec le code de bonne conduite en annexe inclus les mesures pour la prise en compte des aspects liées à l'Exploitation et Abus Sexuels (EAS), le Harcèlement Sexuel (HS) et les Violences Basées sur le Genre (VBG). Ainsi, le Spécialiste en VBG qui sera recruté s'occupera de la mise à jour du plan d'action élaboré jusqu'à la clôture du projet. Il appuiera également le traitement des cas rapportés en rapport avec les EAS/HS/VBG dans le mécanisme de gestion des plaintes.
- **Risques liés aux Transactions Bancaires :** Les prestataires titulaires de marchés et contrats du projet seront payés de préférence en paiements directs et accessoirement à travers le compte désigné du projet. Dans les deux cas les opérations sont soumises aux risques de fluctuations de taux de change qui peuvent engendrer des gains ou des pertes selon les cas. Un autre risque est l'allongement des délais de dénouement des opérations. Les paiements internationaux passent par plusieurs banques intermédiaires (banques correspondantes) allongeant le délai de dénouement des opérations qui sont sujettes à des vérifications de conformité contre le blanchissement d'argent. Le coût des transactions se trouvent grevé des frais des différentes banques intermédiaires.

Modalités de Participation

Les parties intéressées sont invitées à prendre part à la Réunion de l'Engagement Précoce du Marché prévue le mardi 24 juin 2025 en virtuel et/ou en présentiel de 10h00 à 12h00 (heure du Mali) dans les bureaux de la Banque Mondiale à Bamako. Seules les entreprises ayant manifesté leur intérêt par courriel seront invitées et l'ordre du jour leur sera communiqué.

Lien de connexion MICROSOFT TEAMS : https://teams.microsoft.com/l/meetup-join/19%3ameeting_OTRiYjFkYmEtYTcyOC00MGM2LThmNDItZjU0MTVIYWlXZWQ1%40thread.v2/0?context=%7b%22Tid%22%3a%2231a2fec0-266b-4c67-b56e-2796d8f59c36%22%2c%22Oid%22%3a%224274172a-99da-4973-af0e-8e419cf5cce4%22%7d

Meeting ID: 239 014 459 670 8

Passcode: gY29cY74

[+1 509-408-0991](tel:+15094080991).,659686035# United States, Liberty Lake

Phone conference ID: 659 686 035#

Join on a video conferencing device

Tenant key: wbg@m.webex.com

Video ID: 119 172 534 1

[More info](#)

For organizers: [Meeting options](#) | [Reset dial-in PIN](#)

Prochaines Étapes

Les informations recueillies permettront au ministère des Transports et des Infrastructures d'affiner les modalités de mise en œuvre du projet et d'adapter sa stratégie d'approvisionnement. Toute procédure formelle de passation des marchés ultérieure sera communiquée par les canaux officiels.

Contact

Pour toute information complémentaire ou pour manifester votre intérêt, veuillez contacter :

Le Coordinateur p/i de l'Unité Nationale de Coordination Mr Daouda Moussa KONE du Mali-NSS, UNC, sise à Médina-Coura Rue 47, Porte 212, Tél. : 20.21.57.25 & 20.21.40.33, Fax : 20.21.92.30; E-mail : uncpaar5@gmail.com Bamako, République du Mali.

Clause de Non-Responsabilité

La participation à cet engagement précoce du marché ne confère aucun avantage dans un processus d'approvisionnement ultérieur. Il ne s'agit pas d'un appel d'offres ni d'un exercice de préqualification. Toutes les informations reçues seront traitées de manière confidentielle et utilisées uniquement pour l'analyse du marché et la planification de l'approvisionnement

Pour plus d'information sur le projet, veuillez consulter le site www.ucnmali.com