

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple - Un But - Une Foi

\*\*\*\*\*

*Annuaire*

*Statistique*

*des Transports*

*Résultats*

*2004*

## SOMMAIRE

### TRANSPORT ROUTIER

Note de présentation de l'annuaire statistique des transports.....	1
R03 Dépenses routières.....	6
Entretien courant des routes .....	8
Construction des routes situation des routes bitumées et des ponts.....	9
Construction des routes situation des routes en terre.....	11
Parc de véhicules routiers.....	13
Situation des recettes de la DNT .....	17
Situation des cartes grises et expertises.....	18
Situation des cartes de Transport .....	19
Situation des permis de conduire .....	20
Trafic routier national et international des marchandises solides en tonnes .....	22
Trafic national routier des hydrocarbures en tonnes .....	23
R101 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (50 places) .....	24
R101 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (4 places) .....	25
R101 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (18 places) .....	26
R-105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (50 M3 de capacité ou 42.5 tonnes de charge utile) .....	27
R105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (30 tonnes de charge utile ) .....	28
R-105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (32 M3 de capacité ou 27 tonnes de charge utile) .....	29
R105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (25 tonnes de charge utile ) .....	30
R104 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile) .....	31
R- 7.1 Tarifs de référence des transports routiers de marchandises solides (Axe international Abidjan-Région du Mali ) .....	32
R 720 Tarifs de référence des transports routiers des hydrocarbures (Axe international Abidjan-Région du Mali ).....	33
R 88 Tarifs de transports interurbains de voyageurs par autocar.....	34
D Distances Kilométriques ( route ).....	36

### TRANSPORT FERROVIAIRE

Importation du Mali en tonne SENEGAL FER.....	37
Exportation du Mali en tonne SENEGAL FER.....	39
Synthèse des résultats du trafic de TRANSRAIL SA.....	40

*TRANSPORT FLUVIAL*

N 01 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali .....	46
N-2 Caractéristiques de la Flotte.....	47
N-4 Production de la Compagnie Malienne de Navigation.....	48

*TRANSPORT AERIEN*

A-01 Liste des Aéroports principaux ouverts a la circulation Aérienne Publique .....	53
A-02 Liste des Aéroports secondaires ouverts a la circulation Aérienne Publique .....	54
AERODROME PRIVES.....	55
A-02 Evolution du trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Senou .....	56
A-3 Trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Senou par Compagnie.....	57
A-04 Trafic commercial des autres Aéroports .....	58

*TRANSPORTS PAR CORRIDOR*

C-1 Voies terrestre d'accès à la mer à partir du Mali .....	63
Importation du Mali en tonnes SENEGAL TOTAL.....	64
Importation du Mali en tonnes SENEGAL ROUTE.....	66
Importation du Mali en tonnes SENEGAL FER.....	68
Importation du Mali en tonnes COTE D'IVOIRE.....	70
Importation du Mali en tonnes .....	72
Importation du Mali en tonnes EMAMAU -MAURITANIE.....	74
Importation du Mali en tonnes BENIN.....	76
Importation du Mali en tonnes GHANA.....	78
Importation du Mali en tonnes TOGO.....	80
Exportation du Mali en tonnes TOTAL GENERAL.....	82
Exportation du Mali en tonnes COTE D'IVOIRE.....	83
Exportation du Mali en tonnes SENEGAL TOTAL.....	84
Exportation du Mali en tonnes SENEGAL ROUTE.....	85
Exportation du Mali en tonnes SENEGAL FER.....	86
Exportation du Mali en tonnes TOGO.....	87
Exportation du Mali en tonnes EMAGUI - GUINEE.....	88
Exportation du Mali en tonnes TOTAL GENERAL.....	82
Exportation du Mali en tonnes MAURITANIE.....	89
RECAPITULATIF DU TRAFIC INTERNATIONAL DU MALI EN TONNES .....	90
Trafic international du Mali par nature de la marchandise en tonne (hors bétail ) .....	91
Importation des hydrocarbures.....	92
Trafic international du Mali en tonne (hors bétail ) solides + liquides .....	93
➤ Structure Indicative de Prix des Carburants (Axe Dakar).....	102
➤ Structure Indicative de Prix des Carburants (Axe Abidjan).....	103
➤ Structure Indicative de Prix des Carburants (Axe Lomé).....	104
➤ Structure Indicative de Prix des Carburants (Axe Cotonou).....	105
➤ Structure Indicative de Prix du gaz butane (Axe Cotonou).....	106
PRIX DES HYDROCARBURES ( a la pompe ) .....	107
C04 Importations d'hydrocarbures en tonnes .....	109
Importations du Mali en tonnes .....	112
Exportations du Mali en tonnes .....	114

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS TERRESTRES  
MARITIMES ET FLUVIAUX

\*\*\*\*\*

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

*Note de présentation de l'annuaire statistique du secteur des transports  
( Année 2004 )*

Le Mali est un vaste pays continental de 1 241 238 km<sup>2</sup> à vocation agro-pastorale avec une population estimée à 11 111 000 habitants (décembre 2003 ).Le produit intérieur brut en 2004 était de 2552 milliards de fca .Les principaux produits d 'exportation sont l 'or ( 45 T en 2004 contre 54 T en 2003 ) , le coton ( 618 000 T en 2003 de coton graine contre 585 000 T en 2003 )et le bétail .

L ' économie malienne a connu en 2004 un faible taux de croissance de 2.2 % à cause des facteurs négatifs suivants :

- l 'insuffisance et l ' arrêt précoce des pluies ,
- l ' invasion acridienne ,
- la chute du prix du coton et de l 'or ,
- la flambé du prix du pétrole ( hydrocarbures ) ,
- la dépréciation du cours du dollar ,
- la persistance de la crise ivoirienne

Pour satisfaire les besoins en matière de transport intérieur et extérieur, il est fait recours aux modes de transport routier, ferroviaire, fluvial, aérien et maritime.

Afin de permettre la prise de décisions appropriées au niveau de l'administration et des opérateurs économiques, la Direction Nationale des Transports à travers l'Observatoire des transports ,élabore périodiquement depuis 1995, l'annuaire statistique des transports. Cet outil statistique constitue un récapitulatif des principaux indicateurs de performance relatifs aux infrastructures et moyens de transports, aux trafics, coûts et prix de transport et à la sécurité des transports.

De l'analyse des données statistiques de l'annuaire 2004 des transports on peut retenir les principales indications suivantes :

### LE RESEAU ROUTIER

Durant l 'année 2004, les travaux de construction routière ont porté sur 174,25 km de routes revêtues ( 19457,30 millions de fca ) et 417 km de routes en terre moderne ( 10285,3 millions de fca ).L ' Autorité Routière a financé l ' entretien courant de 2533,3 km de routes revêtues ( 2733,55 millions de fca ) et 5523.85 km de route en terre ( 3754,5 millions de fca ) .L ' ensemble des dépenses routières en 2004 ont été de 36230,65 millions de fca dont 8751,87 millions de fca sur financement de l 'Etat malien (soit 24 % ) .

## **LE PARC ROUTIER COMMERCIAL**

Le parc routier commercial est passé de 5356 véhicules en 1994 à 12545 véhicules en 2002 , 13966 en 2003 et 15 508 en 2004 ( soit une augmentation moyenne annuelle de 1015 véhicules .) . En 2004 on constatait que par région d'immatriculation que 66,45% des véhicules routiers commerciaux étaient du District de Bamako. suivi de Sikasso avec 15,60 % , Koulikoro pour 6,67 % , Segou -6,21 % , Kayes -2,44 % , Mopti - 2,06 % , Gao - 0,57 % .

En ce qui concerne le parc routier général , les données du fichier des cartes grises font ressortir au 31 /12 / 2004 un total de 117305 véhicules routiers immatriculés dans la série Normale . On constate que 83. 64 % des véhicules ont plus de 10 ans d 'âge et que seulement 6,54 % ont 1 à 5 ans .

## **LES AUTORISATIONS ET PERMIS DE CONDUIRE**

Les autorisations et permis de conduire délivrés par la Direction Nationale des Transports ont plus que triplé en passant de 6807 délivrances en 1994 à 12782 délivrance en 1998 , à 22597 délivrances en 2002 . 19500 en 2003 et 20285 en 2004 .

## **LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS DE VEHICULES ROUTIERS**

Les nouvelles immatriculations de véhicules routiers étaient de 2577 unités en 1994 et concernaient 10992véhicules en 2002 , 13240 véhicules en 2003 un nombre de 15653 véhicules en 2004 , soit une augmentation moyenne annuelle de 1307 véhicules .

## **LES EXPERTISES D'ACCIDENTS ROUTIERS**

Les expertises d'accidents de véhicules routiers sont passées de 2423 unités en 1994 à 3202 en 2001 , 6802 en 2002 , 3301 en 2003 et 1637 en 2004 . Ces chiffres attestent de la recrudescence du nombre et de la gravité des accidents de route en 2002 et d' un fléchissement en 2004 .

Au niveau du District de Bamako le nombre des accidents de la route est passé de 540 cas en 1994 , 1499 en 2002 et 1358 en 2003 ( soit une augmentation moyenne de 91 accidents par an.) . Le fait le plus grave est lié à l'augmentation du nombre des personnes tuées qui passe de 72 personnes en 1994 à 154 personnes en 2002. ( plus que le double par rapport à 1994) et 127 personnes en 2003 ..

## **LE TRAFIC INTERIEUR ROUTIER DE MARCHANDISES SOLIDES**

le trafic intérieur routier de marchandise solides suivi par la Direction Nationale des Transports est passé de 319527 Tonnes en 1994 à 689422 tonnes en 2003 et 893599 tonnes en 2004 ( soit une augmentation annuelle moyenne 57407 tonnes). Les principales

Régions de chargement des produits en 2004 sont Bamako (19 %), Ségou ( 22 % ) , Sikasso ( 24 % ) , Koulikoro ( 17 % ) . Les principales régions de déchargement en 2004 sont Bamako ( 25 % ) , Kayes ( 19 % ) , Ségou ( 13% ) , et Koulikoro ( 13 % ) , Sikasso ( 14 % ) .

### **LES TARIFS DE REFERENCE DES TRANSPORTS ROUTIERS**

les tarifs de référence des Transports routiers de marchandises ont évolué comme suit de 1994 à 2004 :

. Axe international solide Abidjan-Mali de 29.45 FCFA / TKM à 32.6FCFA/TKM (soit une augmentation de 10.69%)

. Axe international Hydrocarbures Abidjan-Mali de 31.84 FCFA/m<sup>3</sup>-Km à 35 FCFA/m<sup>3</sup>-Km ( soit une augmentation de 9.92%).

. Axe National voyageurs route revêtue cas Bamako Mopti 10,06FCFA/VKm à 10,84 FCFA/VKm (soit une augmentation de 7.75%).

Il y a lieu de signaler que le prix à la pompe du Gasoil en Décembre 1994 était de 275 FCFA/litre contre 359 FCFA/litre en Décembre 2002 et 408 fcfa / l

en décembre 2003 et 450 fcfa / l en décembre 2004 (soit une augmentation moyenne annuelle de 6,36 % ou 17,5 fcfa / l )

### **LE TRAFIC INTERNATIONAL TERRESTRE**

Le trafic international terrestre ( les importations et exportations) du Mali a évolué , pour les marchandises solides, de 1 059 467 Tonnes en 1994 à 1376849 Tonnes en 2002 , 1527 998 tonnes en 2003 et 1 672 853 en 2004 avec une pointe de trafic en 1999 de 2 001 309 Tonnes.

En 2002, les importations représentaient 82 % de l' ensemble du trafic marchandises Solides ( 1 130 047 tonnes ) et les exportations 18 % ( 246 802 tonnes ) .

En 2003 , les importations représentaient 87 % et les exportations 13 % de l' ensemble du trafic marchandises solides . En 2004 . les importations étaient de 86 % et les exportations de 14 % .

- l'augmentation moyenne annuelle du trafic international marchandises solides de 1994 à 2004 est de 61338 tonnes. Si en 1994 le corridor d'Abidjan assurait 65,6% du trafic international de marchandises solides, Dakar 32.5% et Lomé 0.6%, en 2002 le corridor Abidjan a commencé à chuter( à cause de la crise ivoirienne de septembre 2002)à 59.5% .Avec la crise en Côte d 'Ivoire , en 2003 le trafic importation des marchandises solides ne représentait que 17 % par le corridor ivoirien ; le Sénégal représentait 31 % le corridor du Ghana a été de 27 % , le Togo 20 % , la Guinée 5 % et la Mauritanie 1 % . En 2004 , le Sénégal a représenté 39 % , la Côte d ' ivoire 31 % , le Togo 15 % et la Guinée 4 % .

### **LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

Le transport ferroviaire constitue le second mode de transport utilisé au Mali par le tonnage transporté sur sa voie principale longue de 728 km. La voie ferroviaire se caractérise surtout par sa vétusté. En effet la voie faisait plus de 40 ans d'âge sur 84% de sa longueur en 2002 contre 64% en 1994. Les locomotives de ligne utilisées au niveau de

la Régie des chemin de fer ont été réduites de 23 unités en 1993 à 15 unité en 2002 ( soit une diminution de 35% en capacité de traction). La vétuste des locomotives de ligne fait aussi que leur taux de disponibilité s'est réduit de 59% en 1994 à 47% en 2002 ( soit une réduction de 12%). Le matériel des transport pour les voyageurs (voitures ) a évolué de 76 unités( pour 4479 places offertes) en 1994 à 101 unités (pour 7520 places ) en 2002. Le matériel transport marchandise ( Wagons) s'est accru de 445 unités (16087 Tonnes de capacité ) à 512 unités ( 19941 Tonnes de capacité) en 2002 (soit une augmentation de capacité de 24%).

Il faut retenir que les conditions d'exploitation de la voie ferrée se sont dégradées au fil des ans et ceci a eu pour conséquence ( de 1994 à 2002) la chute du trafic voyageurs de 42% et du trafic marchandises de 24% .

Durant la période 1994 – 2002 les trafics ont évolué comme suit :

- . Importation marchandises = 313 000Tonnes à 230 000 Tonnes  
(soit une réduction de 27%).
- . Exportation marchandises = 86 000 Tonnes à 80 000 Tonnes  
(soit une réduction de 16% )

Le prix moyen de transport de l'ensemble des produits à l'Importation a évolué de 26,3 FCFA/TKM en 1994 à 32 FCFA/TKM en 2002 ( soit une augmentation moyenne annuelle de 0,712 fcfa / tkm ).

A l'exportation le prix moyen de transport de l'ensemble des produits est passé de 22 FCFA/TKM en 1994 à 24 FCFA/TKM en 2002 ( soit une augmentation de 0,25 fcfa /tkm ).

Le 23 septembre 2003 , les Etats du Mali et du Sénégal ont concédé l' exploitation de l' activité ferroviaire sur le chemin de fer Dakar –Bamako à TRANSRAIL S .A .En 2004 , le tonnage global transporté a été de 464 087 tonnes . Les importations par fer , enregistrées par les EMASE ont été de 211 000 Tonnes soit une augmentation de 7,65 % par rapport à 2003 . Les exportations ont été de 69000 tonnes en 2004 .

La vitesse moyenne de circulation des trains est d' environ 23 km /h alors que la recette moyenne par tonne/ km est de 29 f cfa .

Les investissements dont la mise en œuvre est attendue du concessionnaire devront permettre une amélioration progressive de l' exécution du trafic ferroviaire .

Le trafic voyageur est maintenu grâce à la volonté des Etats qui cherchent activement à acquérir des équipements nouveaux afin de répondre à la demande sociale surtout celle des populations riveraines de la voie ferrée .

## LE TRANSPORT FLUVIAL

Les transports fluviaux de la compagnie Malienne de Navigation

( COMANAV) ont chuté tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises durant la période 1994 – 2004 . Le nombre de voyageurs de la COMANAV a évolué de 21 919 personnes (en 1994 /1995) à 8 169 personnes( en 2002 / 2003 ) , 11545( en 2003 / 2004 ) et 7854 ( 2004/2005 ), soit une baisse moyenne du trafic voyageurs de 1406 passagers par an .

Le tonnage fret et bagages de la COMANAV a également chuté en passant de 9 839 Tonnes en 1994/ 1995 à 6 359 Tonnes pour la campagne 2002 /2003 et 9709 tonnes en 2003/2004 contre 7113 tonnes en 2004 /2005 ( soit une chute moyenne de 272 tonnes par an ).

La recette par voyageur kilomètre a évolué de 28 FCFA (en 1994 / 1995 ) à 62 FCFA

( en 2002 /2003 ) , 66 FCFA ( en 2003 /2004) et 63 FCFA ( en 2004 /2005 ) ,soit une augmentation moyenne par an de 3,5fcfa /vkm.

La recette par Tonne kilomètre a évolué de 38 FCFA (en 1994 / 1995 ) à 99,81 FCFA (en 2002 /2003) , 111FCFA ( en 2003 /2004) et 81 FCFA ( en 2004/ 2005) soit une augmentation moyenne annuelle de 4,3fcfa /tkm .

Il faut surtout signaler que la période de navigation a été écourtée par la faiblesse des crues du fleuve entre Mopti et Kabara ( Tombouctou) .

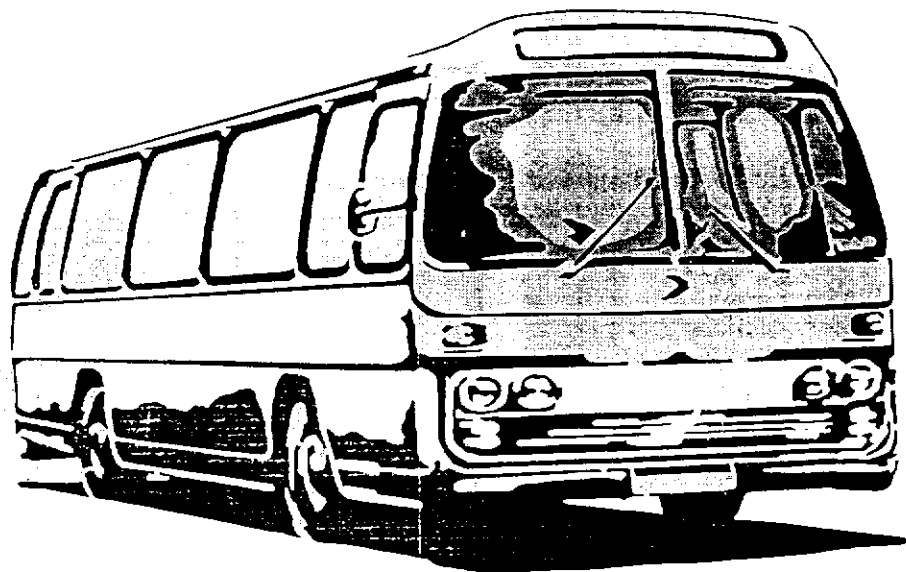
### **LE TRANSPORT AERIEN**

L'infrastructure aéroportuaire s'est beaucoup améliorée surtout lors des préparatifs de la CAN 2002 qui ont abouti à la construction de deux aéroports à caractère international ( Sikasso- Dignagan, Kayes Dag-Dag ) et la réhabilitation de Mopti Ambodedjo et Tombouctou.

Si le trafic passagers a fortement évolué à Bamako Senou ( 486449 passagers en 2004 , 423506 passagers en 2003 ,337750 passagers en 2002 contre 303266 passagers en 1994) avec un nombre moyen d 'augmentation annuelle de 18318voyageurs , il faut signaler que la situation s'est dégradée en ce qui concerne le fret commercial jusqu' en 2003 . La reprise du trafic fret a eu lieu surtout en 2004 (6004 tonnes en 2004, 4586 tonnes en 2003 , 2 595 Tonnes en 2002 contre 5 219 Tonnes en 1994).

Le trafic des autres aéroports de l'intérieur ( Gao, Tombouctou, Goundam , Mopti ,Kayes , Nioro, Yélimané ) durant la période 1994 – 2004 , s'est accru en passagers ( de 14 079 voyageurs en 1994 à 22 582 voyageurs en 2002 . 28598 voyageurs en 2003 et 26062 passagers en 2004), avec une augmentation moyenne annuelle 1198 passagers et en fret commercial (de 8,5 tonnes en 1994 à 32,3 Tonnes en 2002 et 42 Tonnes en 2003 et 34 tonnes en 2004 ) avec une augmentation moyenne annuelle de 2,55 tonnes .

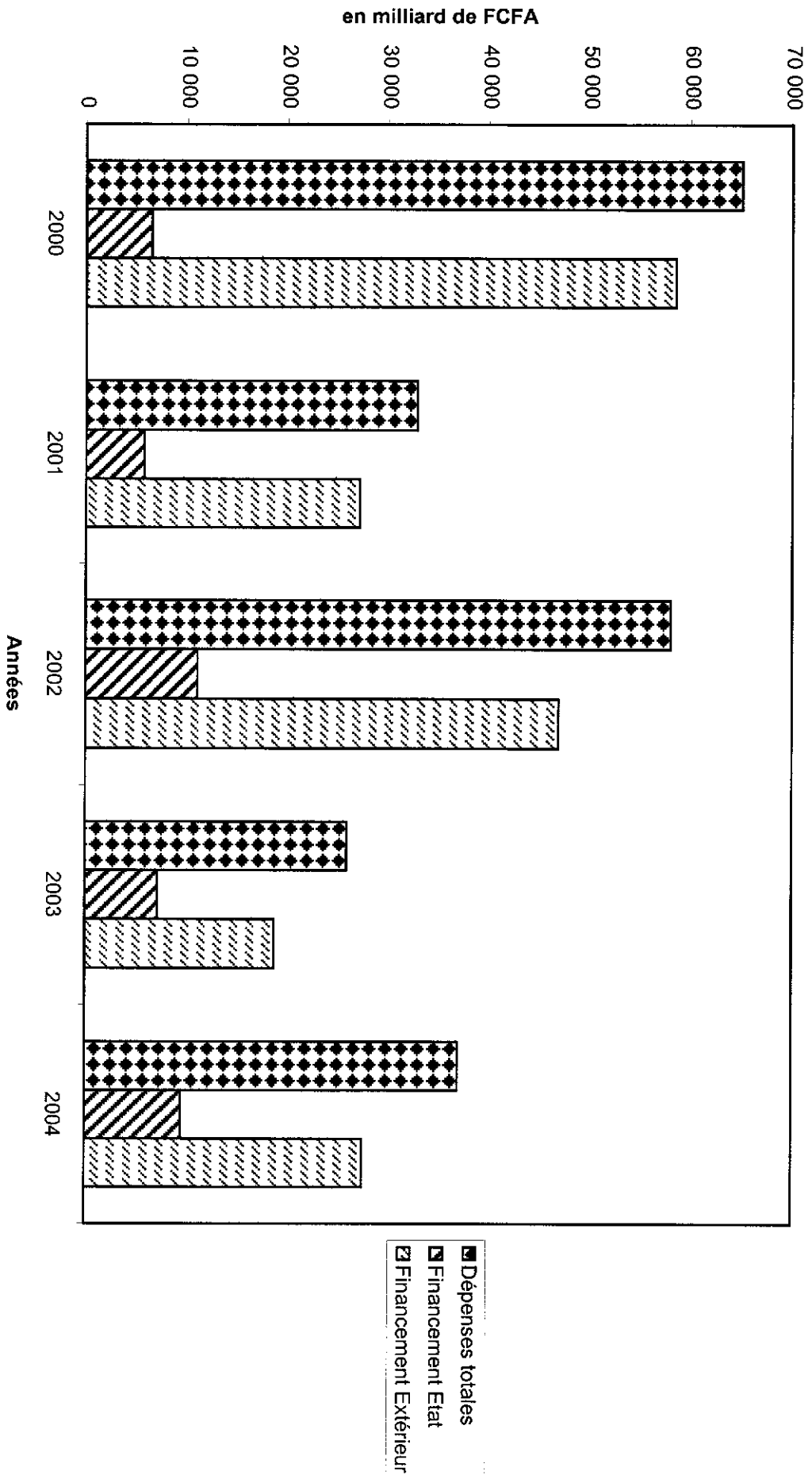
*TRANSPORT ROUTIER*



*TRANSPORT ROUTIER*

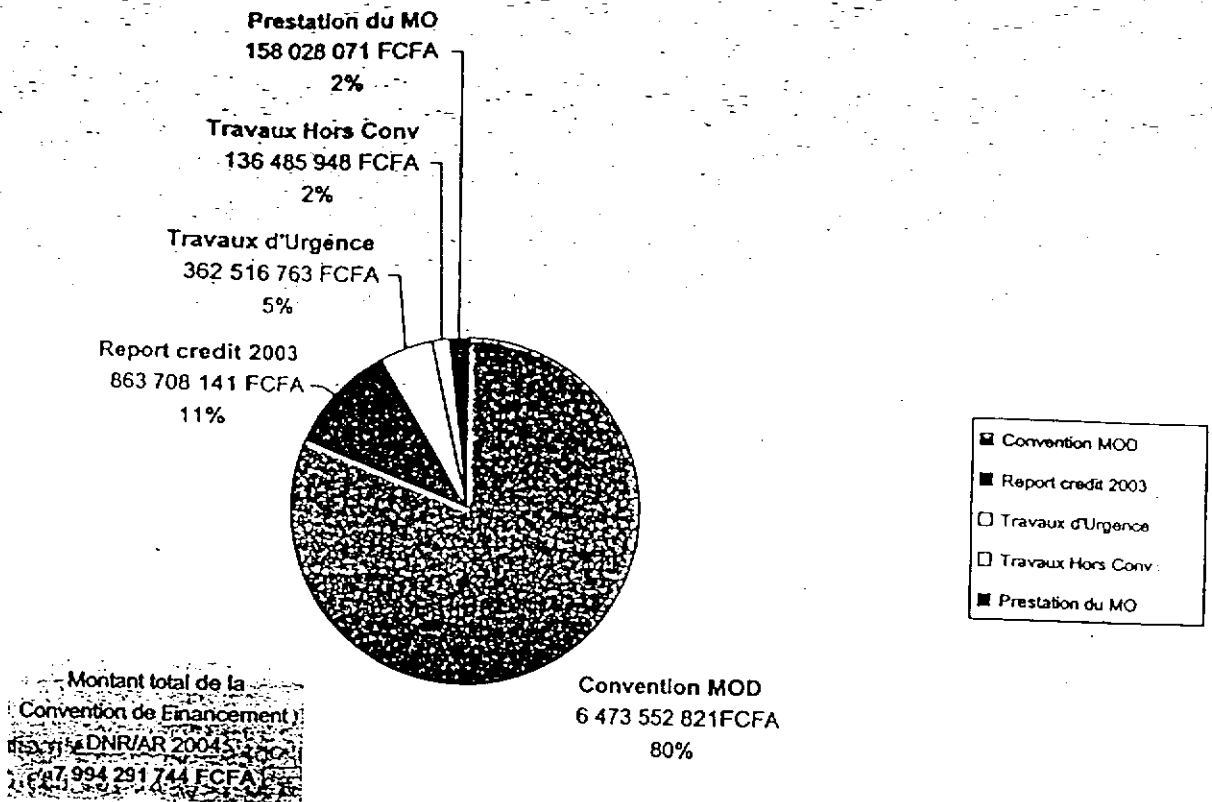
<b>R03 DEPENSES ROUTIERES</b>					
en million de FCFA					
<b>Année</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
<b>Construction nouvelles</b>	<b>5 668</b>				<b>29 742,60</b>
routes revêtue	301				19 457,30
route en terre	4 195				10285,3
pistes	1 172				
<b>Réhabilitation</b>	<b>46 166</b>	<b>23 551</b>	<b>45 138</b>	<b>21 588,00</b>	
Route revêtue	33 200	20 891	41 942	13 198,00	
Route en terre	12 966	2 660	3 046	8 390	
Pistes	0		150		
<b>Entretien périodique</b>	<b>8 196</b>	<b>5 762</b>	<b>7 042</b>		
Routes revêtues	4 700	3 469	4 256		
Routes en terre	620	575	525		
pistes	2 876	1 718	2 261		
<b>Entretien courant</b>	<b>5 000</b>	<b>3 575</b>	<b>5 880</b>	<b>5 546</b>	<b>6 488,05</b>
Routes revêtues*			1 000		2733,55
Routres en terre			4 000		3754,5
Pistes			880		
<b>Total</b>	<b>65 030</b>	<b>32 888</b>	<b>58 060</b>	<b>27 133,63</b>	<b>36 230,65</b>
financement budget de l'Etat	6 496	5 747	11 098	7 176	8751,87
financement extérieur	58 534	27 141	46 962	18 744	27 478,78
montant des travaux en régie	5 000				
SOURCE : Direction Nationale des Routes et Autorité routière					
Annuaire statistique 2004					

### Evolution des dépenses routières en fonction des sources de financement

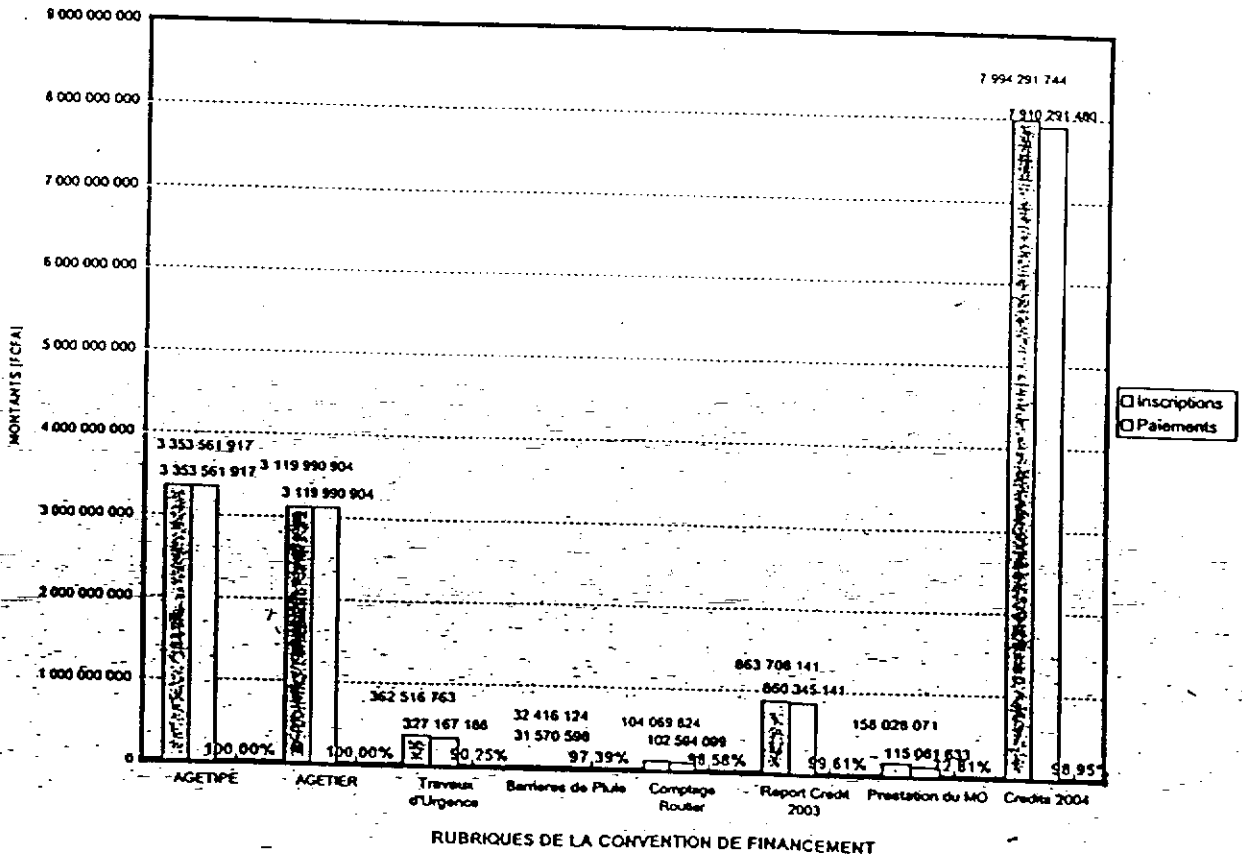


# ENTRETIEN COURANT DES ROUTES

## DECOMPOSITION DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT N°01/2004/CF/DNR/AR



### PAIEMENTS EFFECTUES AU TITRE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT N°01/2004/DNR/AR



RECAPITULATIF GENERAL DES TRAVAUX MOD AU TITRE DE L'EXERCICE 2004

N°	DIRECTIONS REGIONALES DES ROUTES	NATURE ROUTES	LONGUEURS [km]	MONTANTS JUSTIFIES PAR L'AGETIPE ET L'AGETIER			
				Travaux [FCFA]	Suivi & cont [FCFA]	Honoraires [FCFA]	Totaux [FCFA]
1	KAYES	RT	1 087,00	498 608 906	20 110 000	18 155 162	536 874 068
		RB	0,00	0	0	0	
		TOTAL	1 087,00	498 608 906	20 110 000	18 155 162	536 874 068
2	KOULIKORO	RT	850,35	923 511 960	15 961 406	32 881 568	972 354 933
		RB	287,00	150 377 570	2 599 032	5 354 181	158 330 783
		TOTAL	1 137,35	1 073 889 530	18 560 438	38 235 749	1 130 685 717
3	SECOU	RT	358,20	184 291 560	4 131 920	6 594 822	195 018 301
		RB	631,40	664 338 059	14 894 830	23 773 151	703 006 040
		TOTAL	989,60	848 629 619	19 026 750	30 367 973	898 024 342
4	DISTRICT BAMAKO	RT	0,00	0	0	0	0
		RB	68,70	524 819 100	10 380 692	18 731 993	553 931 785
		TOTAL	68,70	524 819 100	10 380 692	18 731 993	553 931 785
5	SIKASSO	RT	786,00	391 427 000	13 611 684	14 176 354	419 215 038
		RB	590,30	611 927 527	21 279 483	22 162 245	655 369 255
		TOTAL	1 376,30	1 003 354 527	34 891 167	36 338 599	1 074 584 293
6	MOPTI	RT	318,50	288 844 343	12 334 214	10 541 249	311 719 806
		RB	731,00	243 911 813	10 415 507	8 901 456	263 228 777
		TOTAL	1 049,50	532 756 156	22 749 721	19 442 705	574 948 583
7	TOMBOUCTOU	RT	294,80	193 598 476	8 267 031	7 065 293	208 930 799
		RB	16,90	117 478 999	5 016 581	4 287 345	126 782 926
		TOTAL	311,70	311 077 475	13 283 612	11 352 638	335 713 725
9	GAO	RT	859,00	809 605 000	34 085 981	29 529 184	873 220 166
		RB	208,00	252 988 390	10 651 315	9 227 390	272 867 094
		TOTAL	1 067,00	1 062 593 390	44 737 296	38 756 574	1 146 087 260
9	KIDAL	RT	970,00	219 920 438	9 259 088	8 021 283	237 200 809
		RB	0,00	0	0	0	
		TOTAL	970,00	219 920 438	9 259 088	8 021 283	237 200 809
ROUTES EN TERRE			5 523,85	3 509 807 683	117 761 323	126 964 915	3 754 533 921
ROUTES BITUMEES			2 533,30	2 565 841 458	75 237 441	92 437 761	2 733 516 660
TOTAL GENERAL			8 057,15	6 075 649 141	192 998 764	219 402 676	6 488 050 581

# CONSTRUCTION DES ROUTES SITUATION DES ROUTES BITUMÉES ET DES PONTS Année 2004

N°	Intitulé du projet	Montant en millions de f cfa	Baill eur de fonds	Long total km	Long réel en 2004 km	Long prévu en 2004 km	Décaissement en ( F CFA )		Total En F CFA	Observations
							Intérieur	Extérieur		
I	<b>REGION DE KAYES</b>									
	Nioro – Gogui	7.307,23	BID/O PEP	64	15	15	147.848.700	1.629.178.944	1.777.027.644	Travaux terminés
	Sandaré - Diéma	13.270,29	FED	134	30	30	0	1.281.732.789	1.281.732.789	Travaux terminés
	Kayes - Sandaré	14.014,69	FED	140	30	30	0	2.027.703.989	2.027.703.989	Travaux terminés
	Kayes - Kidira	12.312,62	FED	100	20	50	0	2.317.544.897	2.317.544.897	Avant de 1,8 milliards sollicité pour réaliser des travaux confortatifs et 6 mois délais supplémentaires/CSE fin travaux 2005.
	Diéma - Nioro	14.288	FED	96						Travaux lancés en octobre 2004 pour 24 mois /CSE.
II	<b>REGION DE KOULIKORO</b>									
	Bamako – Naréna	17.500	FAD/BOAD	90	8	45	153.289.847	1.689.136.196	1.842.426.043	Travaux en cours / gros retard sur le planing prévisionnel FTEP 2005.
	Naréna - Kourémalé	7.738	FED	35	29	29	0	6.413.402.069	6.413.402.069	Travaux terminés.
	Bamako – Bougouni		IDA	160						En cours d'attribution.
	Kati – Kita		FED	162						Relance du DAO 1 <sup>er</sup> trimestre 2005
	Didiéni – Diéma		FED	180						En cours de dépouillement.
	Koulikoro – Banamba	10.000	MALI	85						Travaux lancés Décembre 2004.

N°	Intitulé du projet	Montant en millions de f cfa	Baill eur de fonds	Long	Long	Long	Décaissement en ( F CFA )		Total En F CFA	Observations	
				total km	réal en 2004 km	prévu en 2004 km	Intérieur	Extérieur			
III	<b>REGION DE SIKASSO</b> Bougouni – Sikasso			210							Dossiers en cours de préparation.
IV	<b>REGION DE SEGOU</b> Markala – Niono	3.970,7	BOAD	75	35	35	120.378.290	1.925.463.713	2.045.842.003		Travaux terminés.
V	<b>REGION DE MOPTI</b> Sevaré - GOSSI		IDA	400							En cours de dépouillement.
VI	<b>REGION DE GAO</b> Pont de gao et ses accès	6.737	BID/B N	14.5	7.25	2.9			1.751.620.000		Retard d'environ 3 mois au démarrage des travaux. L'entreprise est entrain de résorber ce retard.
	Gao/Ansogol Labézanga		FED	205							En cours de dépouillement.

**CONSTRUCTION DES ROUTES  
SITUATION DES ROUTES EN TERRE  
Année 2004**

N°	Intitulé du projet	Montant en millions de francs cfa	Bailler de fonds	Long total km	Long réel en 2004 km	Long prévu en 2004 km	Décaissement en ( F CFA )		Total En F CFA	Observations
							Intérieur	Extérieur		
I	<b>REGION DE KAYES</b>			km	km	km				
	Kita – Kourounikoto – Diankoulé - Camara	5133	FAD/BN	182	40	99	149.826.054	771.515.322	921.341.376	Travaux en cours retards importants
II	<b>REGION DE KOULIKORO</b>									
	Didiéni – Goumbou - Nara	6162	OPEP/BN	176	62	114	168.184.916	1.445.454.078	1.613.638.994	Travaux en cours retards importants
	Banamba - Niono	5.953.27	IDA/BN	211	80	80	215.828.896	2.015.960.068	2.213.788.964	Travaux achevés
	Nara - Niono	5.355	IDA/BN	242			0	0	0	Marché résilié suite défaillance du groupement DAO relance le 1er Décembre 2004 après non objection IDA
III	<b>REGION DE SIKASSO</b>									
	Pont de de Kankéla et Tiendaga	2.300	BN				460.000.000	0	460.000.000	Travaux en cours.
	Dioïla – Massigui – et Dioïla – Sorokoro	2.579	FAD/BN	177	80	130	174.247.765	773.446.327	947.694.092	Travaux en cours.

N°	Intitulé du projet	Montant en millions de fcs	Bailler de fonds	Long total km	Long réel en 2004 km	Long prévu en 2004 km	Décaissement en ( F CFA )		Total En F CFA	Observations
							Intérieur	Extérieur		
IV	<b>REGION DE MOPTI</b> Djéné - Mougnan - Saye	4.083,33	IDAV/B N	60	15	33	135.684.602	1.329.136.414	1.464.821.102	Retards d'environ 3 mois travaux achevés , réception provisoire demandée pour le 28 décembre 2004.
V	<b>REGION DE TOMBOUTOU</b>									
	Douentza - Tombouctou	3.563	BN	200	60		538.535.301	0	538.535.301	Retards d'environ 3 mois travaux achevés , réception provisoire demandée pour fin décembre 2004
	Tombouctou - Goundam - Tonka	7.591	FED	160	80	35			2.125.480.000	Travaux en cours

## PARC DES VEHICULES ROUTIERS

unité : nombre de véhicule  
( situation du 1/1/1995 au 31/12/ 2004 )

REGION	BAMAKO	KAYES	KOULIKORO	SIKASSO	SEGOU	MOPTI	OMBOUCTO	GAO	KIDAL	TOTAL
GENRE										
MOTO	3521	779	374	2163	711	895	62	50	20	8575
VP	54935	2674	1217	2382	2151	1294	580	678	101	66012
V. TRANSP. COMMUN	11485	420	503	480	962	189	25	25	7	14096
CAMION	5546	1124	204	554	453	229	127	175	26	8438
CAMIONNETTE	7607	518	224	520	438	154	131	163	45	9800
REMORQUE	71	2	3	6	2	0	0	0	0	84
SEMI/REMORQUE	2912	244	37	1011	275	123	0	23	5	4630
TRACTEUR ROUTIER	3273	264	38	1125	299	139	3	30	0	5171
AUTRES VEHICULES	395	25	6	41	15	13	2	2	0	499
<b>TOTAL</b>	<b>89745</b>	<b>6050</b>	<b>2606</b>	<b>8282</b>	<b>5306</b>	<b>3036</b>	<b>930</b>	<b>1146</b>	<b>204</b>	<b>117305</b>

NB : Véhicules immatriculés dans la série normale

Source : fichier carte grise

## PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR GENRE ET AGE

( Situation du 01/01/1995 au 31/12/2004 )

GENRE	AGE							TOTAL
	1AN	2 à 3ANS	4à 5 ans	6 à 7ans	8 à 10 ans	11 à 15 ans	16 ans et plus	
MOTO	680	1475	732	806	3083	1081	718	8575
VP	293	1004	1352	1916	3003	13728	44716	66012
V.TRANSP. COMMUN	4	19	47	75	137	1876	11938	14096
CAMION	4	9	47	159	145	451	7623	8438
CAMIONNETTE	189	439	660	742	935	1924	4911	9800
REMORQUE	0	0	10	37	2	4	31	84
SEMI/REMORQUE	84	261	28	62	64	477	3654	4630
TRACTEUR ROUTIER	77	196	24	131	197	1243	3303	5171
AUTRES VEHICULES	2	18	10	10	17	74	368	499
<b>TOTAL</b>	<b>1333</b>	<b>3421</b>	<b>2910</b>	<b>3938</b>	<b>7583</b>	<b>20858</b>	<b>77262</b>	<b>117305</b>

NB : Véhicules immatriculés dans la série normale

Source : fichier carte grise

# SITUATION DES VEHICULES ROUTIERS PAR TYPE DE CABURANT UTILISE

Situation du 01/01/01995 au 31/12/2004

TYPE DE CARBURANT	GAZ-OIL		ESSENCE		sans carburant		TOTAL	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
MOTO	0	0	8575	100	0	0	8575	100
VP	25214	38	40798	62	0	0	66012	100
V.TRANSP. COMMUN	13248	94	848	6	0	0	14096	100
CAMION	8349	99	89	1	0	0	8438	100
CAMIONNETTE	7591	77	2209	23	0	0	9800	100
TRACTEUR ROUTIER	5171	100	0	0	0	0	5171	100
SEMI/REMORQUE REM	0	0	0	0	4714	100	4714	100
AUTRES VEHICULES	350	70	149	30	0	0	499	100
<b>TOTAL</b>	<b>59923</b>		<b>52668</b>		<b>4714</b>		<b>117305</b>	

NB : Vehicules immatriculés dans la serie normale  
Source Fichier cartes grise

# SITUATION DES VEHICULES ROUTIERS PAR CARROSSERIE

Situation du 01/01/01995 au 31/12/2004

CARROSSERIE	CITERNE		PLATEAU RIDE		PLATEAU		FOURGON		BENNE		AUTRES		TOTAL	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
CAMION	201	2,4	2048	24,3	303	3,6	1193	14,1	4291	50,8	402	4,8	8438	100
SEMI REMORQUE	793	17,1	2280	49,2	1029	22,2	198	4,3	73	1,6	257	5,6	4630	100
REMORQUE	2	2,4	65	77,4	5	5,90	4	4,8	0	0	8	9,5	84	100
TOTAL	996	7,7	4393	33,3	1337	10,2	1395	10,5	4364	33,2	667	5,1	13152	100

NB : Véhicules immatriculés dans la serie normale

Source Fichier cartes grise

CITERNE = CITERNE , CITERNE A GAZ , CITERNE SPIROS

BENNE = BENNE GRUE , BASCULANTE , BENNE

PLATEAU = PLATEAU NU PLATEAU GRUE PLATEAU

FOURGON = FOURGONNETTE FOURGON

## SITUATION DES RECETTES DE LA D.N.T.

TABLEAU N°10

Origine	R										Total
	Réalisations de l'année 2004										
Destination	Kayes	Koulikoro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Fomboutou	Gao	Kidal		
Carte de transport	3 158 000	5 843 000	63 393 000	22 524 000	6 350 000	2 185 000	45 000	523 000	72 000		104 093 000
Lettre de voiture	11 849 000	9 009 500	13 082 500	47 345 500	11 900 000	4 711 000	54 000	439 500	464 500		98 855 500
Permis de conduire	9 175 000	29 925 000	65 305 000	20 590 000	11 349 500	4 249 000	1 784 000	1 480 000	1 254 000		145 111 500
Carte Professionnelle		25 000		1 245 000	375 000	415 000	125 000	5 000			2 190 000
Carte Grise	11 521 000	2 934 500	130 466 500	19 562 000	12 836 000	5 179 500	1 420 000	1 106 500	126 500		185 152 500
P.V.C	3 476 500	1 736 500	50 495 000	11 221 675	3 750 500	2 385 000	543 000	516 500	62 500		74 187 175
Visites techniques			252 880 000	69 967 050	43 426 800	11 050 000	1 946 750	5 127 000			384 397 600
Autres recettes	3 071 750	178 000	20 718 850	156 000	372 500	91 700		16 500	45 000		24 650 300
<b>TOTAL</b>	<b>42 251 250</b>	<b>49 651 500</b>	<b>596 340 850</b>	<b>192 611 225</b>	<b>90 360 300</b>	<b>30 266 200</b>	<b>5 917 750</b>	<b>9 214 000</b>	<b>2 024 500</b>		<b>1 018 637 575</b>
Pourcentage											

source: rapports DRT

Tableau N°11

Régions	Kayes	Koulikoro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Fomboutou	Gao	Kidal	
DTR	83 834 320	76 198 817	342 700 625	303 059 262	87 024 455	74 231 975	1 009 300	21 266 995	466 165	989 791 914
RUR	12 309 000	11 929 000	192 940 000	85 880 000	29 755 000	9 379 000		4 057 000		346 249 000

## 1. Cartes grises

	Bko	Kayes	Kkro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	TOTAL
Opérations techniques	9 015	840	0	1383	826	282	134	75	1	12 556
Immatriculations véhicules	899	96	0	1631	256	215	0	0	0	3 097
Immatriculations vélomoteurs	55	2	2	239	9	0	0	0	0	307
Ré-immatriculation	8	0	0	0	0	2	0	0	0	10
Régularisation	3 341	72	81	248	214	70	14	25	10	4 075
Mutations véh.	31	0	0	122	0	3	0	4	0	160
Mutations motocyclettes	10	0	0	0	8	2	0	1	0	21
Mutations velomoteurs	762	46	307	72	43	33	3	2	1	1 269
Duplicatas	394	135	6	0	103	49	3	10	1	701
Renouvellement	279	6	0	0	0	0	0	0	0	285
Changement de couleur plaques	184	0	20	0	0	3	0	0	0	207
Transformations	14 978	1 197	416	3 695	1 459	659	154	117	13	22 688
<b>TOTAL</b>										

## 2. Eperitises

	Bko	Kayes	Kkro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	TOTAL
Opérations techniques	16 668	1540	340	3813	1554	767	215	150	13	25060
PVC	2 674	328	20	258	176	102	0	29	0	3587
PV de réception	1 252	52	26	159	37	92	0	14	5	1637
Expertises d'accident	142	0	0	0	0	0	0	0	0	142
Véhicules mis à la régularisation	0	0	4	0	7	0	7	6	0	24
Expertises de réforme	20736	1920	390	4230	1774	961	222	199	18	30450
<b>Total</b>	45 949	2557	0	0	0	1773	378	0	0	50 657
3. Visites techniques	0	217	0	0	0	104	0	0	0	321
4. Retard de visite										

Sources : Rapports d'activités des DRT 2004

## CARTES DE TRANSPORT

Genres de véhicules	Bko	Kayes	Kkro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
Taxis 4/5 places	2 324	11	0	2	6	27		0		2 370
Taxis 9/10 places	12	3	170	3	0	15		1		204
Cttes bâchées 15/16 places	70	5	45	4	5	7		0		136
Minibus	2 675	31	189	39	187	26		1		3 148
Car de plus de 21 places	578	29	166	147	66	27		0		1 013
Camions jusqu'à 10 T	820	59	132	112	60	59		17		1 259
Camions de 11 à 20T	207	27	52	118	5	11		16		436
Camions de 21 à 25 T	251	0	0	0	0	0				251
Semi-remorque jusqu'à 25 T	128	0	0	0	0	0				128
Semi-remorque de plus 25 T	846	71	118	880	271	64		24		2 274
Citermes jusqu'à 10 m3	8	0	0	0	0	0				8
Citermes de 11 à 20 m3	12	0	9	1	3	0				25
Citermes de 21 à 25 m3	91	0	0	0	3	0				94
Citermes au dessus de 25 m	554	32	14	114	42	10				766
Tracteurs	1 729	111	138	983	315	74		30		3 380
Remorques	0	0	0	16	0	0				16
<b>TOTAL</b>	<b>10 305</b>	<b>379</b>	<b>1 033</b>	<b>2 419</b>	<b>963</b>	<b>320</b>	<b>0</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>15 508</b>

Sources : Rapports d'activités des DRT 2004

NB

**Bamako**

**Kayes**

Comptes propres: **368**

Camion de transport de plus 25 T: **2**

Changement mode de transports Minibus **8**

Duplicatas: **12**

## PERMIS DE CONDUIRE

### 1. Nouvelles délivrances de permis de conduire

Cat. de permis	Bko	Kayes	Kkro	Sikasso	Ségou	Mopiti	Tbtou	Gao	Kidal	TOTAL
A1	0	3	0	0	0	0	4	0	5	12
A2	17	0	0	11	20	4	0	3	0	55
B	6 490	392	1 280	630	661	169	178	76	105	9 981
C	4 287	824	2 026	1 838	754	202	163	42	74	10 210
D	0	0	0	0	0	0	25	0	0	25
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2
<b>TOTAL</b>	<b>10 794</b>	<b>1 220</b>	<b>3 306</b>	<b>2 479</b>	<b>1 435</b>	<b>375</b>	<b>371</b>	<b>121</b>	<b>184</b>	<b>20 285</b>

### 2. Extensions de permis de conduire

Type d'extension	Bko	Kayes	Kkro	Sikasso	Ségou	Mopiti	Tbtou	Gao	Kidal	TOTAL
A à B	3	0	1	0	17	0	1	0	2	24
B à C	0	7	12	10	11	0	6	1	7	54
C à D	1 052	57	718	363	186	53	4	4	4	2 441
C à E	190	29	65	732	128	22	3	6	0	1 175
D à E	64	5	16	1	46	2	0	4	0	138
E à D	5	3	18	1	27	1	0	0	0	55
<b>TOTAL</b>	<b>1 314</b>	<b>101</b>	<b>830</b>	<b>1 107</b>	<b>415</b>	<b>78</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>3 887</b>

Sources : Rapports d'activités des DRT 2004

### 3. Duplicatas, échanges, renouvellement, reconstitution

Operatoins	Bko	Kayes	Kkro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbrou	Gao	Kidal	TOTAL
Duplicatas	2 571	131	1 184	165	173	84	21	37	6	4372
Echanges	46	0	10	29	76	0	0	1	0	162
Renouvellements	1 765	187	732	729	350	183	37	71	14	4068
Reconstitutions	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>4382</b>	<b>318</b>	<b>1926</b>	<b>923</b>	<b>599</b>	<b>267</b>	<b>58</b>	<b>109</b>	<b>20</b>	<b>8602</b>

### Recapitulatif des permis de conduire

Opérations	Bko	Kayes	Kkro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbrou	Gao	Kidal	TOTAL
Niles délivrances	10794	1220	3306	2479	1435	375	371	121	184	20285
Extensions	1314	101	830	1107	415	78	14	15	13	3887
Duplicatas	2571	131	1184	165	173	84	21	37	6	4372
Echanges	46	0	10	29	76	0	0	1	0	162
Renouvellement	1765	187	732	729	350	183	37	71	14	4068
Reconstitutions	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>16490</b>	<b>1639</b>	<b>6062</b>	<b>4509</b>	<b>2449</b>	<b>720</b>	<b>443</b>	<b>245</b>	<b>217</b>	<b>32774</b>

Sources : Rapports d'activités des DRT 2004

Trafic routier national et international des marchandises solides en tonnes 2004

ORIGINES	DESTINATIONS										TOTAL 1	Exportations
	Bko	Kayes	Kro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	TOTAL 1		
Bko	0	0	26 502	58 265	41 202	31 025	2 771	7 601	0	167 366	18 043	
Kayes	0	140 063	8 194	0	0	0	0	0	0	148 257	46 774	
Kro	73 256	27 403	16 276	30	2 901	1 918	0	0	0	121 784	12 546	
Sikasso	58 030	0	63 264	45 217	28 962	15 372	0	4 936	0	215 781	170 357	
Ségou	78 186	0	2 829	9 209	43 385	42 897	6 973	12 298	37	195 814	7 484	
Mopti	13 729	92	169	11 853	978		410	6 102	0	33 333	736	
Tbtou	1 204	0	0	0	536	139	117	4	0	2 000	0	
Gao	3 334	0	0	375	613	2 064	61	1 440	319	8 206	159	
Kidal	0	0	0	0	0	0	0	363	695	1 058	506	
<b>TOTAL 1</b>	<b>227 739</b>	<b>167 558</b>	<b>117 234</b>	<b>124 949</b>	<b>118 577</b>	<b>93 415</b>	<b>10 332</b>	<b>32 744</b>	<b>1 051</b>	<b>893 599</b>	<b>256 605</b>	
Importations	628 241	414 790	80 802	166 627	53 821	16 204	25	3 973	5 507	1 369 990		

Sources : Rapports d'activités des DRT 2004

**TRAFFIC NATIONAL ROUTIER DES HYDROCARBURES 2004 en tonnes**

ORIGINES	DESTINATIONS										TOTAL
	Bko	Kayes	Kkor	Sik	Segou	Mopti	Tblou	Gao	Kidal	TOTAL	
Bamako	0	0	5 879	6 135	4 973	5 384	72	2 097	0	24540	
Kayes	110	30 059	0	0	0	0	0	0	0	30169	
KOULIKORO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SIKASSO	5 260	0	0	5 316	1 339	4 002	0	55	0	15972	
SEGOU	229	0	0	50	3 916	1 412	0	1 280	0	6887	
MOPTI	0	0	0	0	147	0	0	589	0	736	
TOMBOUCTOU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
GAO	0	0	0	0	108	43	0	68	62	281	
KIDAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>TOTAL</b>	<b>5599</b>	<b>30059</b>	<b>5879</b>	<b>11501</b>	<b>10483</b>	<b>10841</b>	<b>72</b>	<b>4089</b>	<b>62</b>	<b>78585</b>	

Sources : rapport d'activite des DRT 2004

## R101 Estimation du coût d'exploitation

d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (50 places)

Liaison interurbaine : Bamako - MOPTI

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali		<b>Coûts fixes</b>		
Type de route	Route revêtue en moyen état		Amortissement		56,29
Catégorie de véhicule	autobus		Frais financiers		25,33
Conditions économiques	déc-04		Assurances véhicule		1,13
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances marchandises		3,26
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Salaires et charges salariales		9,03
Marque et type	Mercedes 0303		Taxes et droits divers		5,91
Carburant utilisé	Gas-oil		<b>Total Coûts fixes</b>		<b>100,96</b>
Capacité (charge utile)	50 places		<b>Coûts variables</b>		
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)		Carburant		157,50
<b>Eléments financiers</b>			Lubrifiants		4,80
	unité	Prix TTC	Pneumatiques		47,25
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	30 000 000	Entretien et réparation		18,58
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	315 000	Frais de route		38,70
Prix du carburant	(FCFA/litre)	450	<b>Total Coûts variables</b>		<b>266,83</b>
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais Généraux		36,78
Assurances véhicule	(FCFA/an)	200 000	<b>Coût d'exploitation du véhicule</b>		<b>404,56</b>
Assurances personnes transportées	(FCFA/an)	580 000	<b>COÛT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE</b>		
Salaires équipage	(FCFA/mois)	130 000			(FCFA/V-Km)
Charges salariales	(FCFA/an)	45 000	Taux de remplissage moyen	70%	11,56
Frais de route (*)	(FCFA/an)	6 875 000		80%	10,11
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 050 000		90%	8,99
<b>Conditions d'exploitation</b>				100%	8,09
	unité		Tarifs pratiqués		
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	liaison interurbaine : Bamako - Gao		(FCFA/V-Km)
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	3			<b>8,75</b>
Kilométrage annuel	(km/an)	177 650	- distance moyenne de transport	1 200 km	
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	40 000	- tarif par passager	10 500 FCFA	
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000			
Consommation de carburant	(litres/100 km)	35			
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	24			
Entretien et réparation	(FCFA/an)	3300 000			
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%			
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%			
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%			

Annuaire 1996

(\*) frais de route (40 000 FCFA/voyage AR), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(\*\*) taxes et droits pris en compte : TTR (230 000 FCFA/an), droits de visite technique (20 000 FCFA/an), DTR (16 000 FCFA/voyage AR).

(\*\*\*) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R101 Estimation du coût d'exploitation						
d'un véhicule de transport en commun de voyageurs(4 places)						
Liaison urbaine						
DONNÉES DE BASE			DETAILS DE CALCUL			Prix TTC
						(FCFA/Km)
Pays	Mali					
Type de route	Route revêtue en moyen état		<b>Coûts fixes</b>			
Catégorie de véhicule	taxi		Amortissement			12,12
Conditions économiques	déc-04		Frais financiers			3,64
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances véhicule			5,21
			Assurances marchandises			0,00
			Salaires et charges salariales			6,67
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Taxes et droits divers			2,42
Marque et type	R12					
Carburant	ESSENCE		<b>Total Coûts fixes</b>			<b>30,06</b>
Capacité (charge utile)	4 places					
Nombre total de pneus	5 4+1					
<b>Éléments financiers</b>		<b>unité</b>	<b>Prix TTC</b>	<b>Coûts variables</b>		
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	2 000 000	Carburant			56,50
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	60 000	Lubrifiants			4,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	585	Pneumatiques			6,00
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Entretien et réparation			7,27
Assurances véhicule	(FCFA/an)	430 000	Frais de route			0,00
Assurances personnes transportées	(FCFA/an)		<b>Total Coûts variables</b>			<b>73,77</b>
Salaires équipage	(FCFA/mois)	45 000	Frais Généraux			10,38
Charges salariales	(FCFA/mois)	10 350				
Frais de route (*)	(FCFA/an)		<b>Coût d'exploitation du véhicule</b>			<b>114,22</b>
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	200 000	<b>COÛT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE</b>			
<b>Conditions d'exploitation</b>		<b>unité</b>				(FCFA/V-Km)
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de remplissage moyen	70%	40,79	
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	2		80%	35,69	
Kilométrage annuel	(km/an)	82 500		90%	31,73	
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	40 000		100%	28,58	
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	2 000	Tarifs pratiqués			
Consommation de carburant	(litres/100 km)	10				
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	8	liaison urbaine :			(FCFA/V-Km)
Entretien et réparation	(FCFA/an)	600 000				
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%				
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%	- distance moyenne de transport			
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%	- tarif par passager			
<b>Source : Syndicat des transports</b>						
DTR (16 000						

## R101 Estimation du coût d'exploitation

d'un véhicule de transport en commun de voyageurs( 18 places)

Liaison urbaine

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali		<b>Coûts fixes</b>		
Type de route	Route revêtue en moyen état		Amortissement		30,30
Catégorie de véhicule	minibus		Frais financiers		9,09
Conditions économiques	déc-04		Assurances véhicule		5,21
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Salaires et charges salariales		6,67
Marque et type	toyota hiace		Taxes et droits divers		2,42
Carburant	gas oil		<b>Total Coûts fixes</b>		<b>53,70</b>
Capacité (charge utile)	18 places		<b>Coûts variables</b>		
Nombre total de pneus	5 4+1		Carburant		45,00
<b>Éléments financiers</b>			Lubrifiants		4,00
	<b>unité</b>	<b>Prix TTC</b>	Pneumatiques		6,00
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	5 000 000	Entretien et réparation		7,27
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	60 000	Frais de route		0,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	450	<b>Total Coûts variables</b>		<b>62,27</b>
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais Généraux		11,60
Assurances véhicule	(FCFA/an)	430 000	<b>Coût d'exploitation du véhicule</b>		<b>127,57</b>
Assurances personnes transportées	(FCFA/an)		<b>COUT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE</b>		
Salaires équipage	(FCFA/mois)	45 000			(FCFA/V-Km)
Charges salariales	(FCFA/mois)	10 350	Taux de remplissage moyen	70%	10,12
Frais de route (*)	(FCFA/an)			80%	8,86
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	200 000		90%	7,87
<b>Conditions d'exploitation</b>				100%	7,09
	<b>unité</b>		Tarifs pratiqués		
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	liaison interurbaine : Bamako - Gao		(FCFA/V-Km)
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	2			<b>8,75</b>
Kilométrage annuel	(km/an)	82 500	- distance moyenne de transport	1 200 km	
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	40 000	- tarif par passager	10 500 FCFA	
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	2 000			
Consommation de carburant	(litres/100 km)	10			
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	8			
Entretien et réparation	(FCFA/an)	600 000			
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%			
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%			
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%			

Annuaire

(\*) frais de route (40000 FCFA/Voyage)

(\*\*) taxes et droits pris en compte : TTR (230 000 FCFA/an), droits de visite technique (18 000 FCFA/an),  
DTR (16 000 FCFA/voyage AR).

(\*\*\*) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R-10.5 Estimation du coût d'exploitation							
d'un ensemble articulé (50 M3 de capacité ou 42,5 tonnes de charge utile)							
Transport international							
DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL				
Pays	Mali				Prix TTC (FCFA/Km)		
Type de route	Route revêtue en moyen état		Coûts fixes				
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Amortissement		114,91		
Conditions économiques	déc-04		Frais financiers		63,84		
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicule		6,00		
			Assurances marchandises		18,00		
			Salaires et charges salariales		33,63		
			Taxes et droits divers		16,70		
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion						
Marque et type							
Carburant utilisé	Gas-oil		Total Coûts fixes		253,09		
Capacité (charge utile)	43 tonnes						
Nombre total de pneus	24 22+2						
Eléments financiers			unité	Prix TTC	Coûts variables		
Prix du véhicule avec pneus			(FCFA)	63 840 000	Carburant	270,00	
Prix d'un pneu neuf			(FCFA)	345 800	Lubrifiants	7,45	
Prix du carburant			(FCFA/litre)	450	Pneumatiques	227,24	
Prix des lubrifiants			(FCFA/litre)	1 064	Entretien et réparation	53,20	
Assurances véhicule			(FCFA/an)	600 000	Frais de route	52,50	
Assurances marchandises			(FCFA/an)	1800 000	Total Coûts variables	610,39	
Salaires équipage			(FCFA/mois)	266 000	Frais Généraux	86,35	
Charges salariales			(FCFA/an)	171 304	Coût d'exploitation du véhicule	949,82	
Frais de route (*)			(FCFA/an)	5 250 000			
Taxes et droits divers (**)			(FCFA/an)	1 670 000			
<b>COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE</b>							
Conditions d'exploitation			unité		(FCFA/T-Km)		
Ratio chauffeur/véhicule				1,00	Taux de chargement moy	80%	27,61
Durée de vie du véhicule (***)			(années)	5	Aller-Retour	90%	24,54
Kilométrage annuel			(km/an)	100 000		100%	22,09
Durée de vie train de pneus ne			(km)	35 000			
Kms parcourus entre deux vida			(km)	4 000	Tarifs pratiqués		
Consommation de carburant			(litres/100 km)	60			(FCFA/T-Km)
Consommation de lubrifiants			(litres/vidange)	28	divers		30,15
Entretien et réparation			(FCFA/an)	5320 000	liaison routière :		
Frais généraux			(% autres coûts)	10,0%	Abidjan - Bamako	1 225 km	
Frais financiers sur le capital in			(%/an)	10,0%	- en conventionnel, la tonn	32 000 FCFA	26,12
Valeur résiduelle du véhicule			(% prix du véhicule)	10,0%	- par conteneur de 22 tonn	900 000 FCFA	33,40
Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers							
Annuaire							
(*) frais de route (350 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.							
(**) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an), DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).							
(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.							

## R105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (30 tonnes de charge utile)

### Transport international

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali		<b>Coûts fixes</b>		
Type de route	Route revêtue en moyen état		Amortissement		304,00
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Frais financiers		228,00
Conditions économiques	déc-04		Assurances véhicule		13,71
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Salaires et charges salariales		44,62
Marque et type			Taxes et droits divers		47,71
Carburant utilisé	Gas-oil		<b>Total Coûts fixes</b>		<b>638,04</b>
Capacité (charge utile)	30 tonnes		<b>Coûts variables</b>		
Nombre total de pneus	18 (16+2 de secours)		Carburant		270,00
<b>Éléments financiers</b>			Lubrifiants		5,96
	unité	Prix TTC	Pneumatiques		165,38
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	53 200 000	Entretien et réparation		109,44
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	340 480	Frais de route		150,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	450	<b>Total Coûts variables</b>		<b>700,77</b>
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 064	Frais Généraux		133,88
Assurances véhicule	(FCFA/an)	480 000	<b>Coût d'exploitation du véhicule</b>		<b>1472,70</b>
Assurances marchandises	(FCFA/an)		<b>COÛT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE</b>		
Salaires équipage	(FCFA/mois)	127 680			(FCFA/T-Km)
Charges salariales	(FCFA/an)	29 366	Taux de chargement moyen	80%	61,36
Frais de route (*)	(FCFA/an)	5 250 000	Aller-Retour	90%	<b>54,54</b>
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 670 000		100%	49,09
<b>Conditions d'exploitation</b>				120%	<b>40,91</b>
	unité		Tarifs pratiqués		
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	divers		(FCFA/T-Km)
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	5	liaison routière :		
Kilométrage annuel	(km/an)	35 000	Abidjan - Bamako	1 225 km	
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	35 000	- en conventionnel, la tonne	32 000 FCFA	<b>26,12</b>
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000	- par conteneur de 22 tonnes	900 000 FCFA	<b>33,40</b>
Consommation de carburant	(litres/100 km)	60			
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28			
Entretien et réparation	(FCFA/an)	3830 400			
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%			
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%			
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%			

Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers

Annuaire

(\*) frais de route (350 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(\*\*) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an),

DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).

(\*\*\*) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

## R-10.5 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (32M3 de capacité ou 27 tonnes de charge utile)

### Transport international

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali		<b>Coûts fixes</b>		
Type de route	Route revêtue en moyen état		Amortissement		177,78
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Frais financiers		133,33
Conditions économiques	déc-04		Assurances véhicule		10,67
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Salaires et charges salariales		33,71
Marque et type			Taxes et droits divers		37,89
Carburant utilisé	Gas-oil		<b>Total Coûts fixes</b>		<b>393,38</b>
Capacité (charge utile)	27 tonnes		<b>Coûts variables</b>		
Nombre total de pneus	16 14+2		Carburant		270,00
<b>Éléments financiers</b>			Lubrifiants		5,60
	<b>unité</b>	<b>Prix TTC</b>	Pneumatiques		137,14
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	40 000 000	Entretien et réparation		80,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	320 000	Frais de route		0,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	450	<b>Total Coûts variables</b>		<b>492,74</b>
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais Généraux		88,61
Assurances véhicule	(FCFA/an)	480 000	<b>Coût d'exploitation du véhicule</b>		<b>974,73</b>
Assurances marchandises	(FCFA/an)		<b>COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE</b>		
Salaires équipage	(FCFA/mois)	120 000			(FCFA/T-Km)
Charges salariales	(FCFA/an)	77 000	Taux de chargement moyen	80%	45,13
Frais de route (*)	(FCFA/an)		Aller-Retour	90%	40,11
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 705 000		100%	36,10
<b>Conditions d'exploitation</b>					
	<b>unité</b>		Tarifs pratiqués		(FCFA/T-Km)
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	divers		30,15
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	5	liaison routière :		
Kilométrage annuel	(km/an)	45 000	Abidjan - Bamako	1 225 km	
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	35 000	- en conventionnel, la tonne	32 000 FCFA	26,12
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000	- par conteneur de 22 tonnes	900 000 FCFA	33,40
Consommation de carburant	(litres/100 km)	60			
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28			
Entretien et réparation	(FCFA/an)	3600 000			
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%			
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%			
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%			

Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers

Annuaire > . . .

(\*) frais de route (350 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(\*\*) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an),

DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).

(\*\*\*) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

## R105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (25 tonnes de charge utile)

### Transport international

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali		<b>Coûts fixes</b>		
Type de route	Route revêtue en moyen état		Amortissement		118,75
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Frais financiers		100,00
Conditions économiques	déc. 04		Assurances véhicule		12,00
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Salaires et charges salariales		41,63
Marque et type			Taxes et droits divers		34,00
Carburant utilisé	Gas-oil		<b>Total Coûts fixes</b>		<b>306,38</b>
Capacité (charge utile)	25 tonnes		<b>Coûts variables</b>		
Nombre total de pneus	16 (14+2 de secours)		Carburant		225,00
<b>Eléments financiers</b>			Lubrifiants		5,60
	unité	Prix TTC	Pneumatiques		154,29
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	40 000 000	Entretien et réparation		40,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	360 000	Frais de route		64,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	450	<b>Total Coûts variables</b>		<b>488,89</b>
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais Généraux		30,64
Assurances véhicule	(FCFA/an)	480 000	<b>Coût d'exploitation du véhicule</b>		<b>337,01</b>
Assurances marchandises	(FCFA/an)		<b>COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE</b>		
Salaires équipage	(FCFA/mois)	135 000			(FCFA/T-Km)
Charges salariales	(FCFA/an)	45 000	Taux de chargement moyen	80%	16,85
Frais de route (*)	(FCFA/an)	2 560 000	Aller-Retour	90%	14,98
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 360 000		100%	13,48
<b>Conditions d'exploitation</b>				120%	11,23
	unité		Tarifs pratiqués		
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	divers		(FCFA/T-Km)
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	8	liaison routière :		
Kilométrage annuel	(km/an)	40 000	Abidjan - Bamako	1 285 km	
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	35 000	- en conventionnel, la tonne	32 000 FCFA	24,90
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000	- par conteneur de 22 tonnes	900 000 FCFA	31,84
Consommation de carburant	(litres/100 km)	50			
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28			
Entretien et réparation	(FCFA/an)	1600 000			
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%			
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	10,0%			
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	5,0%			

Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers

Annuaire :

(\*) frais de route (160 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(\*\*) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an),

DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).

(\*\*\*) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

<b>R104 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)</b>					
<b>Liaison interurbaine : Bamako - Nioro</b>					
<b>DONNEES DE BASE</b>			<b>DETAILS DE CALCUL</b>		
			Prix TTC (FCFA/Km)		
Pays	Mali				
Type de route	Route en terre et piste en état passable		<b>Coûts fixes</b>		
Catégorie de véhicule	Camion moyen		Amortissement	84,375	
Conditions économiques	déc-04		Frais financiers	0	
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances véhicule	32,5	
			Assurances marchandises	0	
			Salaires et charges salariales	45	
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Taxes et droits divers	20,7875	
Marque et type	Mercedes				
Carburant utilisé	Gas-oil		<b>Total Coûts fixes</b>		
Capacité (charge utile)	10 tonnes				
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)				
<b>Eléments financiers</b>	<b>unité</b>	<b>Prix TTC</b>	<b>Coûts variables</b>		
			Carburant	281,25	
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	27 000 000	Lubrifiants	14	
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	345 000	Pneumatiques	64,6875	
			Entretien et réparation	150	
Prix du carburant	(FCFA/litre)	450	Frais de route	65	
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	<b>Total Coûts variables</b>		
Assurances véhicule	(FCFA/an)	520 000			
Assurances marchandises	(FCFA/an)				
Salaires équipage	(FCFA/mois)	60 000	Frais Généraux	37,88	
Charges salariales	(FCFA/an)				
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 040 000	<b>Coût d'exploitation du véhicule</b>		
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	332 600			
			<b>COÛT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE</b>		
<b>Conditions d'exploitation</b>	<b>unité</b>		(FCFA/T-Km)		
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de chargement moyen	50%	159,096
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	20	Aller-Retour	60%	132,58
Kilométrage annuel	(km/an)	16 000		70%	113,64
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	32 000		80%	99,435
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	2 000	Tarifs pratiqués		
Consommation de carburant	(litres/100 km)	63	(FCFA/T-Km)		
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28			
Entretien et réparation	(FCFA/an)	2400 000	liaison routière Bamako - Nioro		
Frais généraux	(% autres coûts)	5,0%			
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	0,0%	- distance moyenne de transport	480 km	
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%	- tarif par tonne	45 000 FCFA	
<b>Source : base d'informations fournies par les transporteurs routiers</b>					
(*) frais de route (65 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.					
(**) taxes et droits pris en compte : TTR (265 000 FCFA/an), droits de visite technique (10 000 FCFA/an), DTR (3 600 FCFA/voyage).					
(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.					

## R-7.1 Tarifs de référence des transports routiers

Axe International Abidjan - Régions du Mali

*marchandises solides*

Tarifs de référence :	Route revêtue :	32,6	FCFA/T-Km
	Route en terre :	50,5	FCFA/T-Km
	Piste :	66,68	FCFA/T-Km

Destination	Distance par type de route (km)			Distance totale (km)	Prix à la tonne (FCFA)
	route revêtue	route en terre moderne	piste améliorée		
BAMAKO	1 225			1 225	40 000
BANDIAGARA	1 326	63		1 389	45 412
BANKASS	1 297		80	1 377	46 892
BOUGOUNI	1 062			1 062	34 680
DIABALI	1 260		50	1 310	44 410
DJENNE	1 266			1 266	41 717
DOGOFRI	1 260		70	1 330	45 717
DOUENTZA	1 500			1 500	48 982
DOUGABOUGOU	1 191		28	1 219	40 457
FANA	1 261			1 261	41 177
GAO	1 898			1 898	61 977
GOSSI	1 750			1 750	43 430
HOMBORI	1 585			1 585	51 757
KADIOLO	755	15		770	25 790
KIMPARANA	1 073			1 073	35 390
KORO	1 297		132	1 429	50 972
KOULIKORO	1 284			1 284	41 930
KOURY	1 054			1 054	34 417
KOUTIALA	991			991	32 360
MARKALA	1 191			1 191	38 892
MOLODO	1 260		7	1 267	41 602
MOPTI	1 338			1 338	43 692
N'DEBOUGOU	1 260		15	1 275	42 125
NIONO	1 260			1 260	41 145
SAN	1 126			1 126	36 770
SEGOU	1 156			1 156	37 750
SERIBALA	1 229			1 229	40 132
SEVARE	1 324			1 324	47 235
SIKASSO	853			853	27 855
SOFARA	1 227			1 227	40 067
TOMBOUCTOU	1 260		605	1 865	80 657
YANFOLILA	1 062	107		1 169	39 920
ZEGOUA	755			755	24 610
KIDAL	1 898		393	2 291	87 647

Sources : UNCTRM, SYNTRUI

## R720 Tarifs de référence des transports routiers

Axe International Abidjan - Régions du Mali

*hydrocarbures*

Tarifs de référence	Route revêtue :	35	FCFA / M <sup>3</sup> -km
	Route en terre :	54,6	FCFA / M <sup>3</sup> -km
	Piste :	71,60	FCFA / M <sup>3</sup> -km

Destination	Distance par type de route (km)			Distance totale (km)	Prix au M <sup>3</sup> (FCFA)
	route revêtue	route en terre moderne	piste améliorée		
BAMAKO	1 225			1 225	43 000
BANDIAGARA	1 326	63		1 389	49 855
BANKASS	1 297		80	1 377	51 130
BOUGOUNI	1 062			1 062	37 275
DIABALI	1 260		30	1 290	47 735
DJENNE	1 266			1 266	44 945
DOGOFRI	1 260		70	1 330	51 450
DOUMENTZA	1 500			1 500	53 650
DOUGABOUGOU	1 191		28	1 219	43 485
FANA	1 261			1 261	44 250
GAO	1 898			1 898	66 615
GOSSI	1 750			1 750	46 680
HOMBORI	1 585			1 585	48 285
KADIOLO	755	15		770	27 285
KIMPARANA	1 073			1 073	37 660
KORO	1 297		132	1 429	54 790
KOULIKORO	1 284			1 284	45 070
KOURY	1 054			1 054	36 995
KOUTIALA	991			991	34 785
MARKALA	1 191			1 191	44 715
MOLODO	1 260		7	1 267	45 280
MOPTI	1 338			1 338	46 960
N'DEBOUGOU	1 260		15	1 275	44 225
NIONO	1 260			1 260	39 525
SAN	1 126			1 126	40 575
SEGOU	1 156			1 156	43 135
SERIBALA	1 229			1 229	-
SEVARE	1 324			1 324	46 470
SIKASSO	853			853	32 775
SOFARA	1 227			1 227	43 070
TOMBOUCTOU	1 260		605	1 865	86 695
YANFOLILA	1 062	107		1 169	27 000
ZEGOUA	755			755	-

Source :SYNTRUI

Annuaire statistique des transports

## R88 Tarifs de transports interurbains de voyageurs par autocar

Axe national Bamako - Intérieur du Mali

Tarifs de référence

Destination	Distance totale (km)	Tarif par	
		voyageur (FCFA)	voyageur-Km (FCFA/V-Km)
BANAMBA	149	2 500	16,78
BANDIAGARA	697	8 000	11,48
BANKASS	685	8 000	11,68
BLA	329	3 500	10,64
BONI	890	9 500	10,67
BOUGOUNI	163	2 000	12,27
DIRE	881	18 700	21,23
DJENNE	574	7 000	12,20
DOUMENTZA	810	9 000	11,11
FANA	130	1 750	13,46
GAO	1 208	14 000	11,59
GOSSI	1 060	11 550	10,90
HOMBORI	970	1 0000	1,03
KATI	15	350	23,33
KOLOKANI	<del>119</del>	<del>2 250</del>	<del>18,90</del>
KONAN	721	7 500	10,40
KORO via SOMADOUGOU	737	10 500	14,25
KOULIKORO	59	900	15,25
KOUMANTOUN	243	3 000	12,35
KOURY	500	6 500	13,00
KOUTIALA	400	4 500	11,25
MOPTI	646	7 000	10,84
NARA via KOLOKANI	375	7 000	18,67
NIENA	300	3 500	11,67
NIONO	339	4 000	11,80
NIORO	433	13 750	31,76
SAN	434	5 000	11,52
SEGOU	235	2 500	10,64
SIKASSO via BOUGOUNI	372	4 000	10,75
SIKASSO via KOUTIALA	530	5 500	10,38
TOMBOUCTOU	944	14 850	15,73
TOMINIAN	490	5 500	11,22
DJEMA		13 000	
ZEGOUA	472	6 500	13,77
KITA		3 000	
SIBY		1 000	

Destination	Distance totale (km)	Tarif par	
		voyageur (FCFA)	voyageur-Km (FCFA/V-Km)
NARENA		1 750	
BAYAN		2 300	
KOUREMALE		2 750	
BANKOUMANA		1 100	
KANGABA		1 750	
KELA		1 850	
KENIEGUE		2 300	
DJOULAFODO		3 000	
OUELESSEBOUGOU		1 250	
TONKA		20 900	
DIRE VIA NIONO		7 600	

SOURCES : SYNTRUI  
Annuaire statistique des transports

### DISTANCES KILOMETRIQUES (Route)

	BAMAKO	Bla	Bougouni	Gao	Kayes	Kouitaha	Mopti	Niono	San	Ségou	Sikasso	Tombouctou
Bafoulabé	413	729	576	1610	130	804	1053	265	840	648	787	1320
BAMAKO		316	163	1197	598	391	640	421	427	235	374	907
Bandiagara	691	375	736	632	1289	385	75	1112	264	456	525	773
Bla	316		426	881	914	75	324	737	111	81	215	753
Bougouni	163	426		1242	761	351	685	584	486	382	211	1054
Bujene	567	251	612	688	1165	261	131	988	140	332	401	829
Bouentza	800	484	845	397	1398	494	184	1221	373	565	634	538
Dao	1157	881	1242		1795	891	581	1618	770	962	1031	424
Groundani	810	656	957	521	1408	731	980	1231	767	575	871	97
Gourma-Rhaous	1198	882	1243	313	1796	892	582	1619	771	963	1032	140
KAYES	598	914	761	1795		989	1238	251	1025	833	972	1505
Kegnèba	549	865	712	1746	238	940	1189	414	976	784	923	1456
Kidal	1539	1223	1584	342	2137	1233	923	1960	1112	1304	1373	627
Kita	185	501	348	1382	358	576	825	264	612	420	559	1092
Kolokani	124	440	287	1321	474	515	764	297	551	359	498	1031
Koulikoro	57	373	220	1254	655	448	697	478	484	292	431	964
Kouitaha	391	75	351	891	989		334	812	135	156	140	828
Manaka	1502	1186	1547	305	2100	1196	886	1923	1075	1267	1336	729
Mopti	640	324	685	581	1238	334		1061	213	405	474	722
Nara	374	413	537	1294	550	488	737	299	524	332	748	676
Niono	349	195	496	1076	947	270	519	517	306	114	410	558
Nloro	421	737	584	1618	251	812	1061		848	656	795	1328
San	427	111	486	770	1025	135	213	848		192	275	864
Ségou	235	81	382	962	833	156	405	656	192		269	672
Sevare	628	312	673	569	1226	322	12	1049	201	393	462	710
Sikasso	374	215	211	1031	972	140	474	795	275	296		968
Tessalt	1714	1398	1759	517	2312	1408	1098	2135	1287	1479	1548	802
Tombouctou	907	753	1054	424	1505	828	722	1328	864	672	968	

Source: Carte Générale du Mali (IGM)

**TRANSPORT FERROVIAIRE**

Importations du Mali 2004 en tonnes  
SENEGAL FER

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Dec	TOTAL
<b>Chapitre 04</b>	<b>728</b>	<b>675</b>	<b>548</b>	<b>286</b>	<b>356</b>	<b>629</b>	<b>1185</b>	<b>919</b>	<b>958</b>	<b>107</b>	<b>1180</b>	<b>642</b>	<b>8193</b>
Lait	728	675	548	266	356	629	1185	919	958	107	1180	642	8193
<b>Chapitre 08</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Noix de cola	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chapitre 09</b>	<b>162</b>	<b>292</b>	<b>168</b>	<b>186</b>	<b>0</b>	<b>127</b>	<b>217</b>	<b>420</b>	<b>176</b>	<b>345</b>	<b>210</b>	<b>226</b>	<b>2529</b>
Thé	162	292	168	186	0	127	217	420	176	345	210	226	2529
<b>Chapitre 10</b>	<b>882</b>	<b>702</b>	<b>847</b>	<b>198</b>	<b>2560</b>	<b>550</b>	<b>3103</b>	<b>401</b>	<b>1741</b>	<b>315</b>	<b>1698</b>	<b>0</b>	<b>12997</b>
Riz	201	0	0	0	2402	0	3001	401	1741	315	342	0	8403
Mill/Sorgho/Ma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ble	681	702	847	198	158	550	102	0	0	0	1356	0	4594
<b>Chapitre 11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>112</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>110</b>	<b>110</b>	<b>0</b>	<b>332</b>
Farine	0	0	0	0	0	0	112	0	0	110	110	0	332
<b>Chapitre 15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Huiles animale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chapitre 17</b>	<b>324</b>	<b>215</b>	<b>86</b>	<b>307</b>	<b>129</b>	<b>0</b>	<b>86</b>	<b>122</b>	<b>281</b>	<b>752</b>	<b>1139</b>	<b>1078</b>	<b>4519</b>
Sucre	324	215	86	307	129	0	86	122	281	752	1139	1078	4519
<b>Chapitre 24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Tabacs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chapitre 25</b>	<b>2876</b>	<b>3467</b>	<b>590</b>	<b>266</b>	<b>498</b>	<b>274</b>	<b>2719</b>	<b>2121</b>	<b>492</b>	<b>52</b>	<b>1978</b>	<b>0</b>	<b>15333</b>
Climent	370	431	435	44	78	226	778	400	416	0	0	0	3178
Chaux	151	1641	0	222	0	48	1861	1721	76	52	1978	0	7750
Sel	2355	1395	155	0	420	0	80	0	0	0	0	0	4405
<b>Chapitre 27</b>	<b>5731</b>	<b>3589</b>	<b>4263</b>	<b>3361</b>	<b>4014</b>	<b>2182</b>	<b>2674</b>	<b>3320</b>	<b>3653</b>	<b>4155</b>	<b>4778</b>	<b>5072</b>	<b>46792</b>
Hydrocarbures	5731	3589	4263	2861	4014	2182	2674	3320	3653	4155	4778	5072	46292
Bitume	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Graisse et lub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chapitre 28</b>	<b>474</b>	<b>176</b>	<b>140</b>	<b>56</b>	<b>182</b>	<b>4025</b>	<b>353</b>	<b>0</b>	<b>496</b>	<b>919</b>	<b>0</b>	<b>362</b>	<b>7183</b>

Produits chim	474	176	140	56	182	4025	353	0	496	919	0	362	7183
<b>Chapitre 30</b>	<b>59</b>	<b>122</b>	<b>253</b>	<b>478</b>	<b>118</b>	<b>483</b>	<b>417</b>	<b>212</b>	<b>146</b>	<b>169</b>	<b>245</b>	<b>235</b>	<b>2637</b>
Produits phari	59	122	253	178	118	483	417	212	146	169	245	235	2637
<b>Chapitre 31</b>	<b>3177</b>	<b>0</b>	<b>5000</b>	<b>3 275</b>	<b>3 505</b>	<b>3 404</b>	<b>926</b>	<b>1634</b>	<b>6953</b>	<b>5583</b>	<b>5584</b>	<b>4 848</b>	<b>43889</b>
Engrais	3177	0	5000	3 275	3 505	3 404	926	1634	6953	5583	5584	4 848	43889
<b>Chapitre 44</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Bois et ouvrag	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chapitre 49</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>225</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>320</b>
Librairie-pape	0	0	0	0	0	0	225	12	10	0	73	0	320
<b>Chapitre 56.3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Textile et boni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chapitre 72</b>	<b>192</b>	<b>125</b>	<b>87</b>	<b>45</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>144</b>	<b>338</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1046</b>
Fonte, fer, aci	192	125	87	45	29	23	63	0	144	338	0	0	1046
<b>Chapitre 87</b>	<b>190</b>	<b>104</b>	<b>69</b>	<b>114</b>	<b>86</b>	<b>160</b>	<b>106</b>	<b>81</b>	<b>26</b>	<b>134</b>	<b>632</b>	<b>804</b>	<b>2506</b>
Véhicules et p	190	104	69	114	86	160	106	81	26	134	632	804	2506
<b>TOTAL</b>	<b>18409</b>	<b>13146</b>	<b>16278</b>	<b>13106</b>	<b>19687</b>	<b>19232</b>	<b>19456</b>	<b>14283</b>	<b>18703</b>	<b>15658</b>	<b>24190</b>	<b>17760</b>	<b>210908</b>

Designation	Nombre de Conteneurs			Total	Poids marchandises en conteneurs (tonnes)		Nombre de véhicules routiers		
	20 pieds	40 pieds				Mallens	Etrangers	Total	
Trafic routier	0	0	0	0	0	0	0	0	
Trafic Ferroviaire	3367	1303	4670	75208	0	0	0		
<b>Total</b>	<b>3367</b>	<b>1303</b>	<b>4670</b>	<b>75208</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		

Sources : Rapports d'activités mensuels des EMASE 2004 pour les solides  
ONAP pour les hydrocarbures

Exportation du Mali en tonnes pour 2004  
SENEGAL FER

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	TOTAL
<b>Chap. 4</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Miel et dé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chap. 8</b>	264	0	115	140	160	300	250	67	46	308	90	76	1816
Fruits	264	0	115	140	160	300	250	67	46	308	90	76	1816
<b>Chap. 10</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Riz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mil/Sorgh	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chap. 12</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amendes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chap. 13</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gomme	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chap. 21</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Produit a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chap. 28</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tourteau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chap. 41</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peaux et	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chap. 52</b>	4300	4600	4487	9120	9450	9 082	5 000	5 676	5856	2475	2355	2596	64997
Coton	4300	4600	4487	9120	9450	9 082	5 000	5 676	5856	2475	2355	2596	64997
<b>Chap. 56</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fibre de	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chap. 72</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferrailles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chap. 87</b>	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5
Véhicules	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5
Divers	301	696	98	163	176	0	0	40	87	99	172	130	1962
<b>TOTAL</b>	<b>4865</b>	<b>5296</b>	<b>4700</b>	<b>9423</b>	<b>9786</b>	<b>9382</b>	<b>5255</b>	<b>5783</b>	<b>5989</b>	<b>2882</b>	<b>2617</b>	<b>2802</b>	<b>68780</b>

Source : Rapports mensuels des EMASE 2004

# SYNTHESE DES RESULTATS DU TRAFIC DE TRANSRAIL S. A.

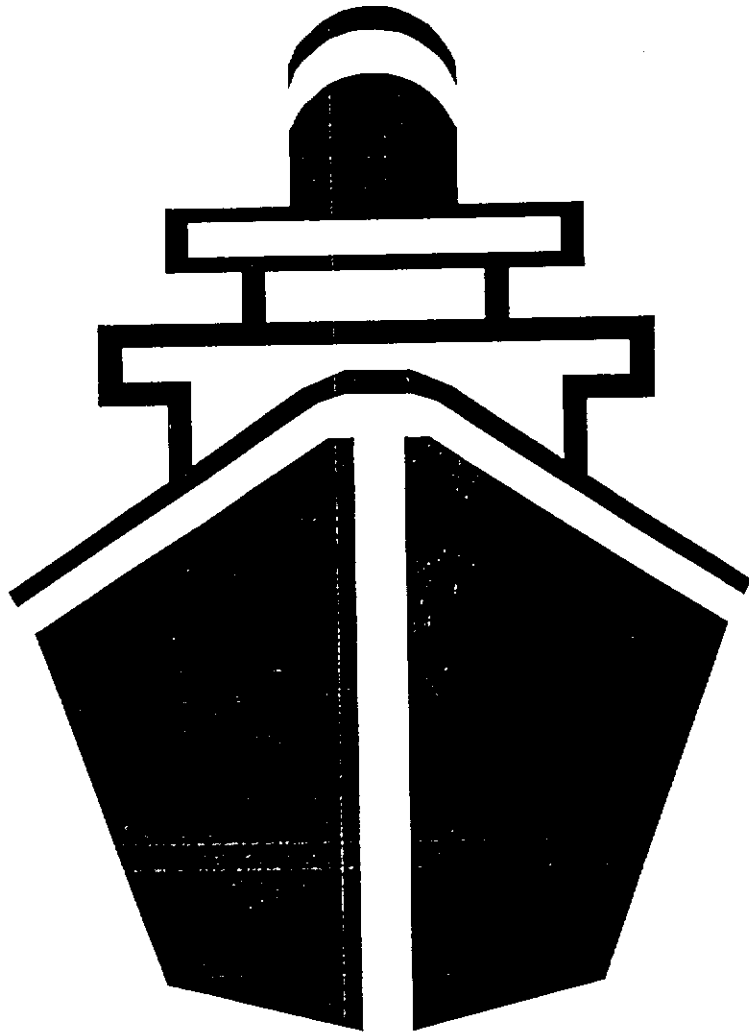
(source : rapports mensuels 2004 communiqués à l'Organe de Suivi)

\*\*\*\*\*

Désignation	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
	Trafic marchandises	41,30	39,56	47,77	38,67	42,80	32,29	41,95	42,37	40,58	32,67	25,88	38,25
	(000T)												
	36,57	32,77	34,16	32,66	33,72	32,06	38,81	26,63	26,35	34,85	23,11	33,68	378,37
	(000 000) TK												
	988,38	944,69	949,82	930,52	936,21	907,68	885,15	788,16	780,53	1035,39	762,45	1088,03	10997,01
	Recette ( 000 000) FCFA							(1)					
	27,02		27,80	28,49	27,77	28,31	27,83	29,60	29,63	29,71	33	32,31	29,046
	Recette / TK (FCFA)												(1)
Trafic voyageurs commercial													
Trafic voyageurs obligations service public													
	36,57	32,77	34,16	32,66	33,72	32,06	31,81	26,63	26,35	34,85	25,88	33,68	381,15
	Volume total (000 000 ) UK												
Total : activités ferroviaires	988,38	944,69	949,82	930,52	936,21	907,68	885,15	836,90	780,53	1035,39	762,45	1088,03	10997,01
	Recettes totales (000 000) FCFA							(1)					
	134,57	134,57	134,57	127,53	77,07	77,07	78,16	76,06	77,07	77,07	77,07	74,66	915,48
	Péage SEFICS (000 000 ) FCFA												
					57,50	59,23	57,50	65,38	57,50	57,50	57,50	62,59	704,70
	Péage PTB (000 000) FCFA												
	Recettes totales générales (000 000) FCFA	1159,53	1112,02	1084,39	1090,72	1070,78	1020,81	978,34	915,11	1169,96	897,02	1225,28	12 617,19
Personnel	1564	1562	1555	1553	1553	1553	1553	1553	1531	1530	1529	1526	1565
	Effectif total												
	24	24	22	18	18	18	18	18	18	14	15	12	(moyen)
	Dont expatriés												

(1) : écart de 48,74 Millions sur les recettes du mois de Août 2004. TK : Tonne/km ; uk : Unité/ Kilomètre équivalente.  
SEFICS : Société d'Exploitation Ferroviaire des Industries Chimiques du Sénégal ; PTB : Société du Train de Banlieue (ex-PTB : Petit Train Bleu)

*TRANSPORT FLUVIAL*



*TRANSPORT FLUVIAL*

## N01 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali

Section	Longueur (km)	Période de navigabilité	Conditions de navigabilité
---------	---------------	-------------------------	----------------------------

### A - Fleuve Niger

1 - Bief aval (Koulikoro-Mopti-Gao-Ansongo)			
Bamako - Koulikoro	60	non navigable	rapides de Sotuba et de Kenié
Koulikoro - Fanchon	135	mi-juillet à mi-novembre	enfoncement 1,10 m
Fanchon - Markala	95	toute l'année	écluse de Thio (53 m x 13 m) canal de Markala ensablé
Markala - Mopti	274	fin juillet à mi-janvier	enfoncement 1,10 m
Mopti - Diré	311	de début août à mi-mars	bief dunaire
Diré - Kyra	158	de début août à mi-février	seuil rocheux de Tondiferma seuils sableux
Kyra - Tossaye	225	de début août à mi-janvier	accès au port de Tombouctou ensablé nombreux affleurements rocheux
Tossaye - Bourem	20	de début septembre à fin février	bief dunaire et seuils sableux
Bourem - Gao	95	id	zone de vallée fossile
Gao - Ansongo	100	id	entrée à l'escale de Gao très ensablée zone de vallée fossile
2 - Bief amont (Bamako-Kouroussa)			
Bamako - Kangaba	226	de fin juillet à mi-novembre	lit unique sur formations rocheuses
Kangaba - Kourouma	145	id	id
3 - Biefs adjacents (Canaux de l'Office du Niger, Diaka, Bani, Bara-Issa, Milo)			
Canaux de l'Office du Niger	200	toute l'année	mouillage minimum de 0,90 m
Diaka	50	de mi-août à fin décembre	navigable jusqu'à Tenenkou
Bani	225	id	navigable jusqu'à San
Bara-Issa	200	id	tracé étroit et sinueux
Milo - Kankan	159	de fin juillet à mi-novembre	lit unique sur formations rocheuses

### B - Fleuve Sénégal

Frontière - Ambidédi - Kayes	100	de début août à fin novembre	seuils rocheux importants
------------------------------	-----	------------------------------	---------------------------

**Sources :** - Direction Nationale de l'Hydraulique et de l'Energie  
 - Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS)  
 - Direction Nationale des Transports  
 - COMANAV

## N02 Caractéristiques de la flotte fluviale

### Flotte de la Compagnie Malienne de Navigation

Type de bateau	Nom	nombre	Capacité unitaire		Capacité totale	
			place	tonnage	place	tonnage
Courrier	Général A. Soumaré	1	288	130	288	130
Courrier	Tombouctou	1	305	130	305	130
Courrier	Kankou Moussa	1	448	130	448	130
Pousseur	Méguetan	1		1 200		1 200
Automoteur	Gouina	1	200	300	200	300
Pétrolier	Sony Ali Ber	1		265		265
Remorqueur	kourouba	1		500		500
Barge	Bourry Touré	1		235		235
Barge	Mafouné	1		240		240
Barge	Issaka Kané	1		240		240
Barge	Bréma Fria	1		240		240
Barge	Toumani	1		95		95
Barge	Mamadou Fomba	1		95		95
Barge Blao	N° 1-2-3-4-5-6	6		180		1 080
Barge renouvé	N° 1-2-3-4-6	5		200		1 000
Chaland de 85T	N°3-10	2		85		170
Chaland renouvé	Quartz n°19	1		150		150
<b>Total matériel flottant CMN</b>		<b>27</b>			<b>1 241</b>	<b>6 200</b>

Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

Annuaire statistique 2004

## N44 Production de la Compagnie Malienne de Navigation

Indicateur	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005
------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

### 1. Transport de voyageurs

nombre de voyageurs	14 153	11 692	8169	11545	7854
voyageurs-kilomètres	7 241	6 057	4316	6923	4302
parcours moyen voyageur	512	518	528	600	548
parcours bateaux	41 568	43 128	35328	46608	42384
nombre de rotations	21	21	18	22	20
voyageurs par rotation	674	557	454	525	392
recettes voyageurs	546 185	298 323	270083	458263	269713
recette par V-km	75	49	53	66	63
coût moyen par V-km	52	nd	nd	nd	nd
recette moyenne / coût moye	144	nd	nd	nd	nd

### 2. Transport de marchandises

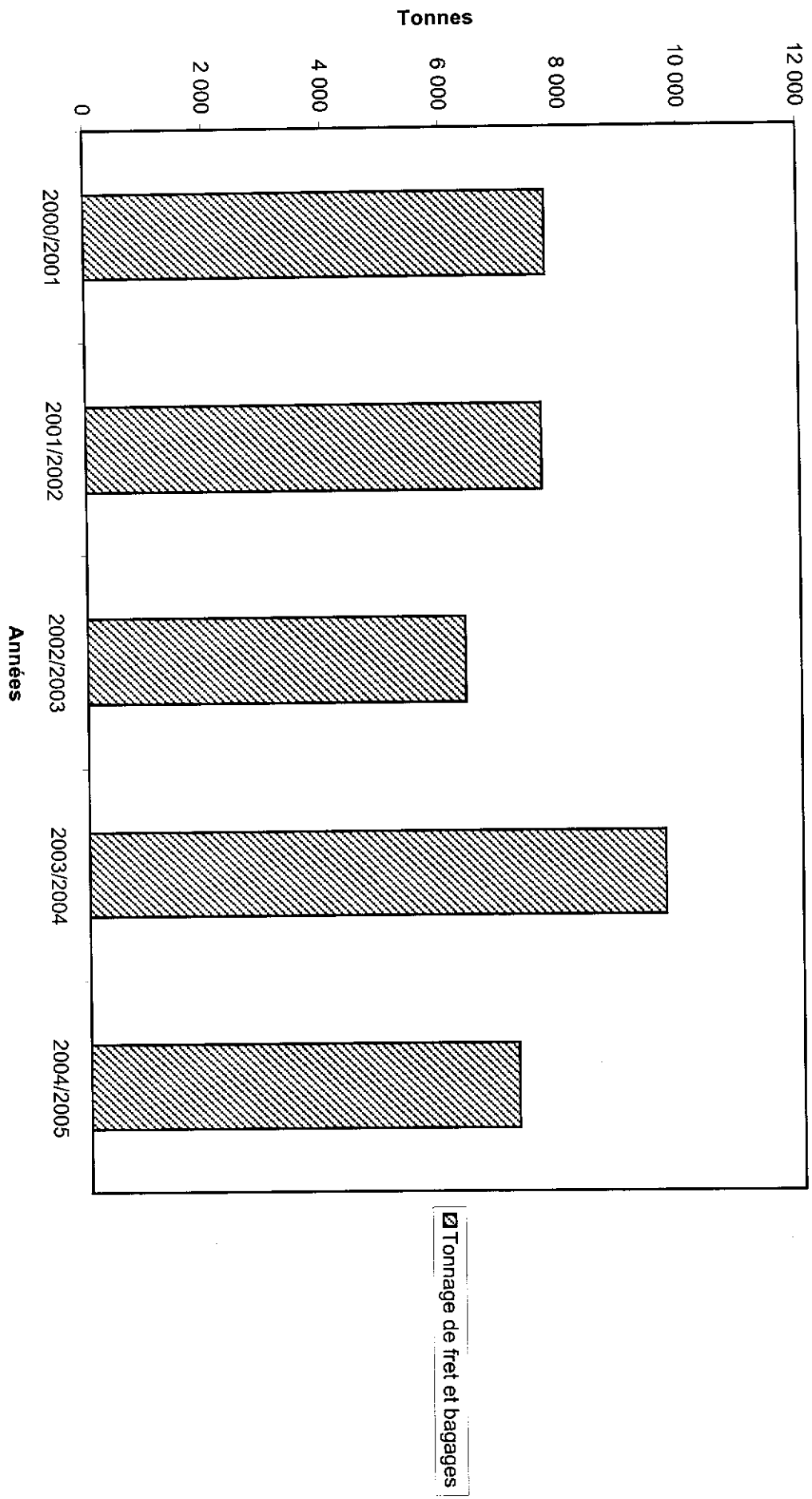
tonnage de fret et bagages	7 769	7 677	6360	9709	7213
tonnes-kilomètres	3 749	3 287	2720	4906	3119
distance moyenne de transpo	482	428	428	505	432
parcours bateaux	48 530	48 530	37308	51360	46344
nombre de rotations	27	27	23	28	25
tonnage par rotation	288	274	277	347	288
recettes marchandises	370 035	273 681	271491	543920	253641
recette par T-km	99	83	100	111	81
coût moyen par T-km	84	nd	nd	nd	nd
recette moyenne / coût moye	117	nd	nd	nd	nd

### 3. Manutention

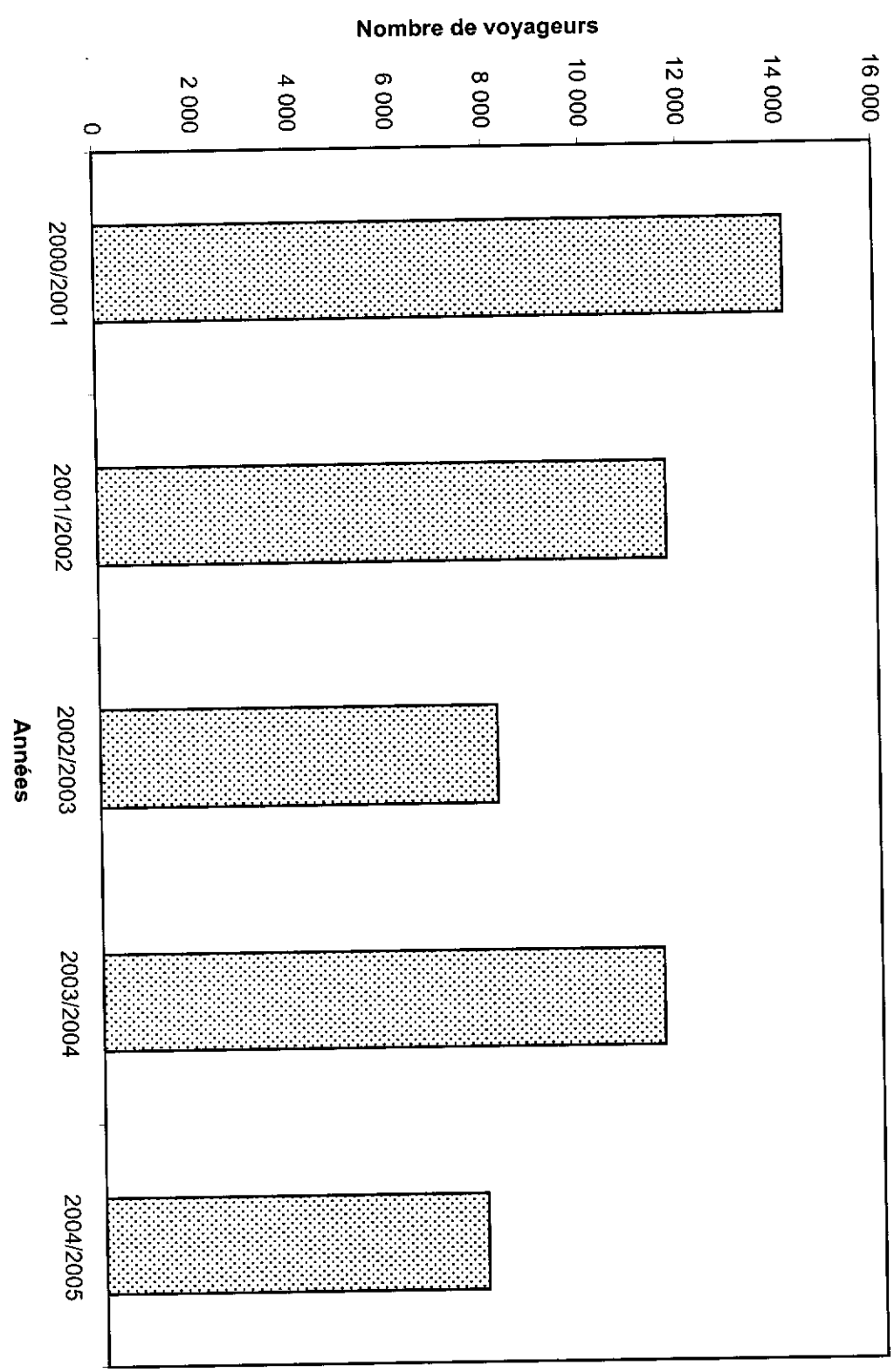
tonnage de coton fibre	15 228,90	nd			
recettes de manutention	60 914	nd			
recette moyenne par tonne	4 000	4 000			
coût moyen par tonne	1 248	nd			
recette moyenne / coût moye	320	nd			

Source : Compagnie Malien res statistiques 2004

# EVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISE DE LA COMANAV

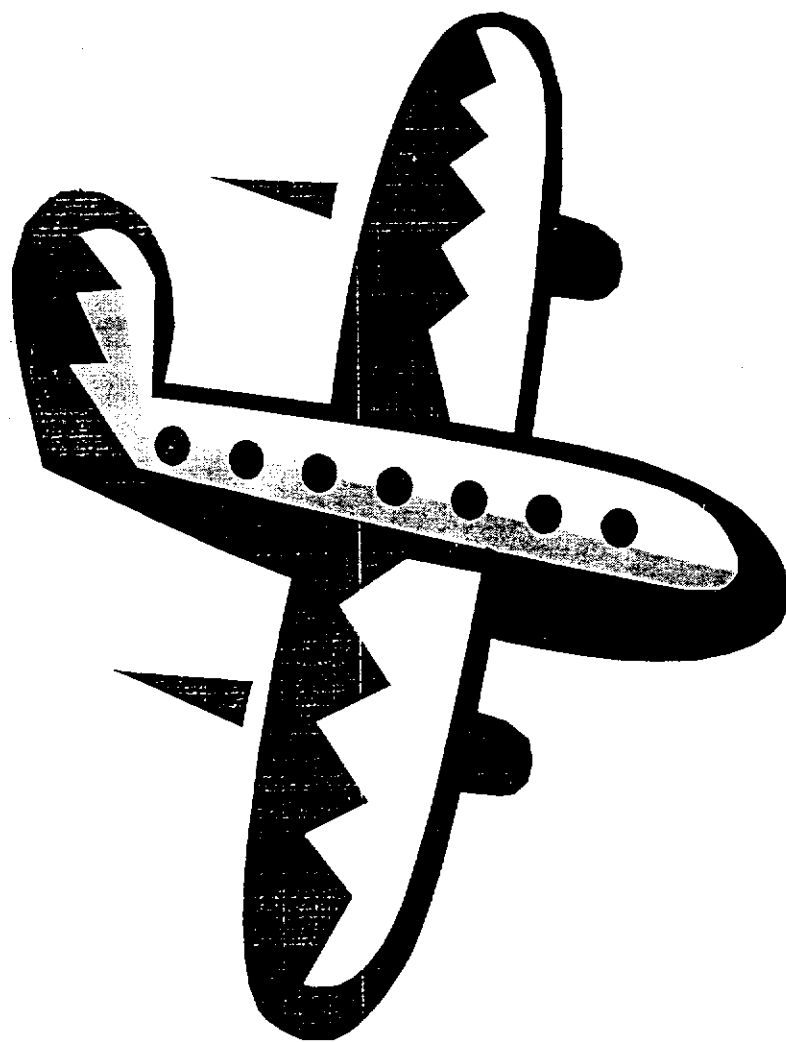


# EVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS DE LA COMANAV



■ Nombre de voyageurs

*TRANSPORT AERIEN*



*TRANSPORT AERIEN*

A01 - LISTE DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

1. AERODROMES PRINCIPAUX

Aérodromes Localités	Altitude (m)	Coordonnées Géographiques	Piste Longueur (m)	Piste Largeur (m)	Orientation QFU (°)	Nature du sol	Portance	Observations
Bamako-Sénou (International)	380	12°32'N 07°56'W	2700	45	66/246	Béton bitumineux	B 747	ILS cat II-VOR/DME DME datarissage - Balisage lumineux de piste- Obstacles balisés
Gao (International)	265	16°15'N 00°00'E	2500	45	63/243	Béton bitumineux	B 727	Obstacles balisés-VOR-PAPI-balisage lumineux de piste
Goudam	264	16°21'N 03°36'W	1500	30	49/229	Latéritique	DC4	
Kayes Dag-Dag (International)	53	14°29'N 11°24'W	1600	30	88/268	Béton bitumineux	Fokker 28 ou A300	Obstacles balisés-VOR/DME-PAPI-balisage lumineux de piste
Kénéba	137	12°50'N 11°15'W	900	28	47/227	Latéritique	51700	
Mamantal-Bengassi	164	13°15'N 10°31'W	1500	30	98/278	Béton bitumineux	AN26	Balisage lumineux
Mopti Ambodéjo (International)	276	14°30'N 04°05'W	2500	30	51/231	Béton bitumineux	B727	VOR-Obstacles balisés
Nara Kébane	271	15°16'N 07°16'W	1700	40	134/314	Latéritique	DC3	Aviser la DNAC 24 heures avant le vol
Sikasso Dignangan (International)	422	11°36' 05°48'	1500	30	76/256	Béton bitumineux	B727	Obstacles balisés-VOR/DME-PAPI-balisage lumineux de piste
Niono	237	15°14'N 09°35'W	1500	30	78/258	Bi-couches	DC4	Balisage lumineux de piste
Tessalit	49.-	20°15'N 00°59'E	2515 1210	30 47	48/228 155/336	Haocadam Gravier	DC4 DC3	Obstacle balisés
Tomboucou (International)	263	16°44'N 03°00'W	2100	30	74/254	Béton bitumineux	Fokker 28	Obstacles balisés-VOR/DME-PAPI et balisage lumineux de piste
Yelimaré	99	15°08'N 10°34'W	1600	45	110/290	Latéritique	AN24 AN26	

Source : DNAC

Annuaire statistique des Transports de 2004

A01 - LISTE DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIEENNE PUBLIQUE

2. AERODROMES SECONDAIRES

Aérodromes	Localités	Altitude (m)	Coordonnées Géographiques	Piste		Orientation QFU (°)	Nature du sol	Portance	Observations
				Longueur (m)	Largeur (m)				
Ansongo		260	15° 42'N 00° 30'E	100	80	96/276 06/186	Latéritique Argile	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Bafoulabé		116	13° 48'N 10° 51'W	900	30	61/241	Latéritique	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Bandiagara		400	14° 20'N 03° 36'W	900	30	94/274	Latéritique Argile	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Bougouni		347	11° 27'N 07° 31'W	900	30	41/221	Latéritique Argile	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Bourem		287	17° 02'N 00° 24'W	1550	50	71/251	Latéritique Argile	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Douentza		300	15° 00'N 02° 55'E	800	40	90/270	Latéritique	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Kidal		456	18° 26'N 01° 25'E	1900	40	93/273	Argile Sable	DC3	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Kila		342	13° 04'N 09° 29'W	900	30	109/289	Latéritique	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Kolokani		444	13° 32'N 08° 03'W	900	30	107/287	Latéritique Argile	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Koutala		378	12° 21'N 05° 26'W	1200	30	78/258	Latéritique Argile	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Markala		290	13° 42'W 05° 04'W	900	30	64/244	Latéritique Argile	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol
Niarfunké		265	15° 56'N 04° 01'W	1200	30	86/266	Argile dur	51700	Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol

Source : DNAC

Annuaire statistique des Transports de 2004

## AERODROMES PIVES

Aérodromes Local	Altitude	Coordonnées Géographiques	Piste Longue	Piste Largeur	Orientation (°)	Nature du sol	Portance	Observations
Téryabougou (Bla)		5°30'W 13°12'N	800	30	90/270	Latéritique	5T700	Utilisation sur demande adressée à la DNAC et après accord du propriétaire
Syama (Kadiolo)	390	10°47'W 6°03'4"N	1500	30	60/240	Latéritique	CESSNA 402 7T500	Utilisation sur demande adressée à la DNAC et après accord du propriétaire
Sadiola (Kayes)	125	11°41'W 13°55'N	1337	25	170/350	Latéritique	Grand Caravan 7T500	Utilisation sur demande adressée à la DNAC et après accord du propriétaire
Morila (Bougouni)	320	6°51'W 11°40'N	2000	30	09 27	Latéritique	40 Tonnes	Utilisation sur demande adressée à la DNAC et après accord du propriétaire
Source : DNAC								
Annuaire statistique des transports 2004								

<b>A02 Evolution du trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Sénou</b>							
<b>Activités</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
<b>Mouvements d'aéronefs (nombre)</b>							
- au départ	4 282	4 516	4 512	4 160	3 593	4385	4654
- à l'arrivée	4 282	4 516	4 511	4 161	3 593	4385	4655
<b>Total arrivée + départ</b>	<b>8 564</b>	<b>9 032</b>	<b>9 023</b>	<b>8 321</b>	<b>7 186</b>	<b>8770</b>	<b>9309</b>
<b>. Trafic de passagers (nombre)</b>							
- au départ	148 889	159 305	168 131	169 018	167 029	197131	212893
- à l'arrivée	140 449	149 041	147 278	141 893	149 946	177220	201897
<b>arrivée + départ</b>	<b>289 338</b>	<b>308 346</b>	<b>315 409</b>	<b>310 911</b>	<b>316 975</b>	<b>374351</b>	<b>414790</b>
transit	95 237	94 255	102 565	51 997	20 775	49155	71659
<b>Trafic de fret commercial (tonnes)</b>							
- au départ	1 659	1 983	2 585	1 859,00	1 190	1649	1725
- à l'arrivée	2 205	2 536	2 855	2 608,00	1 405	2937	4280
<b>Total arrivée + départ</b>	<b>3 865</b>	<b>4 519</b>	<b>5 440</b>	<b>4 466,00</b>	<b>2 595</b>	<b>4586</b>	<b>6004</b>
<b>. Trafic de fret postal (tonnes)</b>							
- au départ	19	26	78	22	8,7	14	19
- à l'arrivée	135	102	139	82	28,8	40	66
<b>Total arrivée + départ</b>	<b>154</b>	<b>128</b>	<b>217</b>	<b>104</b>	<b>37,5</b>	<b>54</b>	<b>85</b>
<i>Source : Direction des Aéroports du Mali</i>							
Annuaire statistique des transports 2004							

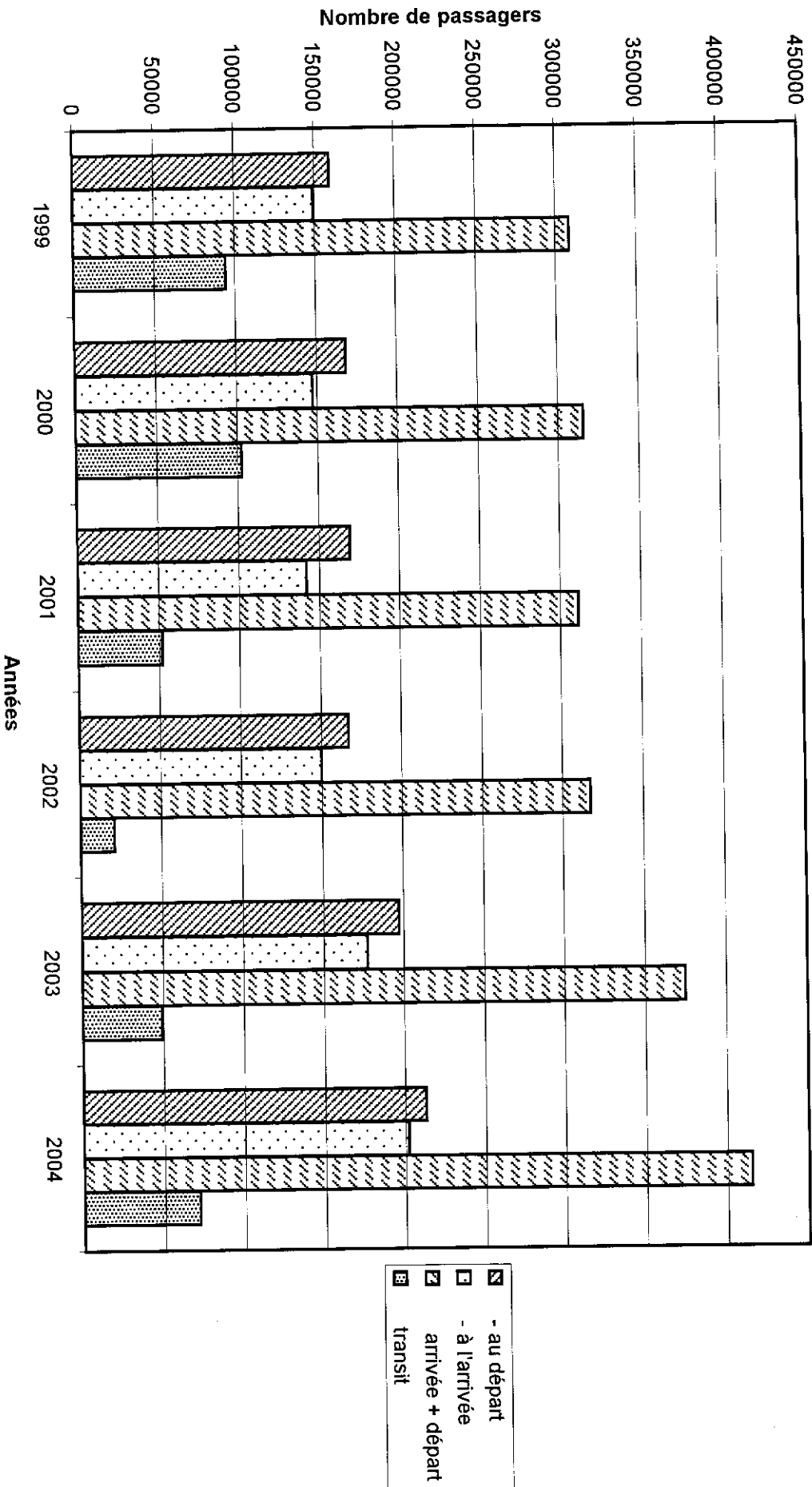
**A03 Trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Senou par compagnie**  
Année 2004

Compagnie	Mouvements d'appareils (nombre)		Trafic de passagers (nombre)		transit	Frete en KG		Frete poste en KG					
	arrivée	départ	arrivée + départ	arrivée		départ	arrivée	départ	arrivée	départ			
Air France	376	376	752	53 637	57 954	111 591	447	2 524 691	1 504 162	4 028 853	12 700	228	12 700
Royal Air Maroc	174	174	348	13 067	12 382	25 449	447	48 523	56 343	104 866	1 008	228	1 236
Tunis Air	103	103	206	3 738	4 254	7 992	3 683	15 902	1 046	16 948	1 368	7	1 368
Air Algérie	205	205	410	5 387	5 416	10 803	8 284	46 634	20 830	67 464	2 519	7	2 526
Ethiopian Airlines	206	206	412	13 367	11 458	24 825	61	379 415	23 164	402 579	5 390	39	5 429
Air Ivore	210	210	420	3 112	3 922	7 034	2 479	18 230	5 208	23 438	3 853	31	3 884
Air Méditerranée	55	55	110	8 401	8 442	16 843	830	490		490			
Air Burkina	302	302	604	7 165	8 356	15 521	3 166	3 083	5 414	8 497	2 304	318	2 622
Air Gabon	99	99	198	2 374	2 178	4 552	4 798	12 645	33 273	45 918	1 292	80	1 372
Ghana Airways	52	52	104	827	944	1 771	501	6 013	687	6 700	5 518	27	5 545
Air Mauritanie	443	442	885	18 842	21 369	40 211	1 780	30 196	3 792	33 988	4 946	617	5 563
AFRIQIYAH	110	110	220	5 173	4 700	9 873	2 263	8 489	147	8 636	2	218	220
West Africaine Air Lines	25	25	50	1 051	445	1 496	534				20		20
Air Guinée Express	167	167	334	5 422	6 955	12 377	2 636	542	1 750	2 292	4	11	15
S.T.A/Trans African Air	672	672	1 344	18 759	21 161	39 920	3 856	31 767	11 771	43 538	42	34	76
Air Sénégal	919	919	1 838	34 352	33 904	68 256	32 166	129 005	36 603	165 608	23 284	16 724	40 008
Cameroon air lines	115	115	230	2 267	3 195	5 462	4 154	6 306	3 545	9 851	1 229	164	1 393
Slick Air	10	10	20	40	30	70	16						
CTK	2	2	4		22	22							
S A E	302	302	604	2 501	3 207	5 708	5	1 017 152	16 844	1 033 996	334		334
Autres Cies	108	108	216	2 415	2 599	5 014							
<b>Total</b>	<b>4 655</b>	<b>4 654</b>	<b>9 309</b>	<b>201 897</b>	<b>212 893</b>	<b>414 790</b>	<b>71 659</b>	<b>4 279 083</b>	<b>1 724 579</b>	<b>6 003 662</b>	<b>65 813</b>	<b>18 498</b>	<b>84 311</b>

Source : Direction des Aéroports du Mali

Annuaire statistique des transports 2004

# EVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS DE L'AEROPORT DE BAMAKO SENOU



## A04. TRAFIC COMMERCIAL DES AUTRES AEROPORTS

Aérodrome	2 002			2 003			2 004		
	arrivé	départ	arrivé + départ	A	D	A+D	A	D	A+D

## 1. Mouvement d'appareils (nombre)

Gao	204	204	408	122	122	244	29	29	58
Tombouctou	209	206	415	146	146	292	121	121	242
Goundam	7	7	14						
Mopti	353	353	706	300	300	600	179	179	358
Kayes	215	215	430	495	495	990	389	389	778
Nioro	17	17	34	34	34	68	68	68	136
Yélimane	114	114	228	125	125	250	113	113	226
Autres aéroports									
<b>Total</b>	<b>1 119</b>	<b>1 116</b>	<b>2 235</b>	<b>1 222</b>	<b>1 222</b>	<b>2 444</b>	<b>899</b>	<b>899</b>	<b>1 798</b>

## 2. Trafic de passagers (nombre)

Gao	2 138	1 619	3 757	1 461	1 362	2 823	1 102	919	2 021
Tombouctou	3 512	2 990	6 502	2 101	1 980	4 081	2 138	2 090	4 228
Goundam	20	23	43						
Mopti	2 838	2 547	5 385	4 102	3 343	7 445	3 448	3 197	6 645
Kayes	2 340	2 197	4 537	5 796	5 386	11 182	5 194	5 465	10 659
Nioro	61	14	75	258	212	470	439	330	769
Yélimane	1 215	1 068	2 283	1 389	1 208	2 597	1 044	696	1 740
Autres aéroports									
<b>Total</b>	<b>12 124</b>	<b>10 458</b>	<b>22 582</b>	<b>15 107</b>	<b>13 491</b>	<b>28 598</b>	<b>13 365</b>	<b>12 697</b>	<b>26 062</b>

## 3. Trafic de fret commercial (kg)

Gao	13 681	11 260	24 941	21 624	18 623	40 247	20 219	13 857	34 076
Tombouctou	6 505		6 505						
Goundam	110		110						
Mopti		450	450	1 300	430	1 730			
Kayes	270		270						
Nioro			0						
Yélimane			0						
Autres aéroports									
<b>Total</b>	<b>20 566</b>	<b>11 710</b>	<b>32 276</b>	<b>22 924</b>	<b>19 053</b>	<b>41 977</b>	<b>20 219</b>	<b>13 857</b>	<b>34 076</b>

## 4. Trafic de fret postal (kg)

Gao			0						0
Tombouctou			0						0
Goundam	2	1	3						0
Mopti			0						0
Yélimane			0						0
Nioro			0						0
Autres aéroports									0
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>						<b>0</b>

Sources : Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC)  
Direction des Aéroports du Mali (DAM)

# TRANSPORT CORRIDOR

## C-1 Voies terrestres d'accès à la mer à partir du Mali

Pays du littoral	Port maritime	Caractéristiques de la liaison terrestre			
		origine	destination	mode de transport	distance (km)
Burkina Faso		OUAGA	BAMAKO	ROUTE	971
Sénégal	Dakar	Bamako	Dakar	rail	1 228
id	Dakar	Kayes	Dakar	route	745
		Bamako	kidira(viaDiema )	route	695
		Kayes	kidira	route	100
Côte d'Ivoire	Abidjan	Bamako(Zégoua)	Abidjan	route	1 225
	Abidjan ( Takoradi)	(Koumassi -Koutiala)	Bamako	route	2 311
	Abidjan ( Takoradi)	(Koumassi -Sikasso)	Bamako	route	2 244
id	Abidjan	Bamako(Zégoua)	Abidjan	route + rail (569 km) (608 km)	1 177
id	San Pedro	Bamako	San Pedro	route	1 091
Togo	Lomé	Bamako	Lomé	route	1 967
Guinée	Conakry	Bamako	Conakry	route	980
		Bamako	Kankan	route	344
		Bamako	kouremale	route	123
		Kouremale	fr . Guinée	route	4
Mauritanie	Nouakchott	Bamako	Nouakchott	route	1 430
	NOUADHIBOU	BAMAKO	NOUADHIBOU	route	1 943
Bénin	Cotonou	Gao	Cotonou	route	1 476
		BAMAKO	Cotonou	route	2 114
Ghana	Téma	Mopti	Téma	route	1 392
		BAMAKO	Téma	route	1 973
<i>Source : Direction Nationale des Transports</i>					
		Tema	Accra		30
		Accra	Koumassi		253
		Koumassi	Tamale		358
		Tamale	Navrongo		189
		Navrongo	Ouaga		172
		Ouaga	Bobo		356
		Bobo	Koutiala		219
		Koutiala	Segou		161
		Segou	Bamako		235
				total	1973
		Abidjan	Takoradi		296
		Takoradi	Cape coast		101
		Cape coast	Koumassi		224
				total	621
		Bobo	Sikasso		168
		Sikasso	Bamako		380
		Koumassi	Bamako- via koutiala		1690
		Koumassi	Bamako via sikasso		1623

Importations du Mali 2004 en tonnes  
SENEGAL TOTAL

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Dec	TOTAL
Lait	781	675	610	654	869	1040	1185	965	984	151	1206	669	9789
Noix de cola	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Thé	162	292	366	186	403	127	217	420	195	345	268	226	3207
Riz	2471	4767	1735	2821	7857	3590	6652	3754	4216	3733	2405	2761	46762
Mil/Sorgho/Me	0	427	602	158	1050	1448	111	691	2197	0	0	6082	12766
Ble	681	702	847	198	158	550	102	0	0	604	1612	6901	12355
Farine	304	0	0	0	0	0	112	0	0	110	225	318	1069
Huiles animale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sucre	324	215	900	307	129	782	86	513	1053	1143	1139	1078	7669
Tabacs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ciment	13671	10461	14772	17079	14778	11842	17536	11809	8038	7213	9723	12478	149400
Chaux	151	1641	990	1671	239	2246	1861	1721	76	52	2229	0	12877
Sel	5635	2435	155	1482	1855	1736	1992	1720	615	610	754	1076	20065
Hydrocarbures	11283	8675	10399	8971	9359	8460	9792	10126	8318	9405	9948	7360	112096
Bitume	0	0	0	432	386	427	245	150	350	0	120	275	2385
Graisse et lub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Produits chim	2112	1531	2842	4780	4085	7736	2304	1900	1109	2287	3217	3641	37544
Produits pharm	59	122	253	178	165	645	499	212	146	169	245	235	2928
Engrais	5834	1560	6000	6825	10939	14945	6013	4096	12612	6828	13023	4848	93523
Bois et ouvrag	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Librairie-pape	0	0	0	0	0	0	225	12	10	0	73	0	320
Textile et bon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fonte, fer, aci	792	335	104	480	858	840	368	938	257	544	180	809	6505
Vehicules et p	847	583	692	943	948	1082	756	1189	1511	1394	1992	2130	14067

Désignation	Nombre de Conteneurs		Total	Poids marchandises en conteneurs (tonnes)		Nombre de véhicules routiers		
	20 pieds	40 pieds				Mallens	Etrangers	Total
Traffic routier	1981	536	2517	46336	0	0	0	0
Traffic Ferroviaire	3367	1303	4670	75208	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>5348</b>	<b>1839</b>	<b>7187</b>	<b>121544</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Sources : Rapports d'activités mensuels des EMASE 2004 pour les solides  
ONAP pour les hydrocarbures

Importations du Mali 2004 en tonnes  
SENEGAL ROUTE

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Dec	TOTAL
Lait	53	0	62	388	513	411	0	46	26	44	26	27	
Noix de cola	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Thé	0	0	198	0	403	0	0	0	19	0	58	0	
Riz	2270	4767	1735	2821	5455	3 590	3651	3353	2475	3418	2063	2 761	
Mil/Sorgho/Mé	0	427	602	158	1050	1448	111	691	2197	0	0	6082	
Blé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	604	256	6901	
Farine	304	0	0	0	0	0	0	0	0	0	115	318	
Huiles animale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sucre	0	0	814	0	0	782	0	391	772	391	0	0	
Tabacs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ciment	13301	10030	14337	17 035	14700	11 616	16758	11409	7622	7213	9723	12478	
Chaux	0	0	990	1 449	239	2198	0	0	0	0	251	0	
Sel	3280	1040	0	1 482	1435	1736	1912	1720	615	610	754	1076	
Hydrocarbures	5552	5086	6136	6110	5345	6278	7118	6806	4665	5250	5170	2288	
Bitume	0	0	0	432	386	427	245	150	350	0	120	275	
Graisse et lub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Produits chim	1638	1355	2702	4724	3903	3711	1951	1900	613	1368	3217	3279
Produits pharm	0	0	0	0	47	162	82	0	0	0	0	0
Engrais	2657	1560	1000	3 550	7 434	11 541	5 087	2462	5659	1245	7439	0
Bois et ouvrag	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Librairie-papel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Textile et bont	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fonte, fer, aci	600	210	17	435	829	817	305	938	113	206	180	809
Véhicules et p	657	479	623	829	862	922	650	1108	1485	1260	1360	1326

Désignation	Nombre de Conteneurs		Total	Poids marchandises en conteneurs (tonnes)		Nombre de véhicules routiers		
	20 pieds	40 pieds				Maliers	Etrangers	Total
Trafic routier	1981	536	2517	46336		0	0	0
Trafic Ferroviaire	0	0	0	0		0	0	0
<b>Total</b>	<b>1981</b>	<b>536</b>	<b>2517</b>	<b>46336</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Sources : Rapports d'activités mensuels des EMASE 2004 pour les solides  
ONAP pour les hydrocarbures

Importations du Mali 2004 en tonnes  
SENEGAL FER

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Dec	TOTAL
Lait	728	675	548	266	356	629	1185	919	958	107	1180	642	
Noix de cola	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Thé	162	292	168	186	0	127	217	420	176	345	210	226	
Riz	201	0	0	0	2402	0	3001	401	1741	315	342	0	
Mil/Sorgho/Mé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Blé	681	702	847	198	158	550	102	0	0	0	1356	0	
Farine	0	0	0	0	0	0	112	0	0	110	110	0	
Huiles animales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sucre	324	215	86	307	129	0	86	122	281	752	1139	1078	
Tabacs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ciment	370	431	435	44	78	226	778	400	416	0	0	0	
Chaux	151	1641	0	222	0	48	1861	1721	76	52	1978	0	
Sel	2355	1395	155	0	420	0	80	0	0	0	0	0	
Hydrocarbures	5731	3589	4263	2 861	4014	2182	2674	3320	3653	4155	4778	5 072	
Bitume	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Graisse et lub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Produits chim	474	176	140	56	182	4025	353	0	496	919	0	362
Produits pharm	59	122	253	178	118	483	417	212	146	169	245	235
Engrais	3177	0	5000	3 275	3 505	3 404	926	1634	6953	5583	5584	4 848
Bois et ouvrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Librairie-pape	0	0	0	0	0	0	225	12	10	0	73	0
Textile et bon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fonte, fer, aci	192	125	87	45	29	23	63	0	144	338	0	0
Véhicules et p	190	104	69	114	86	160	106	81	26	134	632	804

Désignation	Nombre de Conteneurs		Total	Poids marchandises en conteneurs (tonnes)		Nombre de véhicules routiers		
	20 pieds	40 pieds		Maliens	Etrangers	Total		
Trafic routier	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafic Ferroviaire	3367	1303	4670	75208	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>3367</b>	<b>1303</b>	<b>4670</b>	<b>75208</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Sources : Rapports d'activités mensuels des EMASE 2004 pour les solides  
ONAP pour les hydrocarbures

Importations du Mali 2004 en tonnes  
COTE D'IVOIRE

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Dec	TOTAL
Lait	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Noix de cola	0	0	17	0	17	0	0	0	8,7	8	41	26	118
Thé	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	11
Riz	6085	8058	2788	5153	2564	4 380	7879	2332	40	6433	2080	6 442	54234
Mil/Sorgho/Mé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Farine	145	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	145
Huiles animales	449	252	124	231	115	108	458	768	1883	2351	437	1238	8414
Sucre	0	1758	10924	3 297	5655	5676	360	15893	9566	7966	0	0	61095
Tabacs	0	0	0	0	0	14	0	0	0	80	0	105	199
Ciment	10237	7814	5649	8 187	11 831	9 435	32153	26375	22351	19130	10799	11544	175505
Chaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hydrocarbures	1446	0	626	425	382	744	1151	963	1316	1321	2728	1844	12946
Bitume	33	33	0	0	0	0	0	23	47	0	0	0	136
Graisse et lub	0	33	64	126	129	164	65	252	120	120	204	41	1318
Gaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Importations du Mali 2004 en tonnes  
GUINEE

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Dec	TOTAL
Lait	84	0	0	0	0	6	0	16	0	0	0	0	106
Noix de cola	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10
Thé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Riz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mil/Sorgho/Ma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blé	5800	2041	3469	3801	3140	3128	5761	2322	150	5612	4854	3173	43251
Farine	0	1000	0	1000	0	0	0	2300	984	1600	2000	0	8884
Huiles animale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sucre	0	500	0	0	0	0	0	368	532	500	500	0	2400
Tabacs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ciment	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hydrocarbures	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bitume	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Graisse et lub	42	50	27	15	0	57	15	70	29	25	42	52	424
Gaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Produits chim	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	60
Produits pharm	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	48	0	0	0	60	60
Engrais	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bois et ouvrad	42	0	55	5	30	40	0	0	0	10	10	10	0	0	0	0	192	192
Librairie-pape	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Textile et bonf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72	0	0	0	0	72	72
Fonte, fer, aci	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules et p	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	141	0	147

Désignation	Nombre de Conteneurs			Total	Poids marchandises en conteneurs (tonnes)	Nombre de véhicules routiers		
	20 pieds	40 pieds	Total			Maliers	Etrangers	Total
Trafic routier	347	159	506	10 738	0	0	0	
Trafic Ferroviaire	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Total</b>	<b>347</b>	<b>159</b>	<b>506</b>	<b>10738</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

Sources : Rapports d'activités mensuels des EMAGUI 2004 pour les march. Solides  
ONAP pour les hydrocarbures



Produits chim	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Produits pharm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Engrais	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bois et ouvrag	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Librairie-pape	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Textile et bon	0	0	11	0	0	0	9	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fonte, fer, aci	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules et p	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>76</b>	<b>144</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>144</b>	<b>220</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Sources: Rapports d'activités mensuels des EMAMAU 2004  
ONAP pour les hydrocarbures

Importations du Mali 2004 en tonnes  
BENIN

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Dec	TOTAL
<b>Chapitre 04</b>	<b>0</b>	<b>0</b>											<b>0</b>
Lait													0
<b>Chapitre 08</b>													<b>0</b>
Noix de cola													0
<b>Chapitre 09</b>													<b>0</b>
Thé													0
<b>Chapitre 10</b>													<b>0</b>
Riz													0
Mill/Sorgho/Mais													0
Blé													0
<b>Chapitre 11</b>													<b>0</b>
Farine													0
<b>Chapitre 15</b>													<b>0</b>
Huiles animale et végét.													0
<b>Chapitre 17</b>													<b>0</b>
Sucre													0
<b>Chapitre 24</b>													<b>0</b>
Tabacs													0
<b>Chapitre 25</b>													<b>0</b>
Ciment													0
Chaux													0
Sel													0
<b>Chapitre 27</b>	<b>24382</b>	<b>19046</b>	<b>19513</b>	<b>20083</b>	<b>29252</b>	<b>27009</b>	<b>26657</b>	<b>23207</b>	<b>18498</b>	<b>13269</b>	<b>14854</b>	<b>23276</b>	<b>259046</b>
Hydrocarbures	24382	19046	19513	20083	29252	27009	26657	23207	18498	13269	14854	23276	259046
Bitume													0
Graisse et lubrifiant													0
Gaz													0
<b>Chapitre 28</b>													<b>0</b>

Produits chimiques																				0
<b>Chapitre 30</b>																				0
Produits pharma																				0
<b>Chapitre 31</b>																				0
Engrais																				0
<b>Chapitre 44</b>																				0
Bois et ouvrage en bois																				0
<b>Chapitre 49</b>																				0
Librairie-papeterie																				0
<b>Chapitre 56 à 63</b>																				0
Textile et bonneterie																				0
<b>Chapitre 72</b>																				0
Fonte, fer, acier																				0
<b>Chapitre 87</b>																				0
Véhicules et pièces																				0
<b>TOTAL</b>	<b>24382</b>	<b>19046</b>	<b>19513</b>	<b>20083</b>	<b>29252</b>	<b>27009</b>	<b>26657</b>	<b>23207</b>	<b>18498</b>	<b>13269</b>	<b>14854</b>	<b>23276</b>	<b>259046</b>							0

Désignation	Nombre de Conteneurs		Total	Poids marchandises en conteneurs (tonnes)		Nombre de véhicules routiers		
	20 pieds	40 pieds		Maliens	Etrangers	Total		
Trafic routier	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafic Ferroviaire	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Source : ONAP

Importations du Mali 2004 en tonnes  
GHANA

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Dec	TOTAL
Lait													0
Noix de cola													0
Thé													0
Riz	9460	12564	13100	7900	11250	10 300	8900	14700	16900	13650	17451	6 627	142802
Mil/Sorgho/Mais													0
Blé													0
Farine													0
Huiles animale et végét.													0
Sucre													0
Tabacs													0
Ciment													0
Chaux													0
Sel													0
Hydrocarbures													0
Bitume													0
Graisse et lubrifiant													0
Gaz													0



Importations du Mali 2004 en tonnes  
TOGO

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Dec	TOTAL
Lait	199	85	0	0	129	54	188	20	54	10	0	53	792
Noix de cola	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Thé	103	23	0	171	213	166	90	68	65	37	0	0	936
Riz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mil/Sorgho/Ma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Farine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Huiles animales	64	0	41	184	44	219	155	65	503	48	0	223	1546
Sucre	120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	120
Tabacs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ciment	8575	0	13325	13260	10165	16475	29155	26335	18560	22035	24830	17590	200305
Chaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hydrocarbures	5540	6751	11878	11793	8977	9478	12752	12301	13788	13416	13958	10554	131186
Bitume	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Graisse et lub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Produits chim	0	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57
Produits phar	55	14	19	30	114	125	132	104	109	69	44	56	871							
Engrais	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 300	1300							
Bois et ouvra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
Librairie-pape	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
Textile et bon	241	175	214	158	135	151	248	224	345	222	185	268	2566							
Fonte, fer, aci	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
Véhicules et p	597	600	403	455	478	1483	621	578	375	623	591	635	7439							

Designation	Nombre de Conteneurs		Total	Poids marchandises en conteneurs (tonnes)		Nombre de véhicules routiers		
	20 pieds	40 pieds		Maliens	Etrangers	Total		
Trafic routier	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafic Ferroviaire	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	0	0	0	0	0	0	0	0

Sources : Rapports d'activités mensuels des EMATO 2004 pour les solides  
ONAP pour les hydrocarbures

**Exportation du Mali en tonnes pour 2004**  
**Total général**

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	TOTAL
Miel et dé	0	0	0	0	0	0	90	0	0	0	0	0	90
Fruits	264	34	115	229	184	555	515	67	79	308	90	76	2516
Riz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mil/Sorgh	16	10	34	540	630	1106	450	290	401	10	361	8	3856
Amendes	0	0	0	0	247	0	0	0	0	0	0	0	247
Gomme é	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Produit a	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Tourteau	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	28
Peaux et	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Coton	34643	4600	21567	29766	33065	30461	17044	6426	15262	3205	5805	3806	205650
Fibre de	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferrailles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5
Divers	1603	974	430	916	1917	1434	1014	1280	2499	673	578	1730	15048

Source : Rapports mensuels des Entrepôts 2004

Exportation du Mali en tonnes pour 2004  
COTE D'IVOIRE

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	TOTAL
Miel et dérivés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fruits	0	0	69	0	235	265	23	0	0	0	0	0	592
Riz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mil/Sorgho	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amendes d'ad	0	0	0	247	0	0	0	0	0	0	0	0	247
Gomme arabi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Produit alimér	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Tourteau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peaux et cuir	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Coton	14045	11888	18232	19252	17 620	10 810	0	8461	0	0	0	0	100308
Fibre de dah	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferrailles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Divers	100	170	68	84	0	34	160	190	300	116	200	380	1802

Source : Rapports mensuels des EMACI 2004

Exportation du Mali en tonnes pour 2004  
Sénégal total

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	TOTAL
Miel et dé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fruits	264	34	115	160	184	320	250	67	56	308	90	76	1924
Riz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mil/Sorgh	0	0	0	540	630	1106	450	280	401	0	357	0	3764
Amendes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gomme d	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Produit a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tourteau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peaux et	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Coton	4300	4600	4487	9120	9450	9082	5000	5676	5856	2475	2355	2686	65087
Fibre de	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferrailles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5
Divers	1501	774	176	310	1467	1290	160	282	2199	329	362	1342	10192

Source : Rapports mensuels des EMASE 2004

Exportation du Mali en tonnes pour 2004  
SENEGAL ROUTE

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	TOTAL
Miel et dé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fruits	0	34	0	20	24	20	0	0	10	0	0	0	108
Riz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mil/Sorgh	0	0	0	540	630	1106	450	280	401	0	357	0	3764
Amendes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gomme	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Produit a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tourteau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peaux et	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Coton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90	90
Fibre de	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferrailles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Divers	1200	78	78	147	1291	1290	160	242	2112	230	190	1212	8230

Source : Rapports mensuels des EMASE 2004

**Exportation du Mali en tonnes pour 2004  
SENEGAL FER**

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	TOTAL
Miel et dé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fruits	264	0	115	140	160	300	250	67	46	308	90	76	1816
Riz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mil/Sorgh	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amendes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gomme d	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Produit a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tourteau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peaux et	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Coton	4300	4600	4487	9120	9450	9 082	5 000	5 676	5856	2475	2355	2596	64997
Fibre de	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferrailles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5
Divers	301	696	98	163	176	0	40	87	99	172	130	1962	1962

Source : Rapports mensuels des EMASE 2004

Exportation du Mali en tonnes pour 2004  
TOGO

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Jun	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	TOTAL
Miel et dd	0	0	0	0	0	0				0			
Fruits	0	0	0	0	0	0				0			
Riz	0	0	0	0	0	0				0			
Mil/Sorgh	0	0	0	0	0	0				0			
Amendes	0	0	0	0	0	0				0			
Gomme	0	0	0	0	0	0				0			
Produit a	0	0	0	0	0	0				0			
Tourteau	0	0	0	0	0	0				0			
Peaux et	0	0	0	0	0	0				0			
Coton	16298		5152	2374	4323	3 719	1 096	750	945	730	3450	1120	
Fibre de	0	0	0	0	0	0				0			
Ferrailles	0	0	0	0	0	0				0		0	
Véhicules	0	0	0	0	0	0				0			
Divers	0	0	0	0	0	0				0			

Source : Rapports mensuels des EMATO 2004

Exportation du Mali en tonnes pour 2004  
EMAGUI

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	TOTAL
<b>Chap. 4</b>			0	0	0	0	0			0			0
Miel et dérivées			0	0	0	0	0			0			0
<b>Chap. 8</b>			0	0	0	0	0			0			0
Fruits			0	0	0	0	0			0			0
<b>Chap. 10</b>			0	0	0	0	0			0			0
Riz			0	0	0	0	0			0			0
Mil/Sorgho			0	0	0	0	0			0			0
<b>Chap. 12</b>			0	0	0	0	0			0			0
Amendes d'accapou			0	0	0	0	0			0			0
<b>Chap. 13</b>			0	0	0	0	0			0			0
Gomme arabique			0	0	0	0	0			0			0
<b>Chap. 21</b>			0	0	0	0	0			0			0
Produit alimentaire			0	0	0	0	0			0			0
<b>Chap. 28</b>			0	0	14	0	0			0			14
Tourteau			0	0	14	0	0			0			14
<b>Chap. 41</b>			0	0	0	0	0			0			0
Peaux et cuirs			0	0	0	0	0			0			0
<b>Chap. 52</b>			20	20	20	20	69						149
Colon			20	20	20	20	69						149
<b>Chap. 56</b>			0	0	0	0	0			0			0
Fibre de dah			0	0	0	0	0			0			0
<b>Chap. 72</b>			0	0	0	0	0			0			0
Ferrailles			0	0	0	0	0			0			0
<b>Chap. 87</b>			0	0	0	0	0			0			0
Véhicules			0	0	0	0	0			0			0
Divers		12	0	0	0	0	0						12
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>20</b>	<b>69</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>176</b>

Source : Rapports mensuels des EMAGUI 2004

**Exportation du Mali en tonnes pour 2004  
MAURITANIE**

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	TOTAL
Miel et dérivées							90			0			90
Fruits										0			0
Riz										0			0
Mil/Sorgh	16	10	34	0	0	0	0	10	0	10	4	8	92
Amendes d'accajou										0			0
Gomme arabique										0			0
Produit alimentaire													0
Tourteau										0			0
Peaux et cuirs										0			0
Coton													0
Fibre de dah										0			0
Ferrailles										0			0
Véhicules											0		0
Divers	2	6	186	522	450	110	694	808		228	16	8	3030

Source : Rapports mensuels des EMAMAU 2004

## RECAPITULATIF DU TRAFIC INTERNATIONAL DU MALI EN TONNES (2004)

### 1. Trafic suivant le mode d'échanges

Mode d'échanges	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	TOTAL	%
Importations	145 565	124 152	160 057	154 666	162 775	166 027	203 608	191 988	164 502	162 734	164 395	160 310	1 960 842	90
Exportations	36 546	5 606	22 126	30 891	36 037	32 430	19 049	8 063	18 241	5 842	6 834	5 620	227 285	10
<b>TOTAL</b>	<b>182 111</b>	<b>129 758</b>	<b>182 183</b>	<b>185 557</b>	<b>198 812</b>	<b>198 457</b>	<b>222 657</b>	<b>200 051</b>	<b>182 743</b>	<b>168 576</b>	<b>171 229</b>	<b>165 930</b>	<b>2 188 127</b>	100

### 2. Trafic suivant le mode de transport

Mode de transport	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	TOTAL	%
Routier	162 702	116 612	165 905	172 451	179 125	179 225	203 201	185 768	164 040	152 918	147 039	148 170	1 977 219	90
Ferroviaire	19 409	13 146	16 278	13 106	19 687	19 232	19 456	14 283	18 703	15 658	24 190	17 760	210 908	10
<b>TOTAL</b>	<b>182 111</b>	<b>129 758</b>	<b>182 183</b>	<b>185 557</b>	<b>198 812</b>	<b>198 457</b>	<b>222 657</b>	<b>200 051</b>	<b>182 743</b>	<b>168 576</b>	<b>171 229</b>	<b>165 930</b>	<b>2 188 127</b>	100

### 3. Trafic suivant la nature de la marchandise

Nature marchandise	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	TOTAL	%
Solides	139 460	95 286	139 767	144 285	150 844	152 766	172 305	153 454	140 823	129 519	129 741	122 896	1 672 853	76
Hydrocarbures	42 651	34 472	42 416	41 272	47 970	45 691	50 352	46 597	41 920	37 411	41 488	43 034	515 274	24
<b>TOTAL</b>	<b>182 111</b>	<b>129 758</b>	<b>182 183</b>	<b>185 557</b>	<b>198 814</b>	<b>198 457</b>	<b>222 657</b>	<b>200 051</b>	<b>182 743</b>	<b>166 930</b>	<b>171 229</b>	<b>165 930</b>	<b>2 188 127</b>	100

Sources: Rapports d'activités des entrepôts pour marchandises solides 2000  
Statistiques 2004 de l'ONAP pour les hydrocarbures

### 4. Trafic international du Sénégal 2004 en tonnes (solides+hydrocarbures)

mode transport	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	TOTAL	%
Routier	38 397	34 531	37 010	42 809	46 405	46 807	41 787	34 054	31 659	27 481	37 088	44 088	462 116	69
Ferroviaire	19 409	13 146	16 278	13 106	19 687	19 232	19 456	14 283	18 703	15 658	24 190	17 760	210 908	31
<b>TOTAL</b>	<b>57 806</b>	<b>47 677</b>	<b>53 288</b>	<b>55 915</b>	<b>66 092</b>	<b>66 039</b>	<b>61 243</b>	<b>48 337</b>	<b>50 362</b>	<b>43 139</b>	<b>61 278</b>	<b>61 848</b>	<b>673 024</b>	100

## Traffic international du Mali par nature de la marchandise en tonnes (hors bétail)

### 1. Importation des marchandises solides

Corridors	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	%
Côte d'Ivoire	30 261	32 458	43 079	37 822	31 690	29 061	55 009	58 571	39 862	44 999	17 845	30 595	451 290	31
Sénégal	46 523	39 002	42 889	46 944	56 733	57 579	51 451	38 211	42 044	33 734	51 330	54 488	560 928	39
Togo	10 212	1 774	14 499	15 368	11 556	19 350	31 146	27 489	20 960	23 381	26 516	20 887	223 138	15
Guinée	6 172	3 591	3 785	4 827	3 177	3 706	6 410	5 709	2 458	8 544	8 369	4 045	60 818	4
Mauritanie	286	291	289	533	399	340	340	711	358	1 015	1 396	634	6 592	0
Ghana	9 460	12 564	13 100	7 900	11 250	10 300	8 900	14 700	16 900	13 650	17 451	6 627	142 802	10
Bénin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>102 914</b>	<b>89 680</b>	<b>117 641</b>	<b>113 394</b>	<b>114 805</b>	<b>120 336</b>	<b>153 256</b>	<b>145 391</b>	<b>122 582</b>	<b>125 323</b>	<b>122 907</b>	<b>117 276</b>	<b>1 445 568</b>	<b>100</b>

### 2. Exportation des marchandises solides

Corridors	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	%
Côte d'Ivoire	14 165	170	11 956	18 385	19 499	17 889	11 235	190	8 784	116	200	380	102 969	45
Sénégal	6 065	5 408	4 778	9 590	11 731	10 692	5 865	6 305	8 512	4 758	3 164	4 104	80 972	36
Togo	16 298	0	5 152	2 374	4 323	3 719	1 096	750	945	730	3 450	1 120	39 957	18
Guinée	0	12	20	20	34	20	69	0	0	0	0	0	175	0
Mauritanie	18	16	220	522	450	110	784	818	0	238	20	16	3 212	1
Bénin													0	0
Ghana													0	0
<b>Total</b>	<b>36 546</b>	<b>5 606</b>	<b>22 126</b>	<b>30 891</b>	<b>36 037</b>	<b>32 430</b>	<b>19 049</b>	<b>8 063</b>	<b>18 241</b>	<b>5 842</b>	<b>6 834</b>	<b>5 620</b>	<b>227 285</b>	<b>100</b>

### 3. Ensemble marchandises solides

Corridors	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	%
Côte d'Ivoire	44 426	32 628	55 035	56 207	51 189	46 950	66 244	58 761	48 646	45 115	18 045	30 975	554 259	33
Sénégal	52 588	44 410	47 667	56 534	68 464	68 271	57 316	44 516	50 556	38 492	54 494	58 592	641 900	38
Togo	26 510	1 774	19 651	17 742	15 879	23 069	32 242	28 239	21 905	24 111	29 966	22 007	263 095	16
Guinée	6 172	3 603	3 805	4 847	3 211	3 726	6 479	5 709	2 458	8 544	8 369	4 045	60 993	4
Mauritanie	304	307	509	1 055	849	450	1 124	1 529	358	1 253	1 416	650	9 804	1
Bénin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ghana	9 460	12 564	13 100	7 900	11 250	10 300	8 900	14 700	16 900	13 650	17 451	6 627	142 802	9
<b>Total</b>	<b>139 460</b>	<b>95 286</b>	<b>139 767</b>	<b>144 285</b>	<b>150 842</b>	<b>152 766</b>	<b>172 305</b>	<b>153 454</b>	<b>140 823</b>	<b>131 165</b>	<b>129 741</b>	<b>122 896</b>	<b>1 672 853</b>	<b>100</b>

Source : Rapports d'activités des Entrepôts 2004

#### 4. Importation des hydrocarbures

Corridors	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	%
Côte d'Ivoire	1 446	0	626	425	382	744	1 151	963	1 316	1 321	2 728	1 844	12 946	3
Sénégal	11 283	8 675	10 399	8 971	9 359	8 460	9 792	10 126	8 318	9 405	9 948	7 360	112 096	22
Togo	5 540	6 751	11 878	11 793	8 977	9 478	12 752	12 301	13 788	13 416	13 958	10 554	131 186	25
Guinée	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauritanie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bénin	24 382	19 046	19 513	20 083	29 252	27 009	26 657	23 207	18 498	13 269	14 854	23 276	259 046	50
Ghana	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>42 651</b>	<b>34 472</b>	<b>42 416</b>	<b>41 272</b>	<b>47 970</b>	<b>45 691</b>	<b>50 352</b>	<b>46 597</b>	<b>41 920</b>	<b>37 411</b>	<b>41 488</b>	<b>43 034</b>	<b>515 274</b>	<b>100</b>

Source : ONAP

#### 5. Trafic routier de marchandises solides (hors détail)

Corridors	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	%
Côte d'Ivoire	44 426	32 628	55 035	56 207	51 189	46 950	66 244	58 761	48 646	45 115	18 045	30 975	554 259	39
Sénégal	34 045	29 557	30 952	36 866	43 007	41 839	35 279	27 770	29 517	22 461	32 465	43 102	408 504	28
Togo	26 510	1 774	19 651	17 742	15 879	23 069	32 242	28 239	21 905	24 111	29 966	22 007	263 095	18
Guinée	6 172	3 603	3 805	4 847	3 211	3 726	6 479	5 709	2 458	8 544	8 369	4 045	60 993	4
Mauritanie	304	307	509	1 055	849	450	1 124	1 529	358	1 253	1 416	650	9 804	1
Bénin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ghana	9 460	12 564	13 100	7 900	11 250	10 300	8 900	14 700	16 900	13 650	17 451	6 627	142 802	10
<b>Total</b>	<b>120 917</b>	<b>80 433</b>	<b>123 052</b>	<b>124 617</b>	<b>125 385</b>	<b>126 334</b>	<b>150 268</b>	<b>136 708</b>	<b>119 784</b>	<b>115 134</b>	<b>107 712</b>	<b>107 406</b>	<b>1 439 457</b>	<b>100</b>

#### 6. Trafic ferroviaire des marchandises solides

Corridors	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	%
Import fer Sénégal	13 678	9 557	12 015	10 245	15 673	17 050	16 782	10 963	15 050	11 503	19 412	12 688	164 616	71
Export fer Sénégal	4865	5296	4700	9423	9786	9382	5255	5783	5989	2882	2617	2802	68780	29
<b>Total</b>	<b>18 543</b>	<b>14 853</b>	<b>16 715</b>	<b>19 668</b>	<b>25 459</b>	<b>26 432</b>	<b>22 037</b>	<b>16 746</b>	<b>21 039</b>	<b>14 385</b>	<b>22 029</b>	<b>15 490</b>	<b>233 396</b>	<b>100</b>

#### 7. TOTAL trafic marchandises solides (hors détail)

TOTAL	139 460	95 286	139 767	144 285	150 844	152 766	172 305	153 454	140 823	129 519	129 741	122 896	1 672 853	
-------	---------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	-----------	--

Sources : Rapports d'activités des Entrepôts

Trafic international du Mali en tonne en 2004 (Hors bétail)

solides + liquides

1. Importations

Corridors	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	%
Côte d'Ivoire	31 707	32 458	43 705	38 247	32 072	29 805	56 160	59 534	41 178	46 320	20 573	32 439	464 236	24
Sénégal	57 806	47 677	53 288	55 915	66 092	66 039	61 243	48 337	50 362	43 139	61 278	61 848	673 024	34
Togo	15 752	8 525	26 377	27 161	20 533	28 828	43 898	39 790	34 748	36 797	40 474	31 441	354 324	18
Guinée	6 172	3 591	3 785	4 827	3 177	3 706	6 410	5 709	2 458	8 544	8 369	4 045	60 818	3
Mauritanie	286	291	289	533	399	340	340	711	358	1 015	1 396	634	6 592	0
Ghana	9 460	12 564	13 100	7 900	11 250	10 300	8 900	14 700	16 900	13 650	17 451	6 627	142 802	7
Bénin	24 382	19 046	19 513	20 083	29 252	27 009	26 657	23 207	18 498	13 269	14 854	23 276	259 046	13
<b>Total</b>	<b>145 565</b>	<b>124 152</b>	<b>160 057</b>	<b>154 666</b>	<b>162 775</b>	<b>166 027</b>	<b>203 608</b>	<b>191 988</b>	<b>164 502</b>	<b>162 734</b>	<b>164 395</b>	<b>160 310</b>	<b>1 960 842</b>	<b>100</b>

2. Exportations

Corridors	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	%
Côte d'Ivoire	14 165	170	11 956	18 385	19 499	17 889	11 235	190	8 784	116	200	380	102 969	45
Sénégal	6 065	5 408	4 778	9 590	11 731	10 692	5 865	6 305	8 512	4 758	3 164	4 104	80 972	36
Togo	16 298	0	5 152	2 374	4 323	3 719	1 096	750	945	730	3 450	1 120	39 957	18
Guinée	0	12	20	20	34	20	69	0	0	0	0	0	175	0
Mauritanie	18	16	220	522	450	110	784	818	0	238	20	16	3 212	1
Bénin													0	0
Ghana													0	0
<b>Total</b>	<b>36 546</b>	<b>5 606</b>	<b>22 126</b>	<b>30 891</b>	<b>36 037</b>	<b>32 430</b>	<b>19 049</b>	<b>8 063</b>	<b>18 241</b>	<b>5 842</b>	<b>6 834</b>	<b>5 620</b>	<b>227 285</b>	<b>100</b>

3. ENSEMBLE

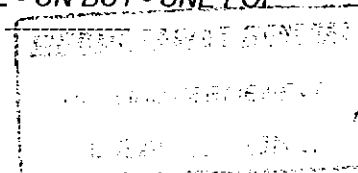
Corridors	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	%
Côte d'Ivoire	45 872	32 628	55 661	56 632	51 571	47 694	67 395	59 724	49 962	46 436	20 773	32 819	567 205	26
Sénégal	63 871	53 085	58 066	65 505	77 823	76 731	67 108	54 642	58 874	47 897	64 442	65 952	753 996	34
Togo	32 050	8 525	31 529	29 535	24 866	32 547	44 994	40 540	35 693	37 527	43 924	32 561	394 281	18
Guinée	6 172	3 603	3 805	4 847	3 211	3 726	6 479	5 709	2 458	8 544	8 369	4 045	60 993	3
Mauritanie	304	307	509	1 055	849	450	1 124	1 529	358	1 253	1 416	650	9 804	0
Ghana	9 460	12 564	13 100	7 900	11 250	10 300	8 900	14 700	16 900	13 650	17 451	6 627	142 802	7
Bénin	24 382	19 046	19 513	20 083	29 252	27 009	26 657	23 207	18 498	13 269	14 854	23 276	259 046	12
<b>Total</b>	<b>182 111</b>	<b>129 758</b>	<b>182 183</b>	<b>185 557</b>	<b>198 812</b>	<b>198 457</b>	<b>222 657</b>	<b>200 051</b>	<b>182 743</b>	<b>168 576</b>	<b>171 229</b>	<b>165 930</b>	<b>2 188 127</b>	<b>100</b>

Sources : Rapports d'activités des Entrepôts 2004

MINISTERE DE L'ECONOMIE  
ET DES FINANCES

SECRETARIAT GENERAL

REPUBLIQUE DU MALI  
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI



ARRETE N° 04- <sup>2500</sup> / MEF-SG du  
DETERMINANT LES VALEURS EN DOUANE DES PRODUITS PETROLIERS

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

- Vu la Constitution ;  
Vu le Code des Douanes ;  
Vu le Code du Commerce ;  
Vu le Code Général des Impôts ;  
Vu le Règlement 02/97/CM/UEMOA du 28 novembre 1997 portant adoption du Tarif Extérieur Commun (TEC) de l'UEMOA ;  
Vu le Décret n° 04-141/P-RM du 2 Mai 2004 portant nomination des membres du Gouvernement ;

ARRETE :

**Article 1<sup>er</sup>** : Les valeurs CAF Frontière servant de valeurs en douane des produits pétroliers importés, sont fixées telles qu'elles figurent en annexe au présent arrêté, en fonction des sources d'approvisionnement ci-après :

- axe Dakar ;
- axe Abidjan ;
- axe Lomé ;
- axe Cotonou.

**Article 2** : Il ne sera pas fait application de l'article 18 du Code des Douanes relatif à la clause transitoire.

**Article 3** : Sont et demeurent abrogées les dispositions de l'arrêté n° 04 -2316/MEF-SG du 11 novembre 2004 déterminant les valeurs en douane des produits pétroliers.

**Article 4** : Le présent arrêté, qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

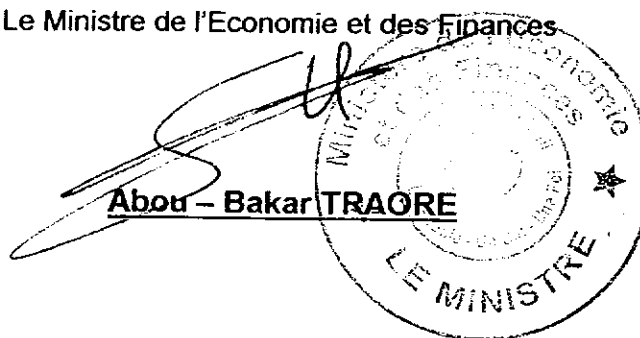
Ampliations :

- Original	1
- P-RM-AN-CS-SGG-CESC-CC-HCCT	7
- Primature et Tous Ministères	28
- Tous Gouvernorats	9
- Ttes Délégations Nies / MEF	10
- CCIM	1
- ONAP	1
- Groupements pétroliers	4
- COTECNA	1
- Archives	1
- J.O	1

Bamako, le 10 DEC 2004

Le Ministre de l'Economie et des Finances

**Abou - Bakar TRAORE**



102

OFFICE NATIONAL DES  
PRODUITS PETROLIERS

ANNEXE A L'ARRETE N° 04-

2588

/MEF - SG DU

10 DEC 2004

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS

Prix : décembre 2004

*Axe Dakar*

	Super HL	Essence HL	Pétrole HL	Gasoil HL	DDO TM	Fuel 180 TM	Fuel 380 TM	Jet A1 HL
<i>Densité</i>	0,770	0,760	0,820	0,874	0,896	0,920	0,989	0,813
01 Prix Fournisseur - ex-SAR	17 102	16 496	20 367	20 558	226 344	109 004	82 045	21 380
02 Frais d'approche extérieurs	2 770	2 770	2 773	2 776	30 989	30 194	28 122	1 699
03 Prix CAF frontière Mali	19 872	19 266	23 140	23 333	257 333	139 198	110 167	23 079
04 Droits de porte (DD & RS) %	11%	11%	6%	11%	6%	6%	6%	11%
05 Droits de porte (DD & RS) - FCFA	2 186	2 119	1 388	2 567	15 440	8 352	6 610	2 539
06 Prélèvement Communautaire (PC) %	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
07 Prélèvement Communautaire (PC) - FCFA	99,36	96,33	115,70	116,67	1 286,67	695,99	550,84	115,40
08 Accise (TIIPP) - FCFA	19 729	19 433	4 774	6 092	90 710	42 970	58 000	7 000
09 Base TVA au cordon douanier	41 787	40 818	29 302	31 992	363 483	190 520	174 777	32 618
10 TVA à 18% au cordon douanier	7 522	7 347	5 274	5 759	65 427	34 294	31 460	5 871
<b>11 Cumul Droits &amp; Taxes</b>	<b>29 536</b>	<b>28 996</b>	<b>11 552</b>	<b>14 534</b>	<b>172 864</b>	<b>86 311</b>	<b>96 621</b>	<b>15 525</b>
12 Frais d'approche intérieurs	3 141	3 127	3 217	3 222	35 885	32 346	29 638	3 637
13 Prix de revient rendu Bko TTC	52 549	51 389	37 909	41 089	466 082	257 856	236 426	42 242
14 Marge globale - FCFA	6 000	5 160	2 640	3 960	36 000	36 000	36 000	
15 Marge globale - FCFA / Litre	60,00	51,60	26,40	39,60	32,26	33,12	35,60	
16 Prix de vente Théorique	58 549	56 549	40 549	45 049	502 082	293 856	272 426	
17 Prix de vente théorique - FCFA/Litre	585	565	405	450	450	270	269	
18 Prix indicatif à la pompe - FCFA/Litre	585	565	405	450	450	270	269	

*Abd*

10 DEC 2004

ANNEXE A L'ARRETE N° 04- 7566 /MEF - SG DU

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS

Prix : décembre 2004

*Axe Lomé*

	Super HL	Essence HL	Pétrole HL	Gasoil HL	DDO TM	Fuel 180 TM	Jet A1 HL
Densité	0,770	0,760	0,820	0,874	0,896	0,920	0,813
01 Prix Fournisseur - ex Lomé	21 400	21 200	24 900	23 400	261 161	261 161	24 900
02 Frais d'approche extérieurs réels	4 749	4 748	4 751	4 754	53 070	51 699	4 796
03 Prix CAF frontière réels	26 149	25 948	29 651	28 154	314 231		29 696
04 Droits de porte (DD & RS) %	11%	11%	6%	11%	6%	6%	11%
05 Droits de porte (DD & RS) - FCFA	2 876	2 854	1 779	3 097	18 854		3 267
06 Prélèvement Communautaire (PC) %	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
07 Prélèvement Communautaire (PC) - FCFA	131	130	148	141	1 571		148
08 Accise (TIIP) - FCFA	12 919	12 164	0	925	32 900		0
09 Base TVA au cordon douanier	41 944	40 967	31 430	32 176	365 985		32 962
10 TVA à 18% au cordon douanier	7 550	7 374	5 657	5 792	65 877		5 933
<b>11 Cumul Droits &amp; Taxes</b>	<b>23 476</b>	<b>22 522</b>	<b>7 585</b>	<b>9 954</b>	<b>119 202</b>		<b>9 348</b>
12 Frais d'approche intérieurs réels	2 924	2 919	3 024	2 981	33 272		3 591
13 Prix de revient rendu Bko TTC	52 549	51 389	40 260	41 089	466 705		42 635
14 Marge globale (FCFA)	6 000	5 160	2 640	3 960	36 000	36 000	
15 Marge globale - FCFA / Litre	60,00	51,60	26,40	39,60	32,26	33,12	
16 Prix de vente Théorique	58 549	56 549	42 900	45 049	502 705		
17 Prix de vente théorique - F CFA / L	585	565	429	450	450		
18 Prix indicatif à la pompe	585	565	405	450	450		

*Amo*

ANNEXE A L'ARRETE N° 04 - 9586 / MEF-SG du

10 DEC 2004

**STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DU GAZ BUTANE**

Prix : décembre 2004

ex COTONOU

	T.A
01 PRIX EX COTONOU	342 249
02 TAXE DE PORT	0
03 FRAIS DE PASSAGE	26 000
04 TAXE EMT0 500 F/TM	500
05 PRIX CAF COTONOU	368 749
06 TRANSPORT COTONOU / KOURY	131 424
07 PRIX CAF FRONTIERE	500 173
08 FONDS DE GARANTIE (0,5%*07)	2 501
09 FRAIS DE LICENCE	2 738
10 ASSURANCES (0,268%*07)	1 340
11 FRAIS BANCAIRES	9 157
12 TRANSPORT KOURY / BAMAKO	40 741
13 TVA/ TRANSPORT	7 333
14 TRANSIT & HAD (2%*01)	6 845
15 FRAIS DE PASSAGE DEPOT BKO	52 129
16 TVA / FRAIS DE PASSAGE	9 383
17 FRAIS DE RECONDITIONNEMENT	5 720
18 PRIX DE REVIENT SOUS DOUANE BKO	638 061
19 DROIT DE DOUANE	25 009
20 REDEVANCE STATISTIQUE	5 002
21 PRELEVEMENT COMMUNAUTAIRE	2 501
22 TIPP	0
23 TVA	0
24 CUMUL TAXES	32 511
25 PRIX DE REVIENT BAMAKO - TTC	670 573
26 MARGE BENEFICIAIRE (20%*25)	134 115
27 FRAIS DE LIVRAISON EN VILLE	4 633
28 PRIX DE VENTE NON SUBVENTIONNE F CFA /TM	809 320
29 SUBVENTION / ETAT	489 320
30 PRIX DE VENTE SUBVENTIONNE FCFA /TM	320 000
31 PRIX SUBVENTIONNE - FCFA / KILO	320
32 PRIX NON SUBVENTIONNE - FCFA / KILO	809
33 PRIX BOUTEILLE DE 2,75 KILOS	880 F CFA
34 PRIX BOUTEILLE DE 6 KILOS	1 920 F CFA
35 PRIX BOUTEILLE DE 12,5 KILOS	10 117 F CFA
36 PRIX BOUTEILLE DE 32 KILOS	25 898 F CFA

*Am*

**PRIX DES HYDROCARBURES ( à la pompe )**

PRODUIT	FCFA / litre					
	SUPER	ESSENCE ORDINAIRE	PÉTROLE LAMPANT	GAS OIL	DDO	FUEL OIL
MOIS						
2004						
JANVIER	520	500	373	410	371	662
FEVRIER	520	505	370	410	373	265
MARS	530	515	372	416	377	258
Avril	540	525	382	424	387	268
Mai	548	532	390	429	394	275
Juin	550	536	395	431	400	280
Juillet	540	530	390	425	399	274
Août	550	540	405	435	435	273
Septembre	550	540	405	435	435	273
Octobre	570	550	405	450	450	273
Novembre	585	565	405	450	450	285
Décembre	585	565	405	450	450	284
2003						
JANVIER	466	455	322	380	344	252
FEVRIER	518	495	330	390	351	270
MARS	536	500	372	400	351	277
Avril ( 10 )	518	481	359	395	351	263
Mai (13)	511	474	342	373	333	252
Juin ( 10 )	505	476	340	372	331	247
Juillet (10)	530	495	360	390	350	255
Août (12)	530	495	360	390	350	255
Septembre	530	495	360	390	350	255
Octobre	530	495	360	390	350	255
Novembre (11)	522	503	363	414	374	248
Décembre (11)	526	501	369	408	371	277
2002						
JANVIER	416	402	268	335	298	226
FEVRIER	429	414	271	349	314	236
MARS	437	426	276	345	310	227
AVRIL	469	456	295	362	326	242
MAI	491	478	300	369	334	253
JUIN	482	464	295	362	326	247
JUILLET	482	464	283	358	323	241
AOÛT	476	457	283	356	321	238
SEPTEMBRE	476	463	295	366	331	245
OCTOBRE	483	470	342	380	347	264
NOVEMBRE	477	463	340	375	340	259
DECEMBRE	448	436	315	359	325	241
2001						
JANVIER		440		325		

FEVRIER		440		325		
MARS		440		325		
AVRIL		440		325		
MAI		440		325		
JUIN		440		325		
JUILLET(nouveau mécanisme )	472	441	315	354	317	229
AOUT	455	420	303	344	310	238
SEPTEMBRE	456	428	295	341	302	223
OCTOBRE	465	445	300	357	302	223
NOVEMBRE	425	408	270	340	294	219
DECEMBRE	420	406	270	340	304	215
2000						
JANVIER	415	390	200	275		
FEVRIER	415	390	200	275		
MARS ( 25 )	495	440	230	325		
AVRIL		440	230	325		
MAI		440	230	325		
JUIN		440	230	325		
JUILLET		440	230	325		
AOUT		440	230	325		
SEPTEMBRE		440	230	325		
OCTOBRE		440	230	325		
NOVEMBRE		440	230	325		
DECEMBRE		440	230	325		

prix de transport	urbain passagers			
date avant 25 mars 2000	1 et 2 zone - 85 f			
275 f / l gas oil	3 " - 100 f			
	4 " - 115 f			
	5 " - 125 f			
apres 25 mars 2000	1 et 2 zone - 100 f			
325 f / l gas oil	3 " - 125 f( + r droite )			
	4 " - 140 f			
	5 " - 150 f			

## C04 Importations d'hydrocarbures en tonnes

### 1. Par produit

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Super	26 794	14 805	9 176	10136	8305	12585
Essence	66 382	79 570	91 980	96888	86515	90596
Gas-oil	225 956	241 531	276 049	277904	216066	239820
Pétrole	50 191	43 600	44 285	44648	28762	35498
Diesel-oil	76 202	82 873	97 037	55338	110879	121411
Fuel-oil	271	7 193	1 909	1673	108	182
Jet	32 209	24 191	24 649	21150	20317	19731
<b>T o t a l</b>	<b>478 005</b>	<b>493763</b>	<b>545085</b>	<b>507737</b>	<b>470952</b>	<b>519823</b>

Source : ONAP

Annuaire statistiques des transports 2004

## C04 Importation d'hydrocarbures en tonnes

### 2. Par produit et provenance

Produit	2003					2004					TOTAL
	Abidjan	Dakar	Lomé	Bénin	Total	Abidjan	Dakar	Lomé	Bénin	Ghana	
Super	148	3897	3371	889	8305	421	3454	548	8162	0	12585
Essence	1075	14607	48087	22746	86515	2704	17323	27626	40193	2750	90596
Gas-oil	4744	75302	56447	79573	216066	6378	77820	61227	94358	37	239820
Pétrole	1698	2907	16902	7253	28762	1892	2361	5116	26129	0	35498
Diesel-oil	918	3793	64497	41671	110879	1551	4675	35461	77962	1762	121411
Fuel-oil	0	0	60	48	108	0	0	182	0	0	182
Jet	0	5733	10151	4433	20317	0	6463	1026	12242	0	19731
<b>T o t a l</b>	<b>8583</b>	<b>106239</b>	<b>199517</b>	<b>156613</b>	<b>470952</b>	<b>12946</b>	<b>112096</b>	<b>131186</b>	<b>259046</b>	<b>4549</b>	<b>519823</b>

Source : ONAP

Annuaire statistique des transports 2004

## C04 Importation des hydrocarbures en tonnes

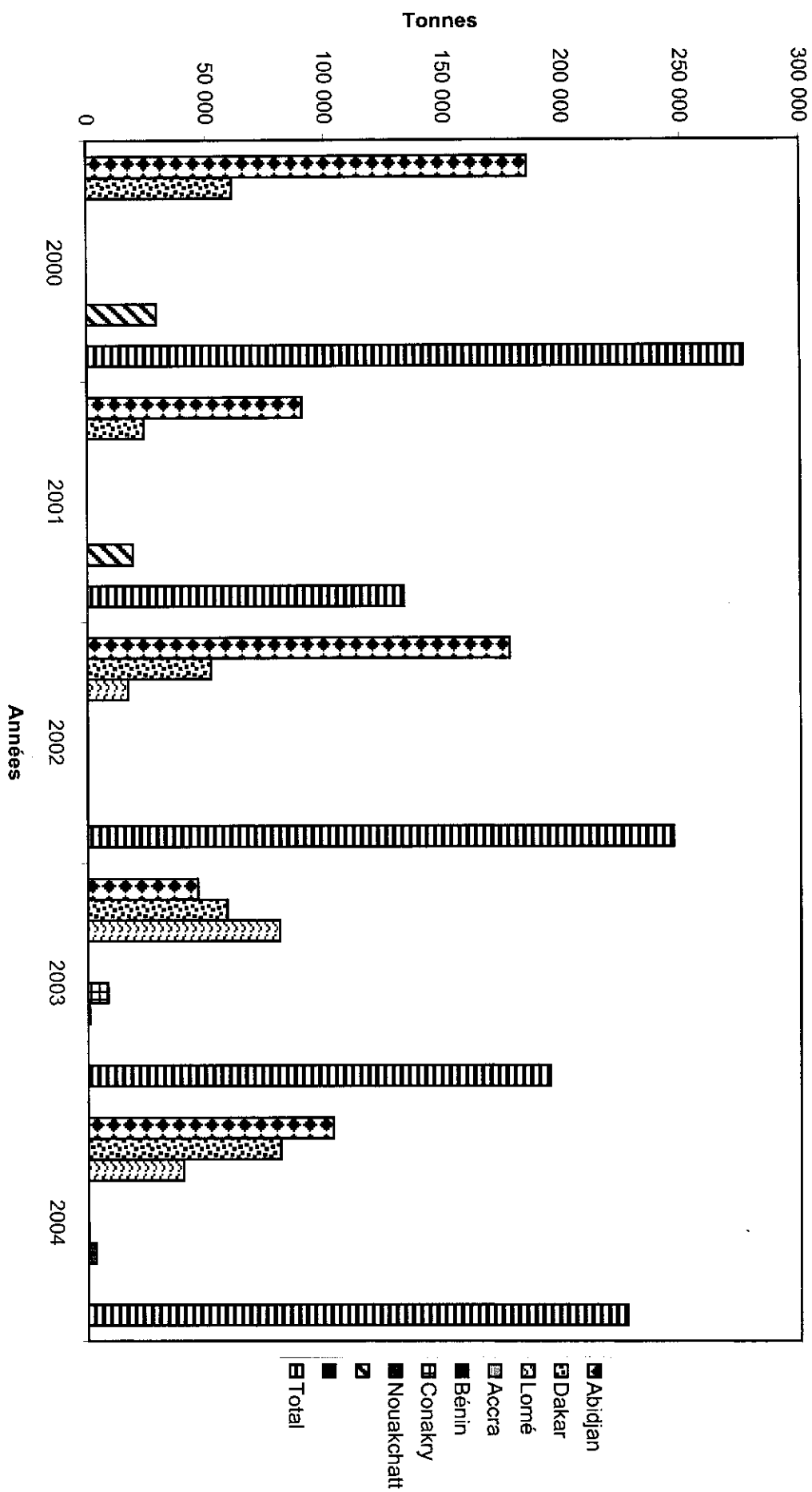
### 3. Par produit et par groupe de distributeurs

Produit	2002			2003		2004			
	GPP	NATIONAL	TOTAL	GPP	Nationaux	Total	GPP	Nationaux	Total
Super	7 725	2 411	10 136	5630	2675	8305	3711	8874	12585
Essence	27177	69711	96888	18262	68253	86515	17311	73285	90596
Gas-oil	102690	175214	277904	104226	111840	216066	110706	129114	239820
Pétrole	1504	43144	44648	1019	27743	28762	759	34739	35498
Diesel-oi	2028	53310	55338	2031	108848	110879	10282	111129	121411
Fuel-oil	57	1616	1673	60	48	108	30	152	182
Jet	21123	27	21150	20317	0	20317	19731	0	19731
<b>T o t a l</b>	<b>162 304</b>	<b>345 433</b>	<b>507 737</b>	<b>151545</b>	<b>319407</b>	<b>470952</b>	<b>162530</b>	<b>357293</b>	<b>519823</b>

Source : ONAP

Annuaire statistique 2004

## Evolution des exportations des marchandises solides du Mali par corridors







Importations du Mali 2004 en tonnes

	EMACI	EMASE RTE	EMASE FER	EMASE TOTA	EMATO	EMAGUI	EMAGHA	EMAMAU	BENIN	TOTAL
Chapitre 04	0	1596	8193	9789	792	106	0	27	0	10714
Lait	0	1596	8193	9789	792	106	0	27	0	10714
Chapitre 08	118	0	0	0	0	10	0	0	0	128
Noix de cola	118	0	0	0	0	10	0	0	0	128
Chapitre 09	11	678	2529	3207	936	0	0	11	0	4165
Thé	11	678	2529	3207	936	0	0	11	0	4165
Chapitre 10	54234	57438	12997	70435	0	43251	142802	0	0	310722
Riz	54234	38359	8403	46762	0	0	142802	0	0	243798
Mil/Sorgho/M	0	12766	0	12766	0	0	0	0	0	12766
Bié	0	7761	4594	12355	0	43251	0	0	0	55606
Chapitre 11	145	737	332	1069	0	8884	0	143	0	10241
Farine	145	737	332	1069	0	8884	0	143	0	10241
Chapitre 15	8414	0	0	0	1546	0	0	45	0	10005
Huiles animal	8414	0	0	0	1546	0	0	45	0	10005
Chapitre 17	61095	3150	4519	7669	120	2400	0	24	0	71308
Sucre	61095	3150	4519	7669	120	2400	0	24	0	71308
Chapitre 24	199	0	0	0	0	0	0	0	0	199
Tabacs	199	0	0	0	0	0	0	0	0	199
Chapitre 25	175505	167009	15333	182342	200305	0	0	631	0	558783
Ciment	175505	146222	3178	149400	200305	0	0	0	0	525210
Chaux	0	5127	7750	12877	0	0	0	570	0	13447
Sel	0	15660	4405	20065	0	0	0	61	0	20126
Chapitre 27	14400	66239	46792	113031	131186	424	0	0	259046	518087
Hydrocarbone	12946	65804	46292	112096	131186	0	0	0	259046	515274

Bitume	136	2385	0	2385	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2521
Graisse et lub	1318	0	0	0	0	424	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1742
Gaz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chapitre 28	0	30361	7183	37544	57	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37661
Produits chim	0	30361	7183	37544	57	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37661
Chapitre 30	0	291	2637	2928	871	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3859
Produits phar	0	291	2637	2928	871	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3859
Chapitre 31	73631	49634	43889	93523	1300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	168454
Engrais	73631	49634	43889	93523	1300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	168454
Chapitre 44	4176	0	0	0	0	192	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4368
Bois et ouvra	4176	0	0	0	0	192	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4368
Chapitre 49	274	0	320	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	594
Librairie-pape	274	0	320	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	594
Chapitre 56	51	0	0	0	2566	72	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	2719
Textile et bon	51	0	0	0	2566	72	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	2719
Chapitre 72	20015	5459	1046	6505	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	26550
Fonte, fer, aci	20015	5459	1046	6505	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	26550
Chapitre 87	486	11561	2506	14067	7439	147	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	22149
Véhicules et	486	11561	2506	14067	7439	147	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	22149
Matériels et	369	41851	9044	50895	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51271
Autres produ	51113	26112	53588	79700	7206	5205	0	0	0	5641	0	0	0	0	0	0	0	0	148865
TOTAL	464236	462116	210908	673024	354324	60818	142802	6592	0	259046	0	0	0	0	0	0	0	0	1960842

Les totaux sont les sommes des différents chapitres, matériels et équipements et autres produits

Source : Rapports d'activités mensuels des EMACI 2004 pour les solides

ONAP pour les hydrocarbures

Exportation du Mali en tonnes pour 2004

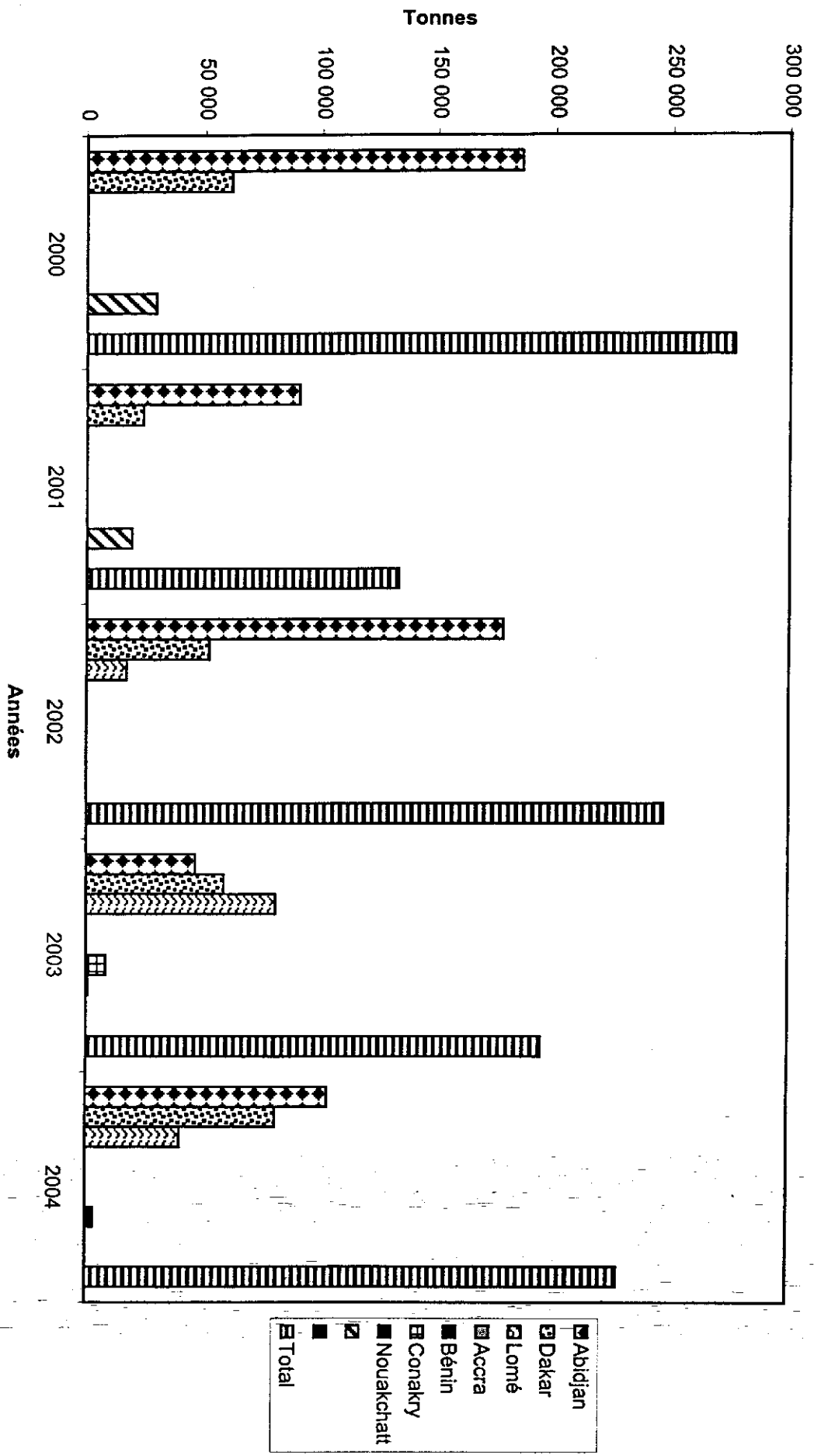
	EMACI	EMASE RTE	EMASE FER	EMASE TOTAL	EMATO	EMAGUI	EMAGHA	EMAMAU	BENIN	TOTAL
Chap. 4	0	0	0	0	0	0	0	90	0	90
Miel et dériv	0	0	0	0	0	0	0	90	0	90
Chap. 8	592	108	1816	1924	0	0	0	0	0	2516
Fruits	592	108	1816	1924	0	0	0	0	0	2516
Chap. 10	0	3764	0	3764	0	0	0	92	0	3856
Riz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mil/Sorgho	0	3764	0	3764	0	0	0	92	0	3856
Chap. 12	247	0	0	0	0	0	0	0	0	247
Amendes d'a	247	0	0	0	0	0	0	0	0	247
Chap. 13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gomme ara	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chap. 21	20	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Produit alim	20	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Chap. 28	0	0	0	0	0	14	0	0	0	28
Tourteau	0	0	0	0	0	14	0	0	0	28
Chap. 41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peaux et cui	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chap. 52	100308	90	64997	65087	39957	149	0	0	0	205650
Coton	100308	90	64997	65087	39957	149	0	0	0	205650
Chap. 56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fibre de dah	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chap. 72	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferrailles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chap. 87	0	0	5	5	0	0	0	0	0	5
Véhicules	0	0	5	5	0	0	0	0	0	5
Divers	1802	8230	1962	10192	0	12	0	3030	0	15048
<b>TOTAL</b>	<b>102969</b>	<b>12192</b>	<b>68780</b>	<b>80972</b>	<b>39957</b>	<b>175</b>	<b>0</b>	<b>3212</b>	<b>0</b>	<b>227285</b>

Les totaux sont les sommes des différents chapitres et des divers

Source : Rapports mensuels des EMACI 2003



# Evolution des exportations des marchandises solides du Mali par corridors





MINISTERE DE L'EQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple - Un But - Une Foi

\*\*\*\*\*

## LES TRANSPORTS FLUVIAUX

Deux fleuves offrent aujourd'hui un intérêt majeur pour le Mali :

- le Niger, dont le bief central est très anciennement utilisé pour la navigation.
- le Sénégal, dont le rôle actuel est tout à fait marginal mais dont l'aménagement donne lieu à de vastes projets.

I.

### LE FLEUVE NIGER

Le fleuve Niger est composé du bief sud et du bief nord.

#### 1.1. Le bief amont du Niger ou bief sud.

Le Niger peut être remonté par des bateaux de commerce:

- de Bamako à Kouroussa (374km)
- ou en empruntant le Milo affluent du Niger de Bamako à Kankan (385km).

Ces deux villes sont reliées au port de Conakry par une route et un chemin de fer. Le cours supérieur du Niger permet une deuxième liaison mer- Bamako. La guinée a entrepris la rénovation complète du port de Conakry.

La navigation est assurée habituellement sur ce bief de fin Juin à début Décembre.

Le Niger dans son bief Sud coule sur des formations rocheuses.

La Compagnie Malienne de Navigation a l'habitude d'assurer sur ce bief un faible trafic annuel de 500T de produits alimentaires. L'exploitation de la liaison Bamako-Kankan par bateaux remonte aux années 1918 et s'est développée avec la construction de la voie Kankan-Conakry. Le Trafic fluvial de la CMN sur le réseau amont du Niger a évolué de 63 tonnes de produits et 4308 passagers durant la campagne de 1967/ 68 à 926 tonnes de produits et 1926 passagers en 1977/ 77.

Actuellement on enregistre seulement quelques produits et passagers.

Le réseau amont fait également l'objet d'une exploitation informelle par des pinassiers dont les activités sont orientées essentiellement sur le transport fluvial de bois de-chauffe et du sable vers Bamako. Il faut retenir que le bief sud n'a pas fait l'objet d'étude approfondie et son développement futur est lié à la construction de la route Bamako- Kourémalé- Kankan dont le financement est acquis et les travaux ont démarré.

Le Niger n'est pas navigable entre Bamako et Koulikoro à cause des rapides de Sotuba et de Kenié. Toutefois il est possible de franchir ces rapides en période de hautes eaux avec du matériel léger.

## 1.2. Le bief aval (bief Nord) du Niger ou Grand Bief

Le bief aval ou bief Nord s'étend de Koulikoro à Ansongo, sur une longueur de 1.408 km.

Il est partagé en 3 sections :

- Koulikoro - Mopti (504 km)
- Mopti - Tossaye (694 km)
- Tossaye - Ansongo (210 km)

### 1.2.1. Koulikoro - Mopti.

Il se caractérise par une série de seuils sableux et rocheux et une zone boueuse à l'entrée du port de Mopti. Le balisage de ce tronçon effectué à l'époque coloniale (en 1957) avait complètement disparu en 1993, date à laquelle la compagnie malienne de navigation a pu assurer la pose sur ce tronçon d'une dizaine de balise en poteau face à des besoins de 58 balises.

Ce tronçon est la section pratiquée depuis longtemps, et la mieux connue.

Entre Koulikoro et Fanchon, la Navigation est possible en moyenne six mois. La section Fanchon - Markala 95 km est navigable toute l'année, grâce au barrage de Sansanding. Ségou port de l'office du Niger, est situé sur cette section, à 50 km en amont du barrage, que contourne le canal de Markala.

Entre Mopti et Markala, à Diafarabé, prend naissance le Diaka, affluent le plus important du Niger, puis d'autres affluents du « Delta vif » participent aux pertes avant que le Niger ne reçoive l'apport majeur du Bani à Mopti.

Sur ce tronçon la navigation s'arrête souvent en début Décembre.

Divers procédés sont envisagés pour améliorer les conditions de navigation sur Koulikoro - Mopti, dont le plus remarquable serait sans doute le soutien du débit au moyen de lâchages du barrage de Sélingué.

### 1.2.2. Mopti - Tossaye

C'est un bief dunaire homogène jusqu'à Kyra à 60 km en amont de Tossaye. Sur la section Kyra-Tossaye apparaissent des affleurements rocheux relativement dangereux juste en aval de Kyra ainsi qu'en amont et en aval du défilé de Tossaye.

Le chenal à travers le lac Debo présente des difficultés énormes en raison du dépôt de sédiments transportés par le fleuve.

Le cas du canal Kourioumé-Kabara (escale de Tombouctou) mérite une attention particulière du fait de son ensablement.

Sur le tronçon Mopti-Tossaye, la CMN a procédé en 1993 à la pose de 9 balises canadiennes en poteau.

Entre Mopti et Diré, la pente moyenne est extrêmement faible : 1,2 cm / km et varie considérablement au cours du cycle de crue.

La CMN navigue entre Mopti et Diré sept mois et demi sur douze.

Entre Diré et Kyra, la pente est à peine plus forte (2cm / km) et les seuils sont tous sableux.

Le canal de Kabara (9km) très ensablé, ne permet l'accès à Kabara, port de Tombouctou, que quelques semaines par an. On peut naviguer par contre entre Diré et Kyra du 01 - 09 au

15 - 04. six mois et demi sur douze ce qui limite considérablement le trafic entre Mopti et Gao.

### **1.2.. Tossaye-Ansongo**

De Tossaye à Bourem le Niger coule entre les dunes et la pente est en moyenne de 4cm/ km. Entre Bourem et Gao la pente est de 5cm / km. Il faut signaler à ce niveau que l'accès au port de Gao est rendu impossible à cause de l'ensablement. La profondeur de l'eau n'atteint qu'un à deux mètres en période de crue alors qu'elle était de quatre mètres autrefois.

La section Tossaye – Bourem présente des caractéristiques voisines de celles de Mopti-Kyra.

A partir de Bourem, le Niger emprunte une vallée qui rejoint elle – même à Gao la vallée fossile du Tilemsi. La navigation peut avoir lieu entre Tossaye et Ansongo de début Septembre à fin Avril : 8 mois

En raison de la raideur de l'onde de crue, les dates ne diffèrent que de quelques jours des dates de début et de fin de navigabilité à 1.40 m d'enfoncement .

Les périodes de navigabilité sur un trajet plus long se déduisent aisément. Par exemple :

- sur la relation Koulikoro-Gao, la navigation peut commencer le 25 Août et prendre fin le 30 Décembre, soit une période de 135 jours

- sur la relation Mopti – Gao, la navigation peut commencer le 20 Août et prendre fin le 1<sup>er</sup> Mars, soit une période de 190 jours, soit presque deux mois de plus.

Au cours des dix dernières années la durée de navigation s'est réduite à 105 jours sur Koulikoro-Gao, soit 130 jours sur Mopti-Gao.

### **1.3. Le Niger en aval d'Ansongo.**

Le Niger n'est pas navigable sur le plan commerciale entre Ansongo et l'aval des rapides de Tillabéri, à 110km de l'amont de Niamey, soit sur une longueur de 244 km.

Il s'agit d'un bief à forte pente et à faible tirant d'eau, au lit encombré de roches, coupé par des rapides à Labbézanga, Ayoro et Tillabéri.

Le Niger est ensuite navigable jusqu'à la retenue de Kainji, puis jusqu'à la mer. Il y a exactement 2000km d'Ansongo à la mer.

### **1.4. Les biefs adjacents.**

#### **1.4.1. Les canaux de l'office du Niger (200 km)**

Ils comprennent le canal du Sahel (136km), le canal du Macina (56km) et leur canal adducteur commun (8km), qui les met en communication avec la retenue de Markala.

Ils sont navigables toute l'année, au mouillage minimum de 0,90-m en principe et les écluses d'accès ont pour dimensions 50 m x 8,50 m.

Leur mauvais entretien limite cependant leur navigabilité.

#### 1.4.2. Le Diaka

Il est navigable dans les mêmes conditions que le Niger sur une distance de 50km c'est à dire jusqu'à Tenenkou.

#### 1.4.3. Le Bani

Il est navigable dans les mêmes conditions que le Niger sur une distance de 225km.

#### 1.4.4. Le Bara-Issa

Il est aussi navigable que l'Issa-Ber (ou le Niger), mais il est plus étroit et décrit d'innombrables sinuosités.

Suite aux investigations effectuées en 1994 par la Direction Nationale de l'hydraulique et de l'Energie et la Compagnie Malienne de Navigation, les travaux d'amélioration des conditions de navigation du bief Nord du Niger devront porter sur les éléments suivants :

A court terme :

Pose de 106 balises et 10 katadiopres.....	60.000.000cfa
Réparation et entretien des quais de Tonka, Niafunké, Diré, Ségou, Ké-Macina, Diafarabé, Akka, Gourma-Rarhous, Temera	130.000.000 f cfa
Sous/Total.....	190.000.000 f cfa

A moyen terme :

Acquisition d'un dragueur.....	75.000.000 fcfa
Dragage chenal du canal Kouroumé- Kabara.....	200.000.000 fcfa
Dragage canal Markala et accès (exécuté...)...	120.000.000 fcfa
Dragage chenal du lac Debo.....	380.000.000 fcfa
Dragage accès au port de Gao et clôture.....	100.000.000 fcfa
Sous/ total.....	1. 550.000.000 fcfa

**Total général (court et moyen termes) ..... 1. 740.000.000 fcfa**

#### 1.5.Trafic fluvial sur le Niger

Le réseau Nord du fleuve Niger du point de vue exploitation se présente comme le bief principal des activités de transport fluvial.

La CMN a assuré sur ce bief des trafics de pointe en 1967/68 de 63816 tonnes de produits et 46593 passagers. Durant la campagne 1976/77 le trafic a baissé et a continué de chuter pour ne représenter que 9361 tonnes et 12350 passagers en 1999/2000, contre 7769 tonnes et 14153 passagers en 2000/2001. En 2001/2002, la CMN a transporté 11692 passagers (soit une baisse de 13 % par rapport à la campagne 2000/2001) et 7677 tonnes de produits (soit une baisse 1,2 % par rapport à 2000 / 2001). En 2003/2004 la CMN a transporté 9708 tonnes de produits (soit une hausse de 52% par rapport à 2002/2003 qui étaient 6360 tonnes). Le trafic passagers avec 11545 personnes en 2003/2004 a augmenté de 41% par rapport à 2002/2003.

Les distances moyennes de transport de marchandises et de passagers ont évolué respectivement de 498 km et 340 km en 1976/77 à 478 km et 429 km en 1994/95 pour être de 475 km et 544 km en 1999/2000, contre 482 km et 521 km en 2000/2001, 428 km et 518 km en 2001/2002, 600 km et 505 km en 2003/2004.

Cette baisse continue du trafic du bief nord du Niger est liée à plusieurs facteurs dont :

- . l'amélioration de l'état (bitumage) des routes Bamako- Ségou- Mopti, Sévaré- Gao, Markala- Niono, Markala- Macina.
- . La dégradation des conditions de navigation (manque de balisage et ensablement du chenal navigable, dégradation des quais et des ports).
- . La réduction de la période de navigation consécutive aux sécheresses des années 73/74 et de 1980/1990 (la navigation a été réduite de 90 jours).
- . Les difficultés de gestion de la CMN( obsolescence des bateaux, manque de pièces détachées, problèmes organisationnels, difficultés de trésorerie etc.)

A l'heure actuelle on peut constater que les principaux ports de trafic de marchandises sont par ordre décroissant :, Mopti, Kabara, Koulikoro, Gao , Ségou.

Il faut également signaler sur le bief Nord , la présence d'une flotte de pinassiers qui mènent une activité diversifiée de transport fluvial. Bien que l'activité des pinassiers soit assez mal connue ,on peut évoquer quelques tendances la concernant. En effet c'est durant les années 1960 que les pinasses ont connu un fort développement lié à la disponibilité de moteurs hors bord robustes et à la création en 1962 de la coopérative des transporteurs fluviaux de Mopti.

La capacité unitaire des pinasses destinées principalement aux transports longue distance varie de 20 à 100 tonnes( avec possibilité de transport de 10 à 80 passagers).L'enfoncement des pinasses étant de 0.70m, les pinassiers débutent généralement leurs activités 2 semaines avant la CMN dont les bateaux ont un enfoncement de 1.10m en général.

Une enquête menée en 1995 à Mopti a permis de dénombrer au niveau de la coopérative et du syndicat des transporteurs fluviaux de Mopti 94 pinasses d'une capacité de 3820 tonnes plus 2685 places. Il faut également signaler l'existence de pinasses à Ségou, Kabara, Diré, Gao, Niafunké et Tonka dont les caractéristiques pourront être cernées dans le cadre d'une étude en cours sur les transports fluviaux. Généralement les pinasses assurent le transport des céréales, du poisson, de la farine, des nattes ,du bois et autres produits alimentaires .

L'enquête sur la navigation fluviale par pirogue sur le Niger effectuée en 1983, faisait une estimation du trafic marchandises des pinasses à hauteur de 150000 tonnes dont les 80% s'effectuaient sur le tronçon Ségou- Mopti- Tombouctou avec une nette dominance de Mopti pour 50% du trafic. Cependant il faut signaler que la grande majorité de ces transports s'effectue sur des distances relativement courtes et en complémentarité avec les transports effectués par la CMN.

Pour l'avenir, on peut penser que les activités de transport fluvial se concentreront surtout dans la zone Mopti- Tombouctou ou plusieurs villages ne sont accessibles que par le fleuve durant une bonne partie de l'année.

En effet le constat général qu'on peut faire actuellement , est que le transport fluvial a pris du recul chaque fois qu'il était doublé d'une voie routière ou d'une voie ferroviaire.

### Les tarifs de transport fluvial

Au niveau de la Compagnie Malienne de Navigation, les tarifs de transport fluvial varient en fonction de la nature des produits transportés et se présentent comme suit :

Désignation	Prix de la T ./km en FCFA	
	1999/2000	2000/2001
Céréales et produits locaux d'alimentation	14,14	21,38
Matériaux de construction	22,88	34,58
Hydrocarbures	28,81	0,09289
Machinerie lourde	69,61	131,56
Boissons alcoolisées denrées périssables	42,53	64,32

Pour le transport des passagers la CMN applique des taux variant de 8,79 F CFA la VKM en 4<sup>ème</sup> classe à 165,7cfa la V.Km en cabine de luxe.

Les tarifs de la campagne 2000 / 2001 étaient appliqués

également durant la campagne 2001 / 2002 , 2002/2003 et 2003/2004.

Les pinassiers pratiquent des prix variant très souvent en fonction de la nature des produits et des relations desservies. On peut citer quelques exemples de tarifs pratiqués par les pinassiers :

- Mil sur Mopti- Korioumé..... 36,58cfa la t/ km
- Ciment sur Mopti – Korioumé..... 48,50 cfa la t/ km
- Graviers sur Tonka- Korioumé..... 38,70cfa la t/ km

Les pinassiers qui très souvent transportent des passagers sur les marchandises embarquées pratiquent des prix très diversifiés sur les passagers suivant les relations concernées. D'un taux de 15cfa le V. km sur une distance de 50km, le V/ km peut-être de 25cfa sur une distance plus courte. LE TRANSPORT FLUVIAL

Les transports fluviaux de la compagnie Malienne de Navigation ( COMANAV) ont chuté tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises durant la période 1994 – 2004 . Le nombre de voyageurs de la COMANAV a évolué de 21 919 personnes (en 1994 /1995) à 8 169 personnes( en 2002 / 2003 ) , 11545( en 2003 / 2004 ) et 7854 ( 2004/2005 ), soit une baisse moyenne du trafic voyageurs de 1406 passagers par an .

Le tonnage fret et bagages de la COMANAV a également chuté en passant de 9 839 Tonnes en 1994/ 1995 à 6 359 Tonnes pour la campagne 2002 /2003 et 9709 tonnes en 2003/2004 contre 7113 tonnes en 2004 /2005 ( soit une chute moyenne de 272 tonnes par an ).

La recette par voyageur kilomètre a évolué de 28 FCFA (en 1994 / 1995 ) à 62 FCFA ( en 2002 /2003 ) , 66 FCFA ( en 2003 /2004) et 63 FCFA ( en 2004 /2005 ) ,soit une augmentation moyenne par an de 3,5fcfa /vkm.

La recette par Tonne kilomètre a évolué de 38 FCFA (en 1994 / 1995 ) à 99,81 FCFA (en 2002 /2003) , 111FCFA ( en 2003 /2004) et 81-FCFA ( en 2004/ 2005) soit une augmentation moyenne annuelle de 4,3fcfa /tkm .

Il faut surtout signaler que la période de navigation a été écourtée par la faiblesse des crues du fleuve entre Mopti et Kabara ( Tombouctou) .

## II. LE FLEUVE SENEGAL

Le Sénégal peut être remonté par des bateaux fluviaux jusqu'à Kayes, soit sur une longueur de 924 km. L'intérêt de cette liaison est qu'elle est d'ores et déjà relayée à Kayes par le chemin de fer vers Bamako, mais aussi qu'à terme elle peut devenir le maillon essentiel d'une voie d'accès fluvio - maritime.

L'estuaire est navigable toute l'année sur 350 km de long, le vent rendant cependant la navigation difficile. La période de navigation diminue ensuite de l'aval vers l'amont, pour être réduite à 5 mois à Ambidédi. Les derniers 50 km, jusqu'à Kayes, sont particulièrement difficiles : ils comprennent au moins 5 seuils rocheux, qui ne sont estimés navigables que lorsque le débit dépasse 250 m<sup>3</sup>/s soit 3 mois par an.

### Le problème de l'estuaire

Actuellement, une double rupture de charge est nécessaire : soit à Nouackchott et Rosso ,soit à Dakar et Saint – Louis. Pour tenter de surmonter cet handicap, l'OMVS a lancé une étude d'aménagement du port de Saint –Louis.

La navigation fluvio- maritime traditionnelle étant exclue pour des raisons de tirant d'eau (environ 3 m toute l'année seraient nécessaires à sa rentabilité) , la solution envisagée à long terme est , pour le Mali, celle des navires portes – barges. Ce système beaucoup mieux adapté aux trafics légers de marchandises diverses, a des coûts d'exploitation assez mal connus dans les conditions analogues à celles de l'embouchure du Sénégal.

L'existence d'une forte houle et de la barre à l'embouchure rend peu opérants les divers systèmes existants.

L'étude actuelle, dont les conclusions ne sont pas encore connues, porte sur un aménagement traditionnel du port de Saint Louis, permettant l'accès aux cargos maritimes de 8m de tirant d'eau.

### L'aménagement du fleuve

L'aménagement du fleuve Sénégal pour la navigation a donné lieu récemment à une étude de l'OMVS.

Cet aménagement doit tenir compte de l'aménagement des barrages de Diama et de Manantali. Les conditions de navigabilité varieront avec l'utilisation progressive différenciée de ces ouvrages.

## POSSIBILITES ET PROJETS D'AMELIORATION DU FLEUVE SENEGAL

Le Sénégal constitue, après le Niger, le fleuve le plus grand de l'Afrique Occidentale. La direction générale de son cours est orientée dans le sens de la latitude d'Est en Ouest. Le fleuve traverse trois régions principales, à savoir :

- . Le haut bassin qui s'étend de la source dans le Fouta Djallon à Bakel
- . La vallée de Bakel à Dagana
- . Le delta va de Dagana à la mer.

La section navigable du fleuve Sénégal va de son embouchure (Saint – Louis) à la ville malienne de Kayes située dans le haut bassin. Il existe de nombreux bras parallèles au lit principale du fleuve dont le plus important est celui du Doué en aval de Podor.

La pente moyenne sur le secteur navigable est seulement de 2.1 cm/ km avec un maximum de 8cm/km sur le tronçon Kayes – Bakel et de 0.5cm/km dans le delta en aval de Dagana.

L'embouchure du fleuve tombe dans la catégorie des embouchures bloquées avec une passe dérivante qui pose de sérieux problèmes d'accès du fleuve aux navires de mer

## LES RESSOURCES ET LES POTENTIALITES DU BASSIN DU FLEUVE SENEGAL

Le bassin du fleuve Sénégal regorge d'immenses ressources et potentialités qui se présentent de manières suivantes :

### - Le potentiel humain

Chiffrée à environ 3 millions d'habitants en 1998, la population du bassin du fleuve Sénégal représente les 13,6% de la population totale des trois pays. Cette population s'adonne principalement à l'agriculture, l'élevage et la pêche. Ces secteurs sont fortement conditionnés par la disponibilité en eau et présentent une précarité et une vulnérabilité des systèmes de production.

La population du bassin est marquée par l'émigration de la population masculine active que le programme de l'OMVS se propose de combattre.

### - Le potentiel d'agriculture irriguée

Les terres cultivables dans la vallée et le delta du fleuve Sénégal sont évaluées à plus de 800.000 ha. La régularisation des débits du fleuve et l'arrêt de la remontée de la langue salée permettent d'assurer l'irrigation de 375.000 ha.

Pour ce volet, il est envisagé le développement des moyens techniques institutionnels et financiers appropriés pour le rythme d'aménagement, améliorer les techniques culturales afin d'accroître les rendements et favoriser la diversification des cultures.

Pour sauvegarder les intérêts des population il est prévu une association étroite entre les branches d'activités de l'élevage, de la sylviculture et de la pêche.

- **Le potentiel de production animale**

Le bassin abrite environ le ¼ du cheptel bovin et environ le 1/5 du cheptel ovin - caprin des 3 trois Etats.

- **Le potentiel sylvicole**

Dans la vallée et le delta .les principales ressources sont tirées de quelques forêts de bois servant de combustibles.

- **Le potentiel piscicole**

La pêche continentale est influencée par les variations climatiques et les mises à terre sont relativement faibles.

Les réductions des surfaces inondées a provoqué une baisse de production d'espèces piscicoles du bassin . Un relèvement progressif du niveau d'étiage du lit mineur du bras principal et de certains bras secondaires permettra le développement d'espèces variées.

- **Le potentiel minier**

Le potentiel minier du bassin représente une bonne partie des ressources minières reconnues au niveau des trois Etats. Il comprend d'importantes substances minières telles que le fer, les phosphates, la bauxite, les marbres , le calcaire, les argiles et une présence non moins importantes d'or, de cuir, de chrome, de diamant, d'uranium.

Ces substances sont la plupart situées dans une zone plus ou moins large ceinturant le cours du fleuve et ses affluents, mais à plus de 400 km du front atlantique.

L'exploitation de ces minerais dépend dans une grande mesure de la disponibilité de l'énergie et de système de transport bon marché. L'énergie de Manantali et les perspectives de développement du transport fluvial seront des facteurs déterminant du développement minier du bassin .

- **Le potentiel de production énergétique**

Les sites de barrage sur le fleuve Sénégal et ses affluents susceptibles de produire de l'énergie hydro-électrique a meilleur coût dans le haut bassin, ont un potentiel productible total d'environ 4.500 Gwh parmi lequel un potentiel de 3.300 Gwh intéresse l'OMVS.

La centrale et les lignes de transport d'énergie et d'interconnexions de Manantali en cours de réalisation, constituent le premier maillon d'une chaîne de production englobant Galougo (1500 Gwh ) , Petit Gouina (500 Gwh), Félou (400Gwh) et Gourbassi (100Gwh).

### - Le potentiel industriel

Le tissu industriel du bassin est peu développé et est marqué par l'existence de quelques unités de production agro- industriel dans le delta du fleuve. Les perspectives de développement de ce secteur se dessinent à l'horizon, avec la disponibilité prochaine de l'énergie de Manantali dont une bonne partie transitera par l'artère ouest longeant le fleuve Sénégal.

### - Le potentiel touristique

Cette branche d'activité est peu développée dans le bassin qui regorge cependant de potentialité touristique marquée par des monuments historiques, des parcs d'attraction (langue de barbarie, djoudj, diawling), des chutes pittoresques (Gouina, Félou), le lac de retenue de Manantali etc...

Une politique de promotion et de valorisation de ce potentiel est actuellement mise en œuvre. Le développement de ce secteur intéresse la navigation.

### L'OMVS et l'aménagement du fleuve Sénégal

L'idée de valoriser les importantes potentialités en eau, terre, énergie ressources minières et autres du bassin par une régularisation des débits du fleuve Sénégal est très ancienne. La concrétisation de cette idée a suivi un long processus à travers plusieurs organismes devanciers, et abouti en 1972 à la création de l'OMVS. Le Mali, la Mauritanie et le Sénégal ont signé à cet effet la convention du 11 Mars 1972.

L'OMVS a défini une stratégie cohérente de développement multi-sectoriel et intégré des ressources, inscrite dans un programme à court et moyen terme. Ce programme comporte deux aspects :

- le premier aspect porte sur la mise en place d'une infrastructure régionale de 1ere phase basée, sur une régularisation des débits à 300m<sup>3</sup>/s à Bakel, garantie 9 années sur 10 et comprenant d'une part des ouvrages majeures :
  - Le barrage anti- sel et d'irrigation de Diama ;
  - Le barrage régulateur et hydroélectrique de Manantali ;
  - le chenal navigable et les infrastructures portuaires à Saint -- Louis, Ambidédi et au niveau des escales fluviales de Rosso, Richard -- Toll, Dagaña, Podor, Boghé, Kaédi, Matam, Bakel et Gouraye; (lors de l'étape de croisière de la navigation) ;

- La centrale hydroélectrique au pied du barrage de MANANTALI et les lignes de transport d'énergie haute tension et d'inter-connection aux réseaux nationaux.

Des ouvrages associés tels que :

- Les endiguements le long des deux rives du fleuve ;
- les routes d'accès aux barrages de Diama et Manantali
- la route de liaison Diama - Rosso en rive droite.

Le deuxième aspect à trait au développement et à l'exploitation des ressources et services rendus disponibles grâce à ces ouvrages, à savoir :

- l'irrigation de 375.000 ha de terres cultivables ;
- la production de 800 Gwh/an d'énergie hydroélectrique garantie 9ans sur 10 ;
- le transport fluvial ouvert au commerce international ;
- l'alimentation en eau potable des localité riveraines ;
- l'amélioration et remplissage de lacs de Guiers et du R'KIZ
- l'écrtage des crues par Manantali en vue de réduire les risques d'inondation dans la vallée ;
- le maintien des conditions écologiques acceptables dans le bassin du fleuve Sénégal.

#### Etat d'avancement du programme de l'OMVS

- les barrages de Diama et de Manantali, constituant la première tranche du programme d'infrastructure régionale sont achevés depuis respectivement 1986 et 1988 :

Diama situé à 26 km en amont du pont Faidherbe et à 50km de l'embouchure, en plus de sa fonction principale d'arrêter la remontée de la langue salée, crée avec l'aide des endiguements construits le long des deux rives, un réservoir d'eau douce de volume variant 250 et 535 millions de m<sup>3</sup> suivant les côtes de gestion respectives de +1.50 m et +2.50 m IGN. Il permet également le rehaussement du plan d'eau profitable à la navigation jusqu'au PK 530.

Le barrage comporte une écluse de navigation dont les dimensions du sas sont : 173mx11.50 m et - 5.26m IGN.

- Manantali, avec un volume de retenue de 11 milliards de m<sup>3</sup> d'eau, contrôle un peu plus de la moitié des écoulements du fleuve et assure à terme un débit de 200m<sup>3</sup>/s pour l'agriculture et un débit additionnel de 100m<sup>3</sup>/s à la navigation.

- Grâce à l'exploitation de ces ouvrages, l'agriculture irriguée qui a atteint une superficie aménagée estimée à 120.000 ha et l'alimentation en eau potable, constituent à l'heure actuelle les principales utilisations de l'eau régularisée du fleuve Sénégal.
- La présence permanente des eaux a permis le développement de nombreuses activités marquées par un accroissement de la population.

- Pendant l'hivernage 1998, le niveau de la retenue de Manantali a atteint la cote 206.15 m IGN pour la cote d'exploitation maximale fixée à 208mIGN. Pour assurer les besoins actuels de la période d'étiage, les lâchers programmés de décembre 1998 à mars 1999 varieront de 9m<sup>3</sup>/s à 120m<sup>3</sup>/s et la gestion du barrage de Diama sera maintenue entre les côtes 1.95m et 2.10m IGN.
- Les travaux de construction de la centrale hydroélectrique de Manantali et les lignes de transport d'énergie H.T ont débuté pour prendre fin à l'horizon 2001.
- La disponibilité d'une énergie bon marché contribuera de manière décisive au développement de tous les secteurs d'activités du bassin.
- Pour assurer d'une façon évolutive et rationnelle les besoins en eau pour l'irrigation, l'énergie, la navigation, l'alimentation en eau et pour réduire les effets négatifs des aménagements, l'OMVS a lancé un programme d'optimisation de la gestion des réservoirs de DIAMA et de Manantali.
- Ainsi, il reste la réalisation du dernier volet de l'infrastructure régionale de première phase que constitue le projet navigation. Ce volet a fait l'objet de plusieurs études qui ont permis de définir la capacité de la voie fluviale à accommoder à un trafic estimé à plus de 10 millions de tonnes par an.

Mais les aménagements requis demandent d'importants investissements initiaux qui ont amené l'OMVS à adopter une stratégie de réalisation par étape. L'option de navigation mixte mer / fleuve à partir des ports atlantiques existants, constitue l'une des premières étapes de cette stratégie.

Les éléments d'une étude de factibilité de cette phase transitoire font l'objet des présents termes de référence qui se resument comme suit :

## CONTEXTE DU PROJET NAVIGATION

### Aménagement du fleuve pour la navigation

L'aménagement du fleuve pour la navigation a fait partie des programmes des différents organismes qui furent chargés de la mise en valeur du bassin du fleuve Sénégal, démontrant ainsi l'intérêt constant des Etats pour ce projet. C'est ainsi que de nombreuses études furent réalisées.

La dernière étude menée sur le projet est l'étude d'actualisation (1989- 1991) financée par la Banque Africaine de Développement. Cette étude a abouti à des projections de trafic raisonnable et à une optimisation des investissements requis, donnant des rentabilités économique et financière très intéressantes. Toutefois les résultats obtenus sont largement tributaire du transport de masse lié à l'exploitation des gisements de phosphates de la moyenne vallée dont les dates prévisionnelles de démarrage restent encore très incertaines.

- Consciente des difficultés réelles de justification du projet dans toutes ses composantes originelles avant la mise en exploitation des gisements miniers, l'OMVS a procédé en décembre 1992 à quelques réaménagements susceptibles de réduire les investissements initiaux, à savoir :

- L'économie du coût prohibitif du décrochement du tronçon Ambidédi- Kayes en ramenant le terminus fluvial à Ambidédi ;
- Le différé de la réalisation du port fluvio – maritime de Saint Louis dont les investissements représentent les 54% des investissements totaux.
- La réalisation d'ouvrage complémentaire au terminus d'Ambidédi ( gare commerciale route bitumée Ambidédi – Kayes, port à Kayes etc...)
- La mise en œuvre dans les meilleurs délais d'un système transitoire de navigation mixte fluvio – maritime reliant l'hinterland du fleuve aux ports de Dakar et Nouakchott

Ce système comprend :

- Mise au point de dispositifs pour le passage sécuritaire de l'embouchure du fleuve au niveau de la barre à Saint –Louis ;
- Aménagement d'un chenal navigable de 35m de large et 905 km de long de Saint- Louis à Ambidédi ;
- Aménagement d'un terminal fluvial à Ambidédi avec des aménagements complémentaires (gare complémentaire, route bitumée Kayes Ambidédi)
- Réhabilitation des escales existantes ( Saint Louis, Rosso, Richard Toll, Podor, Kaédi, Matam et Bakel)
- Organisation des aides à la navigation ( pilotage à Saint Louis, balisage et entretien du chenal, télécommunication)
- Achat d'une flotte capable de franchir la barre et naviguer sur le fleuve
- Implications des privés dans la mobilisation des investissements privés, l'exploitation commerciale de la flotte, la rentabilisation des aménagements.
- Mise en place des dispositions de protection de l'environnement et de la valorisation des effets positifs des aménagements.

### Le secteur des transports

La navigation sur le fleuve aura des incidences certaines sur les voies de transport existant entre les zones du projet ainsi définies et les ports atlantiques de l'Afrique de l'ouest. Il s'agit en particulier des modes de transport ferroviaire, routier et maritime axés sur les ports de Nouakchott, Dakar, Abidjan, et dans une moindre mesure les ports de Conakry, Lomé, et Cotonou. Ces différents modes de transport en présence sont complémentaires, voire parfois concurrentiels surtout en ce qui concerne les voies d'accès au Mali.

L'unique voie ferrée , long de 643 km de Diboli à Koulikoro, fait partie de la voie internationale reliant le Mali au port de Dakar. Depuis 1981, d'importants efforts ont été consentis pour rendre efficace ce mode de transport par des améliorations dans les infrastructures et dans la coopération entre le chemin de fer du Mali et l'organisme homologue du Sénégal. A partir d'Ambidédi, la voie ferrée constituera un système de transport complémentaire à la navigation.

L'OMVS a décidé d'exécuter le projet Navigation par phases en identifiant les étapes suivantes :

- Entreprendre les actions permettant le lancement immédiat d'une navigation légère par les privés intéressés en créant les conditions physiques, institutionnelles, juridiques et réglementaires appropriées ;
- réaliser à court et moyen terme une option transitoire de navigation mixte mer/ fleuve à partir des ports atlantiques existants ;
- développer la navigation pour atteindre progressivement le projet de base

La présente étude porte sur l'option transitoire de navigation mixte mer/ fleuve et se donne pour objectifs :

1. proposer dans le détail les actions concrètes devant être amorcées dans l'immédiat ;
2. définir un programme transitoire de lancement de la navigation fluvio – maritime par cabotage sans rupture de charge entre les ports de Dakar et Nouakchott et les localités riveraines de Ambidédi ;
3. déterminer les impacts environnementaux et les mesures d'atténuation ; proposer les actions justifiées au triple point de vue technique, économique et financière pour assurer le développement de la navigation ;
4. définir les mesures institutionnelles, juridiques et réglementaires à mettre en oeuvre pour lancer la navigation.
5. proposer les actions justifiées au triple point de vue technique, économique et financière pour assurer le développement de la navigation.
6. Définir les mesures institutionnelles, juridiques et réglementaires à mettre en oeuvre pour lancer la navigation.

### PHASAGE

Cette phase consiste à évaluer la faisabilité technicoéconomique et écologique d'un système transitoire de navigation mixte mer/ fleuve envisagé, sur la base des résultats des études antérieures, d'investigations de terrain et de recherches complémentaires sur les aspects du projet étudiés. Elle comprend les points ci-après :

- collecte des données de base ;
- estimation du trafic fluvio – maritime ;
- étude des aménagements sommaires et établissement d'un avant – projet d'aménagement requis pour le transport fluvio – maritime ;
- projet de balisage sommaire du chenal navigable ;
- coordination entre voies et modes de transport de surface (routes, chemin de fer, voies fluviales) ;
- organisation et gestion commerciale du système par l'étude des structures de gestion administrative, professionnelle et organisationnelle ;
- programme d'investissement nécessaire en infrastructures et en matériel pour s'adapter à l'évolution des besoins de trafic ;
- classement des opérations et leur rentabilité ;
- examen des possibilités de financement ;

- élaboration des règlements de navigation et d'exploitation technique de la flotte et du transport (actualisation de code relatif à la navigation et aux transports sur le fleuve Sénégal).
- Etudes des impacts socio-économiques et environnementaux et les mesures d'accompagnement.

### Estimation du trafic fluvio - maritime

A la lumière des données socioéconomiques recueillies on ajustera les projections de trafic global de l'étude d'actualisation en indiquant pour chaque flux et trafic, les origines/ destinations pour :

- les transports intérieurs de la vallée ;
- les transports entre la vallée et les capitales et ports existants ;
- les échanges extérieurs de la vallée rive gauche / droite avec le Mali ;
- les transports de transit du Mali, via le Sénégal la Mauritanie et la Côte d'Ivoire et les perspectives d'évolution.

Pour tenir compte du caractère transitoire du système de navigation envisagé, les prévisions de trafic seront faites pour les horizons de planification de 2000, 2005, 2010 et 2015, et sur la base de marchandises générales solides et liquides.

### Etude des aménagements

#### **La liaison mer/ fleuve**

Avant la réalisation du complexe portuaire fluvio - maritime de Saint- Louis, la barre peu profonde et le caractère dérivante de la passe à l'embouchure représentent l'obstacle principal qui freine le développement des transports fluvio - maritime pour certains types de bateau de mer.

Toutefois , d'après les statistiques dépouillées sur les fonds à la barre, les profondeurs d'eau garanties en marée haute sont estimées à 2.m50 Ces profondeurs assurent le passage libre de petits bateaux caboteurs ou autres embarcations à fond plat de tirant d'eau limite de 2m10. L'acquisition et l'exploitation expérimentale de ces types de bateaux caboteurs avaient été envisagé par l'OMVS.

Dans le cadre des disposition provisoires de 1ere urgence à prendre pour assurer la liaison fleuve- océan deux solutions avaient été envisagées :

1. la mise au point de techniques nécessaires au passage à la barre en toute sécurité de bateaux caboteurs ou cargos fluvio- maritimes autotractés, poussés ou remorqués ;
2. le creusement d'un chenal d'accès stabilisé peu profond à travers la langue de barbarie non loin du port de pêche actuel, permettant le passage de bateaux de faible tirant d'eau.

### Aménagement Sommaire du chenal navigable

Sur la base de l'analyse des rapports antérieurs, des résultats du model mathématique d'étiage du fleuve et des données supplémentaires les plus récentes ,notamment celles du programmes d'optimisation de la gestion des réservoirs des barrages de Diama et Manantali, on procédera à l'évaluation des débits et le niveau de référence de la navigation .

Une simulation mathématique éventuelle du système du fleuve sera un outil pour définir les incidences hydrauliques et morphologique des travaux éventuels sur les seuils et sur le régime du fleuve, la consistance des travaux de dragage.

### Les aides à la navigation

Le balisage , le pilotage à la barre et dans l'estuaire, le système de télécommunication font partie des mesures d'aides techniques et opérationnelles à la navigation. Ils devront donc être adaptés aux conditions de navigation fluvio-maritime, le long des côtes, à la barre, aux secteurs du fleuve etc...

### Installations portuaires au niveau des escales.

Dans le cadre des études BBL-SW (1982- 1985), tous les sites retenus ont fait l'objet d'importants travaux géologiques, géotechniques, topographiques et bathymétriques.

Des plans directeurs ont été élaborés pour tous les sites portuaires.

En s'appuyant sur la documentation existante et sur les résultats des visites de terrain, on identifiera les travaux de première urgence au niveau de chaque escale en vue de faciliter le traitement des marchandises et le débarquement/ embarquement des passagers.

### Installations portuaires et ouvrages complémentaires à Ambidédi .

Le site d'Ambidédi est choisi comme port fluvial terminus du système de navigation et constitue donc un important port d'éclatement quelque soit les étapes d'aménagement envisagées. Il s'agira de réaliser dès la première étape :

- les infrastructures et équipements nécessaires à assurer le transbordement fleuve/ route et fleuve/ chemin de fer.
- Les ouvrages complémentaires requis pour rendre fonctionnel le port fluvial tels que :
  - une gare commerciale ;
  - une route bitumée pour assurer une liaison rapide entre Ambidédi et Kayes ;
  - une ré localisation du chemin de fer et l'aménagement des aires de triage ;
  - assurer la liaison avec le pont de franchissement actuellement en construction au niveau du radier submersible à Kayes en vue d'assurer une continuité de trafic sur la rive droite du fleuve Sénégal.

A cet effet on identifiera le site pour la gare commerciale, ainsi que les terrains requis pour le développement ultérieur du port fluvial. Les travaux topographiques et géotechniques nécessaires pour l'évaluation du volume et du coût des travaux nécessaires seront effectués.

### Le matériel de transport

Les études anciennes avaient analysé et retenu des types de bateaux automoteurs, à savoir : bateau de navigation mixte, bateaux de passagers, cargos fluviaux.

Des études plus récentes ont défini des types de barges et de trains de barges automotrices pour accommoder les volumes de trafics pronostiqués.

Sur la base de ces études et en fonction des évolutions technologiques récentes en matière de construction navale, le Consultant proposera les modifications éventuelles nécessaires à apporter dans les conceptions de ces bateaux. Il prendra en considération dans les calculs des caractéristiques de ces bateaux, le flux et la nature des marchandises (solides, liquides) les conditionnements du frêt (bateau frigorifique ou de transport d'hydrocarbure) et les conditions de protection de la qualité de l'eau et de l'environnement etc...

Le consultant déterminera pour les unités retenues, les caractéristiques géométriques et d'exploitation, les coûts d'acquisition et d'exploitation, les temps de rotation et le parc nécessaire à court terme.

Par la suite, le prix de revient du transport sera estimé pour les origines destinations et si possible pour des produits ou groupes de produits etc...

L'acquisition du nouveau matériel flottant outre atlantique coûtera chère et sa livraison posera bien des problèmes.

### Atelier de réparation de la flotte

Le développement prévisible des transports, par eau amènera naturellement l'augmentation du nombre d'unités de la flotte et par conséquent il se posera la question de l'organisation de son entretien et de sa réparation, et les bases de ravitaillement de la flotte. Ces choix répondront aux critères ci- après :

- volume des travaux de réparation ;
- volumes approximatif des travaux de construction et les investissements à engager ;
- la positions géographique privilégiant les meilleures conditions d'intervention.

### Etudes des impacts socio- économiques et environnementaux.

La mise en place des infrastructures et les modes de fonctionnement du matériel et équipements de la navigation doivent contribuer à la définition et la mise en œuvre d'un programme d'actions environnementales qui visera entre autres trois objectifs :

- garantir des modes d'exploitation respectueux de l'écosystème du bassin du fleuve Sénégal ;
- défendre et valoriser les patrimoines naturels liés à la présence de l'eau ;
- mettre en place des mécanismes pour promouvoir un partenariat entre les acteurs locaux intervenant dans la mise en valeur de l'environnement.

### Organisation et gestion de la Navigation

Le développement des transport fluvio- maritimes demandera la mise au point d'un schéma d'organisation rationnelle afin d'assurer à la flotte sa pleine capacité.

Le consultant devra étudier et proposer un projet d'organisation et de gestion souple efficace du transport fluvio-maritime qui impliquera autant le secteur public que les opérateurs économiques privés nationaux et étrangers. A cet effet il définira et proposera :

- une structure d'information sur le fret fluvial et l'implantation des antenne dans les grands centres générateurs de trafic ;
- une ébauche de structures chargées des activités de transport fluvial et gestion des infrastructures.
- Des conditions de création et de fonctionnement de groupements professionnels de transport fluvial ;
- Une ébauche de politique de financement et d'aides aux artisans et exploitants piroguiers ;
- Des possibilités d'implantation de collectivités et de la société civile dans le fonctionnement, la réalisation et la gestion de certaines infrastructures de la navigation (escales portuaires, matériel de manutention etc.) .
- Des mesure de coordination entre les exploitations des divers modes de transport pour une meilleure répartition du trafic et fret entre modes de transport concurrent, à savoir :
  - la coordination route/ fleuve à Rosso ou Richard -Toll
  - la coordination rail/ fleuve et fleuve/ route à Ambidédi ;
  - le développement intégré fleuve/ route le long de la vallée ;
  - la coordination au niveau du ramassage et l'aménée du fret aux principales escales ;
  - des structures de suivi/ évaluation des besoins annuels en eau du fleuve pour la navigation aux regards des besoins des autres secteurs d'utilisation en relation avec les organes de l'OMVS.
  - des règlements de navigation et d'exploitation technique de la flotte.

Concernant l'entretien du balisage et la voie navigable, le consultant proposera un ou des services d'entretien suffisamment équipés en unités spécialement conçues en vue d'assurer:

- pour le balisage : la surveillance systématique de l'évolution des fonds mobiles, la rectification de la signalisation en fonction des divagations du chenal et l'entretien courant des signaux, bouées, balises etc...
- pour la voie navigable : le nettoyage du fleuve par dragages d'entretien, les études hydrographiques et toutes informations utiles pour la sécurité de la navigation.

Le dragage initial devra bien entendu être prolongé par un entretien permanent vraisemblablement très onéreux.

Huit ouvrages principaux sont envisagés pour rétrécir la voie navigable, relever ainsi le niveau d'eau, améliorer l'écoulement et protéger le fond et les berges contre les attaques du courant, là où l'entretien courant serait trop important.

## CONCLUSION

Après analyse de la situation, la COMANAV est arrivée à la conclusion qu'afin de diminuer les obstacles, pour ce qui est du fleuve Niger, la meilleure solution est de doter la société de bateaux légers à faible tirant d'eau mieux adaptés au régime hydrique actuel. Grâce à cette flotte légère, la navigation qui dure actuellement 3-4 mois sur le tronçon Koulikoro-Mopti durera 5-6 mois et au lieu de 3-5 mois sur le tronçon Mopti- Gao elle durera 10-11 mois.

A cet effet la COMANAV a déjà engagé des requêtes auprès de différentes Institutions financières et de partenaires au développement.

Présentement l'Association des promoteurs du secteur des transports fluviaux de Kayes organise des voyages en pinasse sur le fleuve Sénégal aux tarifs suivants par personne :

- Kayes- Saint Louis: 25000 FCFA.

-Kayes-Matam :15000 FCFA.

-Kayes-Kaeïdi ( Mauritanie) : 17000 FCFA.

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS  
TERRESTRES MARITIMES ET FLUVIAUX

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

**NOTE  
SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

**a) Période coloniale :**

L'axe Dakar – Bamako-Koulikoro a une longueur de 1289 km et contribue fortement au désenclavement du Mali. Il a vu le jour en 1924 avec la jonction des tronçons Dakar- Thiès-Kayes et Kayes-Bamako-Koulikoro.

L'origine première du rail au MALI est à chercher dans la présence française au Sénégal et en Algérie que séparaient les vastes espaces soudanais.

L'idée d'une liaison entre ces deux territoires naquit dès 1848 ; d'abord terrestre, puis ferroviaire entre les deux bassins fluviaux du Sénégal et du Niger aboutissant à Tombouctou, terminus d'une voie ferrée transsaharienne.

Ce projet de liaison Sénégal-Algérie préconisé alors en 1848 par l'explorateur Anne Raffanel ne reçut un début d'exécution sous forme d'ailleurs d'une reconnaissance de piste militaire Kayes- Bamako qu'à partir de 1854 avec la nomination de Louis Faidherbe comme Gouverneur Général.

Le projet de liaison Sénégal-Soudan-Algérie se modifiant avec la multiplication des missions d'exploration et de renseignement ( mission Solleilet 1878-1879-1881, Oscar Lenz en 1880 etc..) dont les conclusions défavorables à un chemin de fer transaharien, étaient par contre favorables à une voie ferrée reliant Médine (puis Kayes) sur le fleuve Sénégal à Toulimandio (puis Koulikoro) sur le fleuve Niger. Une telle liaison ferroviaire permettrait ainsi à la France de réaliser un grand axe de pénétration et aussi commercial de près de 3000 km de Dakar à Niamey et comprenant :

- un tronçon ferroviaire Dakar -Saint Louis
- un tronçon fluvial St Louis – Kayes
- un tronçon ferroviaire Kayes- Koulikoro en passant par Médine – Bafoulabé- Kita et Bamako
- un tronçon fluvial enfin Koulikoro – Niamey en passant par Ségou- Mopti et Tombouctou

Les inconvénients dus à l'intermittence du fleuve Sénégal ont contraint l'administration coloniale à opter pour une liaison ferroviaire Dakar- Koulikoro en abandonnant du même coup la tronçon fluvial St Louis –Kayes.

La construction du tronçon Thiès - Kayes dont l'idée fut émise en 1880, fut entreprise en 1907, soit 3 ans après la mise en exploitation du Kayes- Niger. Elle fut menée sur deux tronçons : Thiès - Ambidédi ( 1907- 1923 ) et Kayes- Ambidédi (1907- 1912) qui fut mise en exploitation provisoirement le 15 Juillet 1907. L'exploitation du tronçon Thiès - Ambidédi commença dès la fin des premiers travaux.

La jonction fut faite avec le Kayes - Niger le 15 Août 1923 à Ambidédi en donnant naissance au plus grand réseau de l'Afrique occidentale française, le chemin de fer de Dakar au Niger long de 1289 km.

La fusion de Thiès - Kayes et de Kayes - Niger fut consacrée administrativement par décret du 28 Mai 1924 de l'administration coloniale après l'inauguration de la ligne le 1<sup>er</sup> Janvier 1924.

La Direction Générale du Dakar -Niger était alors installée à Thiès , entourée des services généraux de gestion ( approvisionnements, comptabilité, administration du personnel) des deux services centraux de l'exploitation du matériel et traction. Sur le tronçon du Kayes- Niger l'on notait un seul centre ferroviaire important chargé du matériel roulant (Bamako- Kayes)

#### **b) Période d'indépendance**

La création de la RCFM a été constatée par l'ordonnance N°62 bis du 29-11-1960 qui définit ainsi en son article 2 son régime juridique: organisme à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière placé sous tutelle du Ministre des Transports et des travaux Publics. Elle a son siège à Bamako et dispose d'une représentation et d'une équipe technique auprès de la Régie des chemins de fer du Sénégal respectivement à Thiès et à Dakar.

Le nouvel organisme dû faire face à un certain nombre de problèmes consécutifs à la scission du Dakar/ Niger dont le siège et les principaux centres techniques étaient regroupés au Sénégal.

La jeune régie se trouve ainsi sans siège, sans atelier, sans système de télécommunication, sans équipe avec des voies vétustes et un personnel pléthorique , conséquence du rapatriement en masse des cheminots soudanais du Sénégal qui , animés de cet instinct patriotique qui les a toujours caractérisés, ont consenti des sacrifices considérables pour que vive et prospère la régie des chemins de fer du Mali.

La régie connut ainsi de débuts particulièrement difficiles avant la relance du trafic international en 1963 alors que l'entreprise cherchait à se structurer avec les moyens disponibles. Très rapidement la Direction de la régie comprit que face à l'ampleur des actions à entreprendre, il était indispensable de préciser le cadre de développement de l'entreprise à savoir :

- Définir une philosophie et une stratégie des investissements qui s'imposaient,
- dégager les priorités en fonction des impératifs d'exécution du trafic,
- parvenir à une exploitation continue et efficace pour que notre chemin de fer joue pleinement son rôle fondamental de désenclavement du pays qui lui est dévolu en assurant un approvisionnement rapide et régulier à moindre coût.

### c) Après l'indépendance

Ayant compris que seuls ses fonds propres, d'ailleurs inexistantes, ne pouvaient faire face aux besoins d'investissement, la régie fit appel à l'aide bilatérale et multi latérale à travers le gouvernement avec la Banque Mondiale comme chef de fil.

Ainsi le premier projet vit le jour en 1968 : pour circuits et équipement de télécommunications.

### d) Renforcement du parc matériel roulant.

La réalisation totale de ce premier projet donne en tout cas aux responsables et cadres de la régie, à tous les cheminots, tout le droit d'espérer sur un avenir promoteur à leur entreprise qui se relève lentement, mais sûrement de sa paralysie

Désormais placée dans la bonne voie, la Régie continue sa marche vers une modernisation et le développement à travers plans quinquennaux et triennaux, bénéficiant de la confiance et de l'appui des autorités du pays et des organismes internationaux. La signature d'un contrat plan entre le Gouvernement du Mali et la régie des chemins de fer est le témoin de cette confiance qu'affichent les responsables au rail en général, au chemin de fer du Mali en particulier.

### e) Concession de la ligne du chemin de fer Dakar-Bamako

A partir de 1994, malgré l'aide bilatérale et multilatérale dont a bénéficié la Régie des Chemins de Fer du Mali (RCFM) et malgré sa politique de modernisation et de développement à travers les plans quinquennaux et triennaux, elle a connu d'énormes problèmes pour accomplir sa mission.

Ces problèmes ont pour noms :

- Vétusté du parc matériel roulant ;
- vétusté des voies ;
- mauvaise gestion interne.

Face à ces différents problèmes la RCFM a été incapable d'assurer correctement le transport des passagers et des marchandises et cela malgré le remplacement successif et répété des Présidents Directeurs Généraux.

Tandis qu'elle se battait pour sortir de l'ornière, au même moment le transport routier fut libéralisé et le Gouvernement a accentué sa politique de désenclavement intérieur et extérieur notamment par la construction de Bamako Dakar par le Nord en passant par Diéma-Sandaré-Kayes et Bamako Dakar par le Sud en passant par Kita-Kéniéba-Saraya

Elle se trouve donc en face d'une concurrence naissante qui lui sera livrée par le transport routier international.

Pour améliorer la compétitivité des transports internationaux sur lesquels s'exerce une forte concurrence d'une part, et d'autre part améliorer la gestion commerciale, financière et

techniques de la RCFM, les deux Etats du Mali et du Sénégal ont décidé de mettre toutes les activités ferroviaires à la concession.

Ces activités sont les suivantes :

- l'exploitation technique et commerciale de services de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs sur le réseau ferroviaire concédé ;
- l'exploitation, la maintenance, le renouvellement et l'aménagement des infrastructures ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé ;
- la gestion foncière du domaine public et du domaine privé du Réseau Ferroviaire Concédé.

Pour le suivi d'exécution de la convention de concession un Organe de Suivi de l'activité ferroviaire sur l'axe Dakar-Bamako a été créé.

L'Organe de Suivi est chargé du suivi de l'exécution de la convention de concession d'exploitation de l'activité ferroviaire signée le 23 septembre 2003 entre la République du Sénégal et la République du Mali d'une part et la société TRANSRAIL SA d'autre part, pour tous les aspects du domaine de responsabilité des Ministres chargés des Transports.

#### f) Activités techniques

##### Offres de transport

Matériel moteur	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	
nombre	21	23	23	17	23	15	15	15	

##### Trafic à l'importation

désignation	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tonnage transporté (milliers de tonnes)	374	358	340	257	276	230	230	196	211
Distance moyenne	458	450	447	465	416	438	438		
Recette moyenne FCFA/TKM	28	28	28	28	33	32	32		

##### Trafic à l'exportation

désignation	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tonnes transportées (milliers de tonnes)	103	95	98	115	98	82	44	80	75	69
Distance moyenne (km)	578	565	565	556	558	549	556	556		
Recette moyenne (FCFA/TKM)	20	17	15	16	18	20	24	24		

## Trafic national

désignation	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tonnes transportées (milliers de tonnes)	90	90	95	95	118	68	74	75	75
Distance moyenne (km)	320	344	353	367	351	408	436	438	
Recette moyenne (FCFA/TKM)	30	29	28	27	27	32	32	31	

## Statistique d'exploitation

désignation	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	
Produits d'exploitation (millions de F CFA)	11 770	11 420	10 929	9 483	8 604	9 601	8426	9130	
Charge d'exploitation (millions de F CFA)	9072	8851	8376	9120	10498	8857	7547	10196	
Marge brut d'exploitation (millions de F CFA)	2 699	2 569	2 553	362	-1 894	743	879	-1067	
Résultat net d'exploitation (millions de F CFA)	203	368	186	-2012	-4163	-1787	-3377	-4920	

Le transport ferroviaire constitue le second mode de transport utilisé au Mali par le tonnage transporté sur sa voie principale. La voie ferroviaire se caractérise surtout par sa vétuste. En effet la voie faisait plus de 40 ans d'âge sur 84% de sa longueur en 2002 contre 64% en 1994. Les locomotives de ligne utilisées au niveau de la Régie des chemins de fer ont été réduites de 23 unités en 1993 à 15 unités en 2002 (soit une diminution de 35% en capacité de traction). La vétuste des locomotives de ligne fait aussi que leur taux de disponibilité s'est réduit de 59% en 1994 à 47% en 2002 (soit une réduction de 12%). Le matériel des transports pour les voyageurs (voitures) a évolué de 76 unités (pour 4479 places offertes) en 1994 à 101 unités (pour 7520 places) en 2002. Le matériel transport marchandises (Wagons) s'est accru de 445 unités (16087 Tonnes de capacité) à 512 unités (19941 Tonnes de capacité) en 2002 (soit une augmentation de capacité de 24%).

Il faut retenir que les conditions d'exploitation de la voie ferrée se sont dégradées au fil des ans et ceci a eu pour conséquence (de 1994 à 2002) la chute du trafic voyageurs de 42% et du trafic marchandises de 24%.

Durant la période 1994 - 2002 les trafics ont évolué comme suit :

Importation marchandises = 313 000 Tonnes à 230 000 Tonnes  
(soit une réduction de 27%).

Exportation marchandises = 86 000 Tonnes à 80 000 Tonnes  
(soit une réduction de 16%).

Le prix moyen de transport de l'ensemble des produits à l'importation a évolué de 26,3 FCFA/TKM en 1994 à 32 FCFA/TKM en 2002 (soit une augmentation moyenne annuelle de 0,712 fcfa / tkm).

A l'exportation le prix moyen de transport de l'ensemble des produits est passé de 22 FCFA/TKM en 1994 à 24 FCFA/TKM en 2002 ( soit une augmentation de 0,25 fcfa /tkm ).

Le 23 septembre 2003 , les Etats du Mali et du Sénégal ont concédé l'exploitation de l'activité ferroviaire sur le chemin de fer Dakar -Bamako à TRANSRAIL S .A .En 2004 , le tonnage global transporté a été de 464 087 tonnes . Les importations par fer , enregistrées par les EMASE ont été de 211 000 Tonnes soit une augmentation de 7,65 % par rapport à 2003 . Les exportations ont été de 69000 tonnes en 2004 .

La vitesse moyenne de circulation des trains est d 'environ 23 km /h alors que la recette moyenne par tonne/ km est de 29 f cfa .

Les investissements dont la mise en œuvre est attendue du concessionnaire devront permettre une amélioration progressive de l'exécution du trafic ferroviaire .

Le trafic voyageur est maintenu grâce à la volonté des Etats qui cherchent activement à acquérir des équipements nouveaux afin de répondre à la demande sociale surtout celle des populations riveraines de la voie ferrée .

**MINISTERE DE L' EQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS**

**REPUBLIQUE DU MALI**  
**Un Peuple – Un But – Une Foi**

-----  
**DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS  
TERRESTRES MARITIMES ET FLUVIAUX**

-----  
**OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS**

**NOTE  
SUR LE TRANSPORT AERIEN**

Après l'indépendance, le Mali dans le cadre de la consolidation de l'unité nationale et du développement économique et sociale du pays a accordé une attention particulière au transport aérien. En effet dès 1961, on assistait à la création de la Compagnie Nationale Aérienne « AIR MALI ». Cette Compagnie devait assurer les liaisons internes et internationales. Elle couvrait en 1977 un réseau de 5377 Km à l'intérieur du Mali et 15803 Km à l'extérieur (pays voisins et Europe).

Les difficultés de gestion de cette compagnie aidant et face aux contraintes des programmes d'ajustement structurel de la Banque Mondiale et du Fonds Monétaire International ( FMI ) Air- Mali était appelé à disparaître. Des cendres de cette Compagnie est née une nouvelle appelée MALI TASS qui devrait disparaître également suite à l'adhésion du Mali à la Compagnie internationale AIR AFRIQUE dont la liquidation de MALI TASS et la création de AIR MALI SA étaient une des conditions de cette adhésion.

L'industrie du transport aérien a subi de profondes mutations dans les années 1980 avec la déréglementation intervenue aux Etats-Unis d'Amérique et les programmes de libéralisation initiés en Europe.

Les Ministres africains chargés de l'Aviation Civile ont signé le 14 novembre 1999 à Yamoussoukro la décision relative à la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique. Cette décision adoptée en juillet 2000 à Lomé par le Sommet des Chefs d'Etat est entrée en vigueur en août 2000.

Cette libéralisation a pour objectifs :

- l'amélioration de la qualité des services aériens et la réduction des tarifs ;
- l'augmentation du trafic ;
- l'amélioration de la situation financière des aéroports et la réalisation d' importants investissements ;
- la création de nouveaux emplois.

A coté de ces avantages de la libéralisation existe un risque certain de disparition des petites compagnies au profit des grandes (consortium).

La mise en œuvre de cette décision a modifié le paysage aéronautique sous-régional avec la création de nouvelles compagnies aériennes ou la restructuration de compagnies existantes.

En ce qui concerne le Mali la stratégie a consisté en la libéralisation du transport aérien domestique par la création de nouvelles compagnies de vols réguliers et de vols à la demande (avions taxi) au côté d'Air Mali SA qui sont :

- Lignes Aériennes du Felou (LAF) ;
- Multi Air Service (MAS) ;
- Avion Express (SAE) ;
- Société de Transport Aérien au Mali (STA-MALI) ;
- African Airlines ;
- Mali Air Transport ;
- NAS Air SA

Presque la totalité de ces compagnies ont vite montré leur limite à cause :

- du manque d'expérience et du professionnalisme des promoteurs ;
- des coûts d'entretien et de maintenance très élevés des avions.

Cependant d'autres comme African Airlines et SAE parviennent à se maintenir.

### **1. Intervenants dans le système de transport aérien :**

Plusieurs acteurs interviennent dans le paysage aérien malien dont :

- **la Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC)** qui est un service public chargé d'élaborer et de mettre en œuvre les éléments de la politique nationale en matière d'aéronautique civile au Mali. Elle veille à l'application effective de la réglementation et des Conventions internationales.
- **l'ASECNA** (Agence pour la Sécurité de la navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar) dont le rôle est d'assurer le contrôle et la gestion de la sécurité aérienne. Elle s'occupe de la gestion des activités communautaires. De même à cause de son expérience et de sa technicité la gestion des activités nationales aéronautiques lui ont été aussi confiées par le Gouvernement du Mali. A cet égard elle dispose de l'ensemble des revenus générés par les redevances touchant la circulation et la sécurité des aéronefs.
- **les Aéroports du Mali (ADM)** : il a le statut d'un EPIC. Il assure la gestion de l'Aéroport internationale de Bamako-Sénou et les aéroports nationaux. Ils sont chargés de l'administration et de la gestion des installations aéroportuaires et sont responsable à ce titre de la perception des loyers commerciaux et des redevances liées à l'utilisation des installations physiques (redevance passager, fret, carburant, et des services rendus par les concessionnaires).

- **les transporteurs** : Les opérations de transport sont réalisées par des transporteurs privés. Au niveau international, Air Afrique assurait le rôle de transporteur officiel malien. Actuellement sa liquidation est confirmée. Au niveau national il existe un monopole de fait confié à Air Mali Sa qui dispose toutefois de la possibilité de conclure des ententes avec d'autres transporteurs maliens. Actuellement l'agrément de Air Mali s.a est suspendu

## **2. Aérodrômes et équipements aéroportuaires :**

Suivant les statistiques de la Direction nationale de l'Aéronautique Civile on dénombre actuellement :

- 13 aérodrômes principaux dont 6 internationaux (Bamako-Sénou, Gao, Kayes, Mopti, Sikasso et Tombouctou) et (Goundam, Kéniéba, Manantali, Nara, Nioro, Tessalit et Yélimané) ;
- 12 aérodrômes secondaires (Ansongo, Bafoulabé, Bandiagara, Bougouni, Bourem, Douentza, Kidal, Kolokani, Koutiala, Markala et Niafunké) ;
- et 4 aérodrômes privés (Tériyabougou, Syama, Sadiola et Morila).

Les équipements d'aide à la navigation (transmission des messages, guidage des aéronefs) sont satisfaisants sur les six principaux aérodrômes internationaux. Les équipements aéroportuaires des aérodrômes principaux ( bien qu'acceptables) ainsi que ceux des aérodrômes secondaires devront faire l'objet d'une modernisation et d'un renforcement suivant les recommandations du Plan Aéronautique National couvrant la période 1991-2006.

Particulièrement en ce qui concerne l'aéroport de Bamako-Sénou (ouvert en 1974), il y a lieu de signaler que la longueur de la piste ne permet pas le décollage des avions de type B 747 et A 300 avec leur charge marchande maximale. D'où la nécessité de porter la longueur de la piste à 3200 m.

Le Projet Sectoriel des Transports avait prévu la construction de la clôture de l'aérodrome de Bamako-Sénou ( exécuté ) et l'équipement en appareils de sécurité de l'aéroport de Tombouctou.

## **3. Trafic commercial des aéroports :**

L'examen du trafic commercial des aéroports du Mali nécessite la séparation du trafic international et du trafic national.

### Trafic international :

Le trafic international 2004 concerne surtout l'aéroport de Bamako-Sénou dont l'évolution se trouve sur le tableau ci-dessous. Il a connu une hausse par rapport au trafic de 2003 . Elle est de l'ordre de :

- 6,14 % pour le mouvement des aéronefs ;
- 10,8 % pour le trafic passagers ;
- 30,92 % pour le trafic fret ;
- 57,40 % pour le trafic fret postal.

Désignation	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Mouvements d'aéronefs	8 564	9 032	9 023	8 321	7186	8770	9309
Trafic passagers	289 338	308 346	315 409	310 911	316975	374351	414790
Trafic fret (T)	3 865	4 519	5 440	4 466	2595	4586	6004
Trafic fret postal (T)	154	128	217	104	37,5	54	85

Les compagnies prédominantes en 2004 pour le trafic passagers sur Bamako Sénou sont :

- Air France 27 %
- Air Sénégal 16,45 %
- Air Mauritanie 9,69 %
- STA / Trans African Air 9,62 %
- Royal Air Maroc 6,13 %

Trafic national :

Le trafic national passagers en 2004 concerne les aéroports de Gao ( 7,75% ), Tombouctou ( 16,22% ), Mopti (25,50% ), Kayes ( 40,90 % ) , Nioro ( 2,95 ) et Yélimané ( 6,66 %).

Désignation	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Mouvements d'aéronefs	3 307	2 324	1 132	2 428	2235	2444	1798
Trafic passagers	30 907	34 432	16 551	19 848	22 582	28598	26062
Trafic fret (T)	1 207	2 559	5 744	1 023	32	42	34
Trafic fret postal (kg)	858	488	442	-	3		

De manière générale il ressort du tableau ci-dessus que le trafic national passagers a baissé au cours de ces dernières années .Une faible reprise s ' amorce en 2002 en passant de 19 848 passagers en 2001 à 22 582 passagers en 2002 et 26062 passagers en 2004 .

Cette baisse du trafic résultait des difficultés d'exploitation de Air Mali SA.

**NOTE SUR LE TRANSPORT ROUTIER**  
**DES MARCHANDISES**

Le Mali est un vaste pays de 1 241 238 km<sup>2</sup>, avec une population de 11 111 000 habitants (estimation de décembre 2003). Il se classe parmi les pays pauvres avec un revenu national disponible brut par habitant de 220 144 fcfa en 2003.

Le Mali est considéré à juste titre comme un pays à vocation agro - pastorale fortement dépendant des aléas climatiques.

La population malienne s'alimente essentiellement de céréales :

- mil -sorgho dont la production a varié durant la période 1998 -2004 d'un minimum de 1081000 tonnes en 1998 à un maximum de 1 989 215 tonnes en 2003 et 1638756 tonnes en 2004.
- riz paddy et maïs respectivement 718086 tonnes et 459463 tonnes de production en 2004.
- fonio 19655 tonnes et blé - orge 8942 tonnes en 2004.

Les produits d'exportation du pays sont constitués principalement de la fibre de coton ( avec une production record de coton graine de 618000 T en 2003 et 585000 T en 2004 ), de l'or ( 45 tonnes en 2004 contre 54 tonnes en 2003 ) et du bétail .

La valeur ajoutée de la branche " transports et télécommunications "représente 5 % du PIB en 2000. 4% en 2001 et 3% en 2003.

Une bonne partie du pays est désertique et les principaux ports de desserte(Dakar ,Abidjan , Lomé ) se trouvent à plus de 1000 km de la capitale BAMAKO qui compte actuellement plus d'un million d'habitants.

**Le réseau routier** viable en 2004 était de 14 790 km dont 3637 km revêtus .

Dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports couvrant initialement la période 1994 - 1998 , l'Etat malien a engagé des actions de réhabilitation et d'entretien du réseau routier viable en faisant passer les dépenses routières annuelles de 13 milliards de fcfa en 1994 à 31,7 milliards de fcfa en 1999 ; 65,030 milliards en 2000 e ; 32,888milliards en 2001 ; 58 ,060 Milliards en 2002 ; 24,00 Milliards en 2003 et 36,230 milliards en 2004 .

Durant l'année 2004, les travaux de construction routière ont porté sur 174,25 km de routes revêtues ( 19,46-milliards de f cfa.) et 417 km de routes en terre moderne( 10,285 milliards de fcfa ) . L' Autorité routière a financé l' entretien courant de 2533,3 km de routes revêtues ( 2,733 milliards de fcfa ) et 5523,8 km de route en terre ( 3.754 milliards de fcfa ) .

**Le parc commercial** de véhicules routiers assurant le transport de marchandises solides a évolué de 2026 unités en 1995 à 2421 unités en 1999 , 3128 unités en 2000 et 3889 en 2001 ; 3126 en 2002 ; 3 945 en 2003 et 4348 véhicules en 2004 soit une augmentation moyenne annuelle de 258 véhicules .

Les camions citernes et semi -remorques citernes de transport de marchandises liquides

( principalement les hydrocarbures ) sont estimés à environ 569 unités en 2002 (dont plus de 75 % ont plus de 15 ans) et 803 unités en 2003 et 893 citernes en 2004; .

Les tracteurs routiers ayant bénéficié des cartes de transport étaient estimés à 2531 unités en 2002 ( surtout constitués de véhicules vétustes 70 % ont plus de 15 ans d'âge) et 2227 unités en 2003 et 3 380 unités en 2004. .

**Le transport routier des marchandises** s'effectue sur plusieurs relations tant au niveau interne qu'au niveau international .

Au niveau interne on constate :

- le transport des produits agricoles des champs vers les villages .Ce type de transport s'effectue généralement par portage et par charrette .
- le transport des produits agricoles des villages vers les marchés de production ( lieux de vente et d'achat des produits agricoles ) .Ce transport s'effectue par portage , par charrette et quelques rares fois par camionnette .
- le transport des produits agricoles des marchés de production vers les centres de consommation et de transformation industrielle. Les camions et les semi- remorques de charge utile variant entre 5 et 30 tonnes assurent généralement ce transport en fonction de l'état des routes ,des distances de transport et des tonnages disponibles .
- le transport des produits de consommation courante et des intrants agricoles des grands centres de production industriels ou de transit vers les centres de consommation urbains ou ruraux .Ce transport s'effectue surtout par des camions de moyenne et grande capacités .
- le transport de distribution des produits de consommation courante à l'intérieur des centres urbains .Ce transport s'effectue par des camionnettes et des charrettes à traction animale ou humaine ( pousse- pousse ) .

Au niveau interne il faut signaler que le trafic routier effectué surtout sur les grands axes routier font l'objet d'un suivi régulier par les agents contrôleurs routiers des directions régionales des transports .

Le trafic intérieur enregistré sur les grands axes routiers a évolué de 372 382 tonnes en 1995 à 559 024 tonnes en 1999 , 509 176 tonnes en 2000 , 507871 tonnes en 2001 et 965 795 tonnes en 2002, 689 422 tonnes en 2003 et 893599 tonnes en 2004 soit une augmentation moyenne annuelle de 57407 tonnes sur la période 1994 - 2004 .

Les principaux lieux de déchargement des marchandises en 2004, se situent dans les régions de Bamako( 25 % ) Kayes ( 19 % ) Sikasso ( 14 % ), Ségou ( 13 % ), Koulikoro ( 13 % ).

Les principaux lieux de chargement des marchandises sont également Sikasso ( 24 % ) Segou ( 22 % ). Bamako ( 19 % ), Koulikoro ( 17 % ) .

La concentration des principaux trafics sur Bamako - Koulikoro , Ségou et Sikasso s'explique en partie par le fait que ces régions constituent les principaux centres de production agricole et industrielle avec environ 65 % de la population du pays .

En ce qui concerne le trafic international routier ,on retiendra une évolution du trafic (importation + exportation ) de 976 760 tonnes en 1996 à 1 602 310 tonnes en 1999 ,1 726 343 tonnes en 2000 , 1 233 965 tonnes en 2001 et 1 542 614 en 2002, 1 781 155 tonnes en 2003 et 1 977 219 en 2004 ( soit 90% du trafic total international ) .

En 2002, le trafic routier import a été de 1 347 219 tonnes dont 865 443 tonnes ( soit 64 % ) par l'axe Côte d'Ivoire -Mali. En 2003 l'importation par la route a été de 1 608 283 tonnes dont seulement 14% par la Côte d'Ivoire à cause de la crise qui a éclaté en septembre 2002. En 2003 le trafic routier import a basculé sur Lomé (29%), Téma (23%), Dakar (20%) et Cotonou (10%).

Les exportations par la route en 2002 ont porté sur 195 395 tonnes dont 177 912 tonnes ( soit 91 % ) par l'axe Côte d'Ivoire - Mali. En 2003 les exportations par la route ont été de 179 872 tonnes dont 47% pour Lomé, 27% par Abidjan et 21% par Dakar.

L'importante augmentation relative du trafic routier international s'explique en partie par la baisse du trafic ferroviaire international qui pour les wagons complets est passé de 440 000 tonnes en 1995 à 355 000 tonnes en 1999, 358 000 tonnes en 2000, 274 000 tonnes en 2001 et 310 000 tonnes en 2002 et 217 793 tonnes en 2003.

D'autre part il y a lieu de signaler que l'ensemble du trafic international des marchandises solides est passé de 1390 405 tonnes en 1996 à 2 001 309 tonnes en 1999 et 1 968 673 tonnes en 2000 et 1377328 tonnes en 2001 et 1376849 tonnes en 2002, 1 527 996 tonnes en 2003 et 1 672 853 tonnes en 2004.

Le trafic international terrestre ( les importations et exportations) du Mali a évolué, pour les marchandises solides, de 1 059 467 Tonnes en 1994 à 1376849 Tonnes en 2002, 1527 998 tonnes en 2003 et 1 672 853 en 2004 avec une pointe de trafic en 1999 de 2 001 309 Tonnes.

En 2002, les importations représentaient 82 % de l' ensemble du trafic marchandises Solides ( 1 130 047 tonnes ) et les exportations 18 % ( 246 802 tonnes ) .

En 2003, les importations représentaient 87 % et les exportations 13 % de l' ensemble du trafic marchandises solides . En 2004, les importations étaient de 86 % et les exportations de 14 % .

- L'augmentation moyenne annuelle du trafic international marchandises solides de 1994 à 2004 est de 61338 tonnes. Si en 1994 le corridor d'Abidjan assurait 65,6% du trafic international de marchandises solides, Dakar 32,5% et Lomé 0,6%, en 2002 le corridor Abidjan a commencé à chuter( à cause de la crise ivoirienne de septembre 2002)à 59,5% . Avec la crise en Côte d'Ivoire, en 2003 le trafic importation des marchandises solides ne représentait que 17 % par le corridor ivoirien ; le Sénégal représentait 31 % le corridor du Ghana a été de 27 %, le Togo 20 %, la Guinée 5 % et la Mauritanie 1 % . En 2004, le Sénégal a représenté 39 %, la Côte d'Ivoire 31 %, le Togo 15 % et la Guinée 4 % .

**Les tarifs de référence de transport routier des marchandises en 2004 se** présentaient comme suit :

Axe international : Abidjan - Mali

Marchandises solides	route revêtue	32,65 fcfa /TKM
	route en terre moderne	50,5 fcfa /TKM
	piste	66,68 fcfa /TKM

.Hydrocarbures	: route revêtue	35 fcfa /M3.KM
	route en terre moderne	54,6 fcfa /M3.KM
	piste	71,6 fcfa /M3.kM

- Axe national : intérieur du Mali

. Marchandises solides :	route revêtue	32,50 fcfa /TKM
	route en terre moderne	48,75 fcfa /TKM
	piste	65 fcfa /TKM

.Hydrocarbures	: route revêtue	35,56 fcfa /M3.KM
	route en terre moderne	53,34 fcfa /M3.KM
	piste	71,12 fcfa /M3.kM

La comparaison des tarifs appliqués et des coûts d'exploitation des différentes catégories de véhicules routiers sur les différentes catégories de route montre que la rentabilité de l'exploitation reste fortement liée aux parcours annuels ( très faibles en général ) et aux coefficients de remplissage des véhicules .Une meilleure appréciation de la rentabilité de l'exploitation des véhicules nécessite la tenue de comptabilité par les transporteurs .  
L'élaboration de l'étude sur les services de camionnage plus efficaces sur financement de la Banque Mondiale permet d'améliorer les conditions d'exploitation des camions .

Au plan réglementaire , il y a lieu de signaler l'adoption de la loi n° 00 - 043 / AN - RM Du 7 juillet 2000 , régissant la profession de transporteur routier ainsi que ses textes d'application . Cette mesure aura pour effet de renforcer les capacités professionnelles des transporteurs routiers .

#### - Coûts de desserte terrestre :

Les coûts de desserte terrestre comprennent les coûts de transport terrestre, l'escorte douanière et les frais divers.

Les charges liées au transport des marchandises se sont présentées comme suit :

Ports de Transit	Total coûts de desserte terrestre ( en F CFA ) / T			
	Tonne / marchandises			
	Riz	Sucre	Céréales en sac	Farine
Abidjan	43458	43458	43458	43458
Dakar	50666	50666	50666	50666
Lomé	50666	50666	50666	50666
Conakry	36666	36666	36666	36666
Nouakchott	100000	100000	100000	100000
Tema	50800	50800	50800	50800

Le surcoût de transport du 19 septembre 2002 au 23 avril 2003 a été de 6.629 388 266 fcfa à l'importation , dont 2 932 591 050 fcfa pour les hydrocarbures .

A l'exportation , 36 755 tonnes de coton ont été basculées sur le port de Lomé du 19 septembre 2002 à fin mai 2003 avec un surcoût de 1 127 643 400 fcfa.

Les transporteurs maliens sont intervenus à hauteur de 42% par le port de Téma et 48% par le port de Lomé contre 80% par le port d'Abidjan. La faible participation des transporteurs maliens sur les ports de Téma et de Lomé s'explique par la vétusté du parc routier (environ 90% des tracteurs routiers ont plus de 10 ans) et la longueur du trajet (Bamako est à 1973 km de Téma, 1967 km de Lomé et 1225 km d'Abidjan).

NOTE RELATIVE AUX INDICATEURS  
DE PERFORMANCE DU TRANSPORT URBAIN

I. INTRODUCTION

Le transport urbain a trait aux déplacements effectués dans les agglomérations urbaines en ce qui concerne les personnes, les biens et marchandises. Les déplacements en milieu urbain se font à pied, avec des engins à 2 ou 3 roues, des voitures particulières, des véhicules de transport en commun ( taxis, minibus, bus ), les camionnettes et camions.

L'organisation du transport urbain par les différents intervenants ( Etat, collectivités, Transporteurs et usagers ) vise essentiellement à satisfaire les besoins en transport des usagers au moindre coût dans de meilleures conditions de sécurité, de confort, de rapidité, de régularité en préservant l'environnement. Les autorités en rapport avec les professionnels et les usagers veillent à la mise en place d'un cadre institutionnel approprié, des infrastructures de circulation et de stationnement, des équipements et matériels de transport pour assurer les déplacements des biens et des personnes.

Le milieu urbain étant un centre d'activités économiques, sociales et culturelles très complexes une attention toute particulière est accordée aux problèmes du transport urbain de personnes à caractère collectif.

Les populations urbaines utilisent généralement les moyens de transport publics pour se rendre au travail, au commerce, au centre de santé, à l'école, aux manifestations sociales, culturelles et sportives. De ce fait la déficience du transport public est source de perte de temps ( de travail, de repos et de distraction ),

d'insécurité ( accident de circulation : dommages corporels et matériels et de pollution ).

La conception, la réalisation, le suivi et l'évaluation des activités du transport urbain de personnes couvrent le domaines suivants :

- la gestion du trafic,
- la sécurité du trafic,
- les capacités de transport,
- le coût et le financement des transports urbains,
- la gestion des compagnies d'autobus et moyens de transport collectifs,
- la gestion de la demande de transport,
- le contrôle de la circulation et du stationnement,
- les aspects institutionnels et de politiques des transports,
- la sécurité routière.

## II. INDICATEURS DE PERFORMANCE

Les indicateurs de performance relatifs à ces différents domaines se présentent comme suit :

INDICATEURS	UNITE	MODE DE CALCUL	UTILISATEURS	CANAUX DE TRANSMISSION	OBSERVATIONS
<b>GESTION DU TRAFIC</b>					
Nombre de signaux lumineux par 1000 habitants urbains	°°	$\frac{\text{Nb Sign} \times 1000}{\text{Pop Urbaine}}$	B.F. Gestion de trafic bailleurs de fonds. Transporteurs etc.	BRCTU DNT	Sign - Signaux Pop Urb Population totale
Nombre de signaux lumineux sur km/route	°°	$\frac{\text{Nb Signaux}}{\text{Km de route}}$	B.F. Gestion de trafic bailleurs de fonds. Transporteurs etc.	BRCTU DNT	
Pourcentage de signaux coordonnés	°°	$\frac{\text{Sign coord} \times 100}{\text{Sign total}}$		BRCTU DNT	
Pourcentage de signaux lumineux en état de marche	°°	$\frac{\text{Sign en marche} \times 100}{\text{Sign total}}$		BRCTU DNT	
Pourcentage des chaussées équipées de signalisation verticale ou horizontale	°°	$\frac{\text{L chaussée eq} \times 100}{\text{L chaussée tot}}$		BRCTU DNR DNT	Lq équipées
Longueur de pistes réservées aux deux roues ( en km par 100 000 hbts )	Km/hbts	$\frac{\text{L piste 2R} \times 100 000}{\text{Population}}$	DNR	BRCTU	2R = 2 roues
Longueur de pistes réservées aux deux roues ( en km de route )	Km <sup>2R</sup> / Km route	$\frac{\text{L piste 2roues}}{\text{Km de route}}$	DNR	BRCTU	T = total
Longueur de couloirs réservés aux autobus ( en km de route )	Km B/ Km route	$\frac{\text{Longueur couloir bus}}{\text{Km de route}}$		BRCTU DNR DNT	L - Longueur B = Bus
Longueur de couloirs réservés aux autobus ( en km par 100 000 hbts )	Km/hbts	$\frac{\text{L couloir bus} \times 100 000}{\text{Population}}$		BRCTU DNR DNT	L - Longueur
Pourcentage d'heures de trafic de pointe sur 24 heures ( reflète l'étalement des horaires de travail )	%	$\frac{\text{Heures Pointe} \times 100}{24 \text{ heures}}$		BRCTU DNT	
Vitesse moyenne de déplacement dans le centre et sur les voies de pénétration, en périodes creuses et de pointe ( encombrement )	Km/hbts	$\frac{\sum V_i \cdot n}{n}$		DNR	V <sub>i</sub> - Vitesses en serie i = chaque vitesse n = nombre de vitesse
Taux moyen d'occupation des véhicules en période creuses et de pointe ( aux points clés )	Nb Pass	$\frac{\sum n}{n}$	BE Cnic T	DNT	T - Taux
Superficie de zone piétonne par 100 000 hbts	M <sup>2</sup> /m	$\frac{\text{S Zone Piét} \times 100 000}{\text{Population}}$	BE Cnic T opérateurs économiques	BRCTU DNT	
Superficie de zone piétonne par surface droue	M <sup>2</sup> /m	$\frac{\text{S Zone Piét} \times 100 000}{\text{Surface de route}}$	BE Cnic T opérateurs économiques	BRCTU DNT	

INDICATEURS	UNITE	MODE DE CALCUL	UTILISATEURS	CANAUX DE TRANSMISSION	OBSERVATIONS
<b>SECURITE DU TRAFIC</b>					
Existence d'un système de collecte et d'analyse des données sur les accidents	OUI/NON	OUI	BRCTU DNT DRT B.E Auto Ecole SDR/DNR	Police Gendarmerie BRCTU DNT	
Des mesures sont elles prises à la suite de l'analyse des données d'accidents ( points noirs)	OUI/NON	OUI	BRCTU DNT DRT B.E Auto Ecole DNR	Police Gendarmerie BRCTU DNT	
Nombre d'accident corporels par 10 000 véhicules (aux niveau national et urbain)	NB Acc	$\frac{NB \text{ acc} \times 10\,000}{Nb \text{ de véhicules}}$	BRCTU DNT DRT B.E Auto Ecole DNR	Police Gendarmerie BRCTU DNT	Nb acc = Nombre d'accident corporels
Nombre d'accident corporels par 1000 hbts (aux niveau national et urbain )	NB Acc	$\frac{NB \text{ acc} \times 10\,000}{\text{population}}$	BRCTU DNT DRT B.E Auto Ecole DNR	Police Gendarmerie BRCTU DNT	
Pourcentage d'accidents corporels impliquant des piétons ou des deux roues	%	$\frac{Nb \text{ acc piét.} + 2R \times 100}{Nb \text{ acc}}$	BRCTU DNT DRT B.E Auto Ecole DNR		Piét = piéton
<b>TRANSPORT DE PERSONNES</b>					
Capacité des transports publics ( places disponibles par 100 habitants )	Nb pl	$\frac{Nb \text{ pl} \times 1000}{pop}$	Compagnie de transport Bureaux d'études commune /DNT/DNR		PI = place
Temps d'attente moyenne aux arrêts ( en pointe et hors pointe)	Minute				Enquêtes à effectuer
Distance d'accès aux réseaux de Transport public ( marche à pied)	Km ou minute				"
Nombre de changement de lignes par déplacement	Nombre				"
Pourcentage de revenu de ménages consacré aux transports en commun ( accessibilité )	%	$\frac{Rev. \text{ ctr} \times 100}{Rev. \text{ tot}}$	Société des transports BE Administration DNSI etc. ....		Rev ctr = Revenu consacré au transport . Rev tot = Revenu total
Distribution des déplacements par modes (choix)	%	$\frac{Dépl. \times Mode \times 100}{Dépl.}$			Enquêtes
<b>COÛT ET FINANCEMENT DES TRANSPORTS URBAINS</b>					
Recettes publiques dégagées par les déplacements urbains ( licences, taxes sur véhicule stationnement , etc. ...)	F/CFA		BE. Bailleur de fonds DNSI DNT	DNI	
Taux de réalisation de ces impôts et taxes	%	$\frac{Rect \text{ Réa} \times 100}{Recet \text{ prévue}}$		DNI	
Affectation de ces recettes ( part des organismes d'Etat et locaux)	%	-Collectivité -6% -CCIM -0.6% -Etat -93%		DNI	
Dépenses publiques de l'Etat et de ces collectivités locales au profit des transports publics ( infrastructures matériels	F/CFA		D.N. Plan	DNR DNT	

INDICATEURS	UNITE	MODE DE CALCUL	UTILISATEURS	CANAUX DE TRANSMISSION	OBSERVATIONS
Pourcentage du budget général constitués par les recettes et dépenses de transport public niveau national et local .	%	$\frac{\text{Rec} \times 100}{\text{Bg}}$ $\frac{\text{Rec} \times 100}{\text{Bg}}$		DNI DNR DNT	Bg= budget général
<b>COMPAGNIE D'AUTOBUS</b>					
Taux d'utilisation pourcentage de la flotte opérationnelle en rotation aux heures de pointe	%	$\frac{\text{Bus rot} \times 100}{\text{Bus tot}}$		Compagnies de transports	Bus rot = nb de bus en rotation en pointe
Ratio du nombre des pannes journalières sur le nombre de véhicule en exploitations ( efficacité de l'entretien )	%		BE Cnies des transports administration etc	Compagnies de transports	
Nombre d'employé par autobus en exploitation ( productivité du personnel)	Nb pers			Compagnies de transports	
Nombre de passager par véhicule et jour ( productivité des autobus )	Nb pass			Compagnies de transports	
Kilometrage parcouru par les autobus par jour	Km/j			Compagnies de transports	
Nombre d'accident par 10 000 km	Nb acc/ 100 000			Compagnies de transports	
Parcours à vide ( ratio des km hors recette sur km parcouru avec recette	%	$\frac{\text{L Vide} \times 100}{\text{L Pass}}$	BE Cnies et Sociétés Transports Bailleurs de fonds etc	Compagnies de transports	
Coût kilométrique d'exploitation par voyageur ( exploitation ,dépréciation et intérêt dans la circulation générale et dans les couloirs réservés	FCFA/ VK  FCFA/ VK			Compagnies de transports	VK = voyage kilométrique
Coefficient net d'exploitation (recettes sur frais d'exploitation et amortissement )	%	$\frac{\text{Rec} \times 100}{\text{C Exp}}$		Compagnies de transports	C Exp= coût d'exploitation
<b>GESTION DE LA DEMANDE DES TRANSPORTS</b>					
Politique de stationnement ( payant ou non )	NON		BE Cnie et société de transport etc	DNT BRCTU	
Mesure de restriction de la circulation	OUI			DNT BRCTU	
<b>CONTROLE DE LA CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT</b>					
Nombre d'emplacement réguliers de stationnement : Le long de la voirie Dans des parcs aménagés	Nb Pl  Nb Pl	Enumération	BE Gestionnaire de la circulation et du stationnement	BRCTU DNT	
Proportion des véhicules en stationnement irrégulier.	%	$\frac{\text{Véh ST irr} \times 100}{\text{Véh St}}$		POLICE	
Nombre de sabots et grues disponibles ( équipement )	Nombre	Enumération		POLICE	
Pourcentage des amendes pour stationnement irrégulier effectivement payées ( efficacité)	%	$\frac{\text{Am payée} \times 100}{\text{Am totale}}$		POLICE	Am = amende

INDICATEURS	UNITE	MODE DE CALCUL	UTILISATEURS	CANAUX DE TRANSMISSION	OBSERVATIONS
Nombre de personnes affectées au contrôle du stationnement ( ressources humaines )	Nb de pers	Enumération		MAIRIE	
Nombre d'agents au contrôle de la circulation ( police du trafic )	Nb de pers	Enumeration		POLICE	
Pourcentage des amendes pour infraction aux règle de la circulation effectivement payées	%	$\frac{\text{Am Inf Payée}}{\text{Am Inf}} \times 100$		POLICE	Inf = infraction

### ASPECTS INSTITUTIONNELS ET DE POLITIQUE

Structure nationale de coordination Si oui intègre-elle le secteur privé ?	OUI/NON OUI/NON		BE Bailleur de fonds etc	DNT CCIM	
Structure de coordination au niveau des agglomérations Si oui intègre-elle le secteur privé ?	OUI/NON OUI/NON		BE Bailleur de fonds etc	DNT CCIM	
Réglementation de l'accès de la profession de transporteur urbain Si oui est elle appliquée ?	OUI/NON OUI/NON		BE Bailleur de fonds etc	DNT CCIM	
Politique tarifaire : Les tarifs sont-ils contrôlés par les pouvoirs ? Existe t il un système de compensation entre les exploitants	OUI/NON OUI/NON		BE Bailleur de fonds etc	DNT CCIM MAIRIE	NON NON
Organisation du secteur privé : Exist-ils des organisations regroupant les exploitants du secteur privé ? Combien d'exploitant sont membre de ces organisations ? Que représente ces nombres en pourcentage des exploitations privées ?	OUI/NON OUI/NON %	ENUMERATION	BE Bailleur de fonds etc	DNT CCIM	OUI

### SECURITE ROUTIERE

PREVENTION : Existence d'un comité National de coordination pour la sécurité routière. Système efficace , national d'enregistrement des accidents de la route Programme de reduction des accidents effectivement mis en œuvre. Existence de centre de visite technique	OUI OUI NON		BE Gestionnaire de la circulation des transports	DNT	
Accident mortels de la circulation Nombre de morts par 1 000 véhicule en circulation Nombre de morts par 1000 habitants	% Nb		BE Gestionnaire de la circulation des transports		

INDICATEURS	UNITE	MODE DE CALCUL	UTILISATEURS	CANAU X DE TRAN SMI SSION	OBSERVATI ONS
Formation et perfectionnement Nombre d'auto-école Existence de centre de perfectionnement pour la conduite des véhicules lourds.	Nombre  NON/ OUI	Enumération	BE Gestionnaire de la circulation des transports (DNTet autres)		