



[otmalistat@yahoo.fr](mailto:otmalistat@yahoo.fr)

[observtransmot@yahoo.fr](mailto:observtransmot@yahoo.fr)

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

\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*

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

\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*

**OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS**

\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*

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

\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*



# Annuaire Statistique des Transports Resultats 2007



Tél : 222 41 12/ 222 64 63 BP : 78

# SOMMAIRE

N°	DESIGNATION	PAGE
I	NOTE DE PRESENTATION DE L'ANNUAIRE STATISTIQUE	
II	<b>INDICATEURS GENERAUX</b>	
	Indicateurs de performance macro-économique	5
	G1 Principaux indicateurs socio-économiques	7
III	<b>TRANSPORT ROUTIER</b>	
	R3Dépenses Routiers de 2003à 2007en million de francs cfa	8
	Evolution des dépense Routière	10
	Evolution des Indicateurs des Infrastructures Routiers	11
	Parc de véhicules routiers par Région	12
	Accidents corporels de la circulation routière	19
	R0623 Trafic routier national des marchandises solides	20
	R0623 Trafic routier national des hydrocarbures ( m3 )	23
	R0623 Trafic routier international des marchandises solides	24
	Trafic routier national du Bétail et Volaille en nombre de têtes	26
	Trafic routier national des passagers en nombre	27
	Situation des Recettes de la D.N.T.T.M.F	28
	Cartes Grises	30
	Nouvelles Délivrance permis de conduire	31
	Extension, Duplicata, et Renouvellement de permis de conduire	32
	Récapitulatif des permis de conduire	33
	Expertises	34
	Cartes de transport	35
	Evolution des prix indicatifs à la pompe	36
	Evolution des prix indicatifs du gasoil	37
	R101 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (18places)	38
	R105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé ( 40 tonnes de charge utile )	39
	R104 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)	40
	R-102 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun (50 PLACES )	41

	R.15 Accidents corporels de la circulation routière (District de Bamako)	42
	Distances kilométriques	43
IV	<b>TRANSPORT FERROVIAIRE</b>	
	Evolution des indicateurs des infrastructures ferroviaires	44
	Exploitation des Infrastructures	45
	Performances du Matériel Roulant	46
	Résultats du trafic voyageurs	47
	Résultats du trafic marchandises	48
	Synthèse Résultats du Trafic	49
	Synthèse éléments financiers	50
	Résultats de trafic sur l'axe ferroviaire Dakar – Bamako	51
V	<b>TRANSPORT FLUVIAL</b>	
	N 01 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali	54
	Evolution des indicateurs des infrastructures fluviales	55
	N 02 Caractéristiques de la flotte fluviale	56
	N-3 Trafic des principales escales fluviales de la COMANAV	57
	N-4 Production de la compagnie Malienne de Navigation	59
VI	<b>TRANSPORT AERIEN</b>	
	A-1 Principales caractéristiques des aéroports du Mali	61
	Evolution des Indicateurs des Infrastructures Aéroportuaires	62
	A-02 Evolution du trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Senou	63
	Trafic Aérien commercial de l' aéroport de Bamako-Senou par Mois	66
	Evolution du Trafic commercial des aéroports intérieurs	68
VII	<b>TRANSPORTS PAR CORRIDOR</b>	
	C-1 Voies terrestres d'accès à la mer à partir du Mali	71
	Importation du Mali par axes (2007)	72
	Exportation du Mali par axes (2007)	74
	Trafic International par Corridor	75
	Statistiques sur le trafic conteneurs par corridor	78
	Trafic routier international du bétail (exportation du bétail par route)	79
	Statistiques des chargements des produits pétroliers par source d'approvisionnement	80
	Données Climatiques de Bamako – Ville et Régions	82
	Comptages Routiers	94

## ABREVIATIONS ET SIGLES

<b>ABFN</b> : Agence du Bassin du Fleuve Niger
<b>ABN</b> : Agence du Bassin du Niger
<b>ADM</b> : Aéroports du Mali
<b>AFD</b> : Agence Française de Développement
<b>AGETIPE</b> : Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt pour l'Emploi au Mali
<b>AGETIER</b> : Agence d'Exécution des Travaux d'Infrastructures et d' Equipements Ruraux
<b>AGEROUTE</b> : Agence d'Exécution Chargée de l'Entretien Routier
<b>ANAC</b> : Agence Nationale de l'Aviation Civile
<b>AR</b> : Autorité Routière
<b>ASECNA</b> : Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne
<b>BAD</b> : Banque Africaine de Développement
<b>BID</b> : Banque Islamique de Développement
<b>BIMAN</b> : Bureau d'Ingénieur et de Management
<b>BOAD</b> : Banque Ouest Africaine de Développement
<b>BSI</b> : Budget Spécial d'Investissement
<b>CAM</b> : Compagnie Aérienne du Mali
<b>CEDEAO</b> : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
<b>CEN-SAD</b> : Communauté des Etats Sahélo-Sahariens
<b>CETRU</b> : Cellule des Travaux Routiers d'Urgence
<b>CILSS</b> : Comité Inter-Etat de Lutte Contre la Sécheresse au Sahel
<b>CDMT</b> : Cadre de Dépenses à Moyen Terme
<b>CMDT</b> : Compagnie Malienne pour le Développement Textile
<b>CMC</b> : Conseil Malien des Chargeurs
<b>CMTR</b> : Conseil Malien des Transporteurs routiers
<b>CNREX-BTP</b> : Centre National de Recherche et d'Expérimentation pour les Bâtiments et Travaux Publics
<b>CSLP</b> : Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté
<b>CPS</b> : Cellule de Planification et de la Statistique
<b>COMANAV</b> : Compagnie Malienne de Navigation
<b>DAF</b> : Direction Administrative et Financière
<b>DAO</b> : Dossier d'Appel d'Offres
<b>DNAC</b> : Direction Nationale de l'Aviation Civile
<b>DNM</b> : Direction Nationale de la Météorologie
<b>DNT</b> : Direction Nationale des Transports
<b>DNTTMF</b> : Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
<b>DNR</b> : Direction Nationale des Routes
<b>DNTP</b> : Direction Nationale des Travaux Publics
<b>DNSI</b> : Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique
<b>DRTTF</b> : Direction Régionale des Transports Terrestres et fluviaux
<b>EMASE</b> : Entrepôts Maliens au Sénégal
<b>EMACI</b> : Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire
<b>EMAMAU</b> : Entrepôts Maliens en Mauritanie
<b>EMAGHA</b> : Entrepôts Maliens au Ghana
<b>EMAGUI</b> : Entrepôts Maliens en Guinée
<b>EMATO</b> : Entrepôts Maliens au Togo
<b>FED</b> : Fonds Européen de Développement
<b>FIDA</b> : Fonds International de Développement Agricole

<b>GIE</b> : Groupement d'Intérêt Economique
<b>IDA</b> : International Développement Association
<b>INFET</b> : Institut National de Formation en Equipement et en Transport
<b>LIPTAKO-GOURMA</b> : Autorité du Liptako- Gourma
<b>MET</b> : Ministère de l'Equipement et des Transports
<b>MOD</b> : Maîtrise d'Ouvrage Déléguée
<b>NEPAD</b> : Nouveau Partenariat Pour le Développement de l'Afrique
<b>OMO</b> : Opération de Développement Mil Mopti
<b>OMVS</b> : Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal
<b>OHVN</b> : Office Haute Vallée du Niger
<b>ON</b> : Office du Niger
<b>OHADA</b> : Organisation pour l'Harmonisation des Droits des Affaires en Afrique
<b>OPEP</b> : Organisation des Pays Producteurs du Pétrole
<b>PA</b> : Pistes Améliorées
<b>PACT</b> : Programme d'Amélioration des Corridors de Transport
<b>PDRIK</b> : Projet Développement Rural Intégré de Kita
<b>PL</b> : Poids Lourds
<b>PST</b> : Projet Sectoriel des Transports
<b>PNIR</b> : Programme National d'Infrastructures Rurales
<b>PNB</b> : Produit National Brut
<b>PS</b> : Pistes Saisonnières
<b>PTF</b> : Partenaires Techniques et Financiers
<b>RAGAAE</b> : Régie Administrative de Gestion de l'Activité d'Assistance en Escal
<b>RB</b> : Routes Bitumées
<b>RCFM</b> : Régie du Chemin de Fer du Mali
<b>RGFS</b> : Régie du Chemin de Fer du Sénégal
<b>RTM</b> : Routes en Terre Moderne
<b>RN</b> : Routes Nationales
<b>RR</b> : Routes Régionales
<b>RL</b> : Routes Locales
<b>RC</b> : Routes Communales
<b>SDAU</b> : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
<b>SONAM</b> : Société Navale Malienne
<b>SSATP</b> : Programme de Politique de Transport en Afrique Subsaharienne
<b>SRR</b> : service de Renforcement des Routes
<b>SNT</b> : Service des Travaux Neufs
<b>TDR</b> : Terme de Référence
<b>TIE</b> : Transport Inter-Etat
<b>TRIE</b> : Transit Routier Inter-Etat
<b>TRANSRAIL</b> : Société Concessionnaire des Chemins de Fer du Mali et du Sénégal
<b>UEMOA</b> : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS  
TERRESTRES MARITIMES ET FLUVIAUX

\*\*\*\*\*

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

REPUBLIQUE DU MALI

UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

## *Note de présentation de l'annuaire statistique du secteur des transports (Année 2007)*

Le Mali est un vaste pays continental de 1 241 238 km<sup>2</sup> à vocation agro-pastorale avec une **population** estimée à 12 400 000 habitants en 2007 (soit une densité de 10hts/ km<sup>2</sup>). Les 2/3 du pays quasi désertique sont occupés par seulement 10 % de la population. Par ailleurs en milieu rural vivent les **67,6 %** des habitants.

Les principaux produits d'exportation du pays sont :

- l'or (**55,8 T** en 2007 contre **61,3 T** en 2006, soit une baisse de **8,97 %**),
- le coton (126 792 T de fibre de coton en 2007 contre 209 616 T de coton fibre en 2006 soit une baisse de **39,51 %**;) et
- le bétail (en 2006 avec un cheptel de :7904329 bovins, 22493890 ovins –caprins, 929 109 asins, 702309 caméliens, 324922 équins, 71163 porcins).

En 2007, la production **céréalière** a atteint 3 885 477 T (mil :1 175 107 T ; sorgho : 900 791 T ; riz paddy :1 082 384 T ; maïs : 689 918 T ; fonio : 28 692 T ; blé-orge 8 585 T).

L'économie malienne a connu en 2007, un faible taux de croissance de **3,2 %** (contre **5,30 %**) à la suite de facteurs négatifs suivants :

- l'installation tardive des pluies,
- la baisse de la production du coton et de l'or,
- la flambée du prix du pétrole (hydrocarbures),
- la dépréciation du cours du dollar.

Le produit intérieur brut en 2007 (**prix courants**) est de **3 372,3** milliards de fcfa. La part des transports et télécommunications pour l'année 2007 est estimée à **6,7 %** du PIB.

En 2007, le taux de l'inflation est de **1,4 %**.

Pour la satisfaction des besoins de transport intérieur et extérieur, il est fait recours aux modes de transport routier, ferroviaire, fluvial, aérien et maritime.

Pour permettre la prise de décisions appropriées au niveau de l'administration et des opérateurs économiques, la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux à travers l'**Observatoire** des transports, élabore annuellement 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 2007 des transports** on peut retenir les principales indications suivantes :

### **1 .LE TRANSPORT ROUTIER**

Le **réseau** routier suivi par la Direction Nationale des **Routes** a évolué de 1994 à 2004 de **14 76 km** à **18 613 km** avec une nette **amélioration** de la **catégorie** et de l'entretien des **routes**. En effet les routes revêtues sont **passées** de **2569 km** (en **1994**) à **3637 km** (en **2004**), les routes en terre **moderne** de **1597 km** (en **1994**) à **977 km** (en **2004**), les pistes **améliorées** de **3090 km** (en **1994**) à **8997** (en **2004**) .

En **2005**, les **nouvelles constructions** ont été de **73 km** de routes **bitumées** et **354 km** de routes en terre modernes .De ce fait on **observe** une augmentation du **kilométrage** des routes **revêtues** de **1 068 km** ( soit une **augmentation** de **41%**) .

L'état d'entretien du **réseau** routier s'est fortement amélioré. L 'Autorité routière a pu financer en **2004**, l'entretien courant de **2533 km** de routes bitumées et **5524** de routes en terre modernes et terre simples pour **6 488 050 581** fcfa ( contre **4 332 000 000** fcfa en **2003** ).Le montant des **travaux** d'entretien **routier** en **2005** se **chiffrait** à environ **8 824 226 000** fcfa .

Cette situation s'explique en grande partie par l'effort fourni par l'**Etat**, dans le cadre du programme **sectoriel des transports** en faisant **passer** les dépenses routières annuelles de **13,260 milliards de f cfa** en **1994** à **58,06 milliards de f cfa** en **2002** ( soit une augmentation de **338%** par rapport à **1994**) **25,920 milliards f cfa** en **2003** et **37,654 milliards de f cfa** en **2004** .

La nouvelle **classification**(**décret n°05-431/PRM** du **30 septembre 2005**) porte sur un **réseau** routier de **89 024 km** subdivisé en **4 catégories** : **14102 km** de routes d 'intérêt national ,**7052 km** de routes d 'intérêt **régional** ,**28 929 km** de routes d 'intérêt local et **38 941 km** de routes d 'intérêt **communal** .

En **2007** on **peut** retenir les **indicateurs** suivants :

- le niveau du BSI du MET a été de **104 \$88 millions de fcfa** dont **11 500 millions de fcfa** pour l'entretien routier ( **4467 km** de routes **bitumées** et **11165 km** de routes en terre et pistes ) ;
- les nouvelles **constructions** ont porté sur : **444,6 km** de routes bitumées , **142 km** de routes en terre et **263,4 km** de pistes ;
- le **pourcentage** de routes en bon état **est** de **68 %** pour les routes bitumées et **51 %** pour les routes en **terre** moderne ;
- le **réseau** routier viable (le plus **pratiqué annuellement** ) portait sur **20262 km** dont **4456 km** de routes bitumées , **1 888 km** de routes en terre moderne ,**9890 km** de pistes **améliorées** et **4 027 km** de pistes **saisonnnières**.

## LE PARC ROUTIER COMMERCIAL

Le parc routier commercial est passé de 5356 véhicules en 1994 à 12545 véhicules en 2002 , 13966 en 2003 , 15 508 en 2004, 15343 en 2005 et 17382 en 2006 et 17375 en 2007 ( soit une augmentation annuelle de 18% ) .

En 2006 on constatait que par région de délivrance des cartes de transport : 72 % des véhicules routiers commerciaux étaient du District de Bamako, suivi de Sikasso avec 15,2 % , Koulikoro pour 4,5 % , Segou – 3,4 % , Kayes – 2,8 % , Mopti – 1,4 % , Gao – 0,5 % , Tombouctou – 0,2 .

En 2007 , on remarquera que les cartes de transport ont été délivrées comme suit : 76 % à Bamako , 16 % à Sikasso , 3 % à Kayes et Koulikoro et 1 % à Ségou et Mopti et moins de 1 % à Tombouctou, Gao et Kidal .

En ce qui concerne le parc routier total , les données du fichier des cartes grises font ressortir au 31/12/2005 un total de 129 695 véhicules routiers immatriculés dans la série Normale . On constate que 84,11 % des véhicules ont plus de 10 ans d'âge et que seulement 6,55 % ont 1 à 5 ans .

Au 31/12/2006, les véhicules immatriculés étaient de 142480 unités dont 86,5 % avaient plus de 10 ans d'âge et seulement 7,4 % avaient au plus 5 ans. Les véhicules ayant plus de 15 ans représentaient 74,4 % du parc .

Au 31/12/2007 , le parc des véhicules immatriculés était de 167245 unités dont 1 % ayant au plus 1 an d'âge , 2 % de 2 à 3 ans , 3 % de 4 à 5 ans , 2 % de 6 à 7 ans , 4 % de 8 à 10 ans, 17 % de 11 à 15 et 71 % plus de 15 ans .

## LES AUTORISATIONS ET PERMIS DE CONDUIRE

Les permis de conduire nouvellement délivrés par la Direction Nationale des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux ont plus que triplé en passant de 6 807 nouvelles délivrances en 1994 à 12 782 délivrances en 1998 , à 22 597 délivrances en 2002 , 195 00 en 2003 , 20 285 en 2004 , 20 986 en 2005 , 20 026 en 2006 et 25 378 en 2007 . L'ensemble des opérations effectuées ont concerné 30 535 permis de conduire en 2006 et 41 264 en 2007 .

## LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS DE VEHICULES ROUTIERS

Les nouvelles immatriculations de véhicules routiers qui étaient de 2 577 unités en 1994 concernaient 10992 véhicules en 2002 , 13 240 véhicules en 2003 , 15 653 véhicules en 2004 , 11 145 véhicules en 2005 , 11 520 en 2006 et 12 384 en 2007 ( soit une augmentation moyenne annuelle de 29 % ) .

## LES EXPERTISES D'ACCIDENTS ROUTIERS

Les expertises d'accidents de véhicules routiers sont passées de 2 423 unités en 1994 à

3 2d2 en 2001 et 6 802 en 2002 ,3 301 en 2003 ,1637 en 2004 , 1 285 en 2005 , 1097 en 2006 et 1018 en 2007 . Ces chiffres attestent de la recrudescence du nombre et de la gravité des accidents de route .

Au niveau du District de Bamako le nombre des accidents de la route est passé de 540 cas en 1994 et 1499 en 2002 , 1 585 en 2004 , 2349 en 2005 et 2333 en 2006( soit une augmentation de 27,9 % l'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, 170 en 2004 , 190 en 2005 et 168 en 2006 ( plus que le double par rapport à 1994).

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

Le trafic intérieur routier de marchandises solides suivi par la Direction Nationale des Transports est passé de 319 527 Tonnes en 1994 à 689 422 tonnes en 2003 , 81 441 Tonnes en 2005 , 916 156 Tonnes en 2006 et 1 400 759 en 2007 ( soit une augmentation annuelle moyenne 26,42 %).

En 2007 , les principales Régions de chargement sont Ségou(22 %), Bamako(24%) et Sikasso (36 %) . Les principales régions de déchargement sont Bamako(31%), Kayes (22 %), Sikasso ( 19 %)et Mopti( 9 %), Gao ( 8 %).

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

Les tarifs de référence des Transports routiers de marchandises ont évolué comme suit de 1994 à 2003 :

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

. Axe international Hydrocarbures Abidjan-Mafi 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 2 5 FCFA/litre contre 359 FCFA/litre en Décembre 2002 et 408 fcfa / l

\$décembre 2003 et 510 fcfa en décembre 2005 (soit une augmentation moyenne annuelle de 7,76 %).

En 2005 , les transporteurs ont proposé un réajustement du tarif indicatif sur route revêtue dans la fourchette de 32 à 36 fcfa la TKM .

En 2006 et 2007 , les prix indicatifs du transport routier n'ont pas changés par rapport à ceux de 2005 .

## **2 .LE TRAFIC INTERNATIONAL TERRESTRE**

Le trafic international terrestre des marchandises solides ( les importations et exportations) du Mali a évolué de 1 059 467 Tonnes en 1994 a 1 376 849 Tonnes en 2002 , 1 527 998 tonnes en 2003 , 1 672 853 tonnes en 2004 , 2 163 914 tonnes en 2005 , 2 400 017 Onnes en 2006 et 2 550 020 tonnes en 2007.

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 on avait la même situation qu'en 2003 .En 2005 , la part des importations a été de 85 % et celle des exportations de 15 % .

En 2006 , les importations de marchandises solides été de 91,4 % et les exportations 8,6%. De fait les importations étaient plus de 10 fois supérieures aux exportations ( 2193939 tonnes en import contre 206078 tonnes en export )

L'augmentation annuelle du trafic international marchandises solides de 1994 à 2005 est de 4,5 %. 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% au profit de Lomé .La crise ivoirienne a provoqué l' abandon partiel du corridor ivoirien .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 2005 , l' axe Mali – Sénégal a drainé 43,8 % du **trafic** des marchandises solides ( 30,60 % par la route et 13,20 % par le fer ), l'axe Mali - Côte d' Ivoire 32,67 % , l'axe Mali –Ghana 11,87 % , l'axe Mali – Togo 7,23 % , l'axe Mali –Guinée 4,09 % .

En 2006 , le trafic marchandises solides se présentait comme suit :

- corridor Sénégal 52,2 % ( 43,5 % par route , 8,7 % par fer )
- corridor Côte d'ivoire 30,8 % ;
- « Ghana 7,6 % ;
- « Togo 6,2 % ;
- « Guinée 3,1 % ;
- « Mauritanie 0,1 % .

En 2006 , l' ensemble du trafic marchandises solides et hydrocarbures se présentait comme suit :

- corridor Sénégal 47,3 % ( 36,2% par route , 11,1 % par fer )
- corridor Côte d'ivoire 27,9 % ;
- « Ghana 7,4 % ;
- « Togo 8 % ;
- « Guinée 2,5 % ;
- « Mauritanie 0,1 % .
- « Benin 6,9 % .

En 2007, le **trafic** total marchandises ( solides et hydrocarbures ) était de 3 184 399 tonnes dont 2 922 167 tonnes à l'importation et 262 232 tonnes à l'exportation .

Ce **trafic** total est reparti en 2007 comme suit :

- corridor du Sénégal : 49 % ( dont 38% par route et 11 % par fer ) ;
- corridor de la Côte d'ivoire : 31 % ;

- « du Ghana : 8 % ;
- « du Togo : 6 % ;
- « de la Guinée : 2 % ;
- « de la Mauritanie : moins de 1 % ;
- « du Bénin : 3 % .

### **3. 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 vétusté 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 de 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 de transport marchandise ( Wagons) s'est accru de 445 unités en 1994 (16087 Tonnes de capacité) à 512 unités ( 19941 Tonnes de capacité) en 2002 (soit une augmentation de capacité de 24%).

Cependant il faut signaler 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% ).

Suivant les statistiques des EMASE les importations par fer sont passées de 211 000 tonnes en 2004 à 240 041 tonnes en 2005 dont 43 652 tonnes d ' hydrocarbures . Les exportations ont été de 89 473 tonnes en 2005 contre 69 000 tonnes en 2004 .

En 2006, le fer a transporté 332 995 tonnes( soit 11,1 % de l'ensemble du **trafic import + export** ) dont 176 642 tonnes de marchandises solides à l'importation, 124 084 tonnes d' hydrocarbures à l' importation et 32 269 tonnes à l' exportation.

Le prix moyen de transport de l'ensemble des produits à l'Importation a évolué de 26,3 FCFA/TKM à 32 FCFA/TKM de 1994 à 2002 ( soit une augmentation moyenne annuel de 2,40 %).

A l'exportation le prix moyen de transport de l'ensemble des produits est passé de 22 FCFA/TKM à 24 FCFA/TKM ( soit une augmentation de 1.1% l ' an ).

En 2007, Transrail. SA a exploité en **moyenne** 20 locomotives avec un taux de disponibilité de **75%** .

Les **wagons** pour marchandises au nombre de 520 unités avaient un taux de disponibilité de 84% .

Le kilométrage mensuel parcouru par locomotive disponible était de 6 300 km et la rotation moyenne par wagon en trafic international était de 13 jours .

Le trafic voyageurs était de 106 272 passagers dont 92 765 passagers en trafic national au Mali.

Le **trafic** total marchandises en 2007 était de 388 080 tonnes dont 289 420 tonnes à l'importation et 56 735 tonnes à l'exportation .

Il y'a lieu de rappeler que la part du **trafic** ferroviaire **international** dans le trafic terrestre international du Mali en 2007 est de **11 %** .

#### **4. LE TRANSPORT FLUVIAL**

Les transports fluviaux de la Compagnie Malienne de Navigation ( COMANAV) ont chute tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises durant la période 1994 – 2002 .

Le nombre de voyageurs de la COMANAV a évolué de 21 919 personnes (en 1994 / 1995) à 8 169 personnes (en 2002 / 2003) et 11 545 ( en 2003 / 2004 ), soit une baisse du trafic voyageurs de 4,71 ' 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 .

Durant la campagne 2005 / 2006 le nombre de passagers transportés a été 11 213 voyageurs ( contre 7854 voyageurs en 2004 / 2005 ), le **fret** a été de 11 723 tonnes ( contre 7213 tonnes en 2004 / 2005 ). De 2004 à 2005 , le trafic voyageurs a augmenté de **42,77 %** et le trafic marchandises de **62,52 %** .

La recette par voyageur **kilomètre** a évolué de 28 FCFA (en 1994 / 1995 ) à 62 FCFA ( en 2002 / 2003 ), 66 FCFA ( en 2003 / 2004 ), 63 fcfa (en 2004 / 2005 ) et 64,67 ( en 2005 / 2006 ) soit une augmentation de **11,9 %** l ' an .

La recette par Tonne kilomètre a évolué de 38 FCFA (en 1994 / 1995 ) à 99,81 FCFA (en 2002 / 2003) , **111 FCFA** ( en 2003 / 2004 ), 81 fcfa ( en 2004 / 2005 ), 90,44 fcfa ( en 2005 / 2006 ) soit une augmentation de **12,5 %** l ' an .

En 2006 , les travaux effectués sur le chenal navigable sont :

- le désensablage du quai de Tonka
- la réparation du quai de Gao ,
- l' aménagement test des berges du fleuve à Bamako,
- la pose de 8 balises de récupération .

Durant la campagne 2006 / 2007 le trafic de la COMANAV a baissé par rapport à la campagne 2005 / 2006 comme suit :

- **36,4 %** pour les passagers (7082 passagers en 2006 contre 11213 passagers en 2005 )
- **47,5 %** pour les marchandises ( 6151 tonnes en 2006 contre 11723 en 2005 ).

La campagne de navigation n'a duré que **5 mois** en **2006/2007** à cause de la **faiblesse des crues** .

En **2007** ,le voyageurs de la **COMANAV** a été de **5647** passagers soit une baisse de **20 %** par rapport à la campagne **2006** .

Les marchandises transportées en **2007** par la **COMANAV** étaient de **6 525** tonnes , soit une hausse de **6 %** par rapport à **2006** .

### **5. 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-Dignagna**, **Kayes Dag-Dag** ) et la réhabilitation de **Mopti Ambodedjo** et **Tombouctou**.

Durant l'année **2006** , un nouvel aéroport privé a été construit sur le site minier de **Loulou** .

Le trafic passagers( arrivée +départ +transit) a fortement évolué à **Bamako Sénou** ( **598 713** passagers en **2007**, **533437** passagers en **2006**, **516 378** passagers en **2005** , **486 449** passagers en **2004**, **423 506** passagers en **2003**, **337 750** passagers en **2002** contre **303266** passagers en **1994** ) à un taux moyen d 'augmentation annuelle de **7,5 %**.

Il faut signaler que la situation s'est dégradée en ce qui concerne le fret commercial de **Bamako Sénou** jusqu'en **2003** et l' année de reprise du **trafic** a été **2004** ( **6528** tonnes en **2007**, **6648** tonnes en **2006**, **6396** tonnes en **2005** , **6005** 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 – 2003** s'est accru en passagers ( **de 14 079** voyageurs en **1994** à **22 582** voyageurs en **2002** et **28598** voyageurs en **2003**), soit une **augmentation** moyenne annuelle **10,3 %** .

En fret commercial le **trafic fret** de l'intérieur a subi une augmentation moyenne annuelle de **46,5 %** ) (de **8,5** tonnes en **1994** à **32,3** Tonnes en **2002** et **42** Tonnes en **2003** ) .

En **2004** et **2005** le trafic passagers de l'intérieur a commencé à chuter avec respectivement **26 062** passagers et **24 213** passagers.

En **2006** ,le **trafic** passagers des aéroports de l'intérieur a été de **34 887** voyageurs soit une **augmentation** de **44%** par rapport au **trafic** de **2005**. Cette augmentation du trafic est due surtout aux activités de la nouvelle « **Compagnie aérienne du Mali** » .

En **2007** le trafic passagers intérieurs a été de **32 552** voyageurs soit une baisse de **6,3 %** par rapport au niveau de **2006** .

# **LES INDICATEURS GÉNÉRAUX**

## INDICATEURS DE PERFORMANCE MACROECONOMIQUE

	2003	2004	2005	2006	2007 prov
<b>Ressources et emploi des biens et services</b>					
PIB aux prix du marché ( mrd FCFA courants )	2438,8	2632,7	2899	3 176,70	3372,3
PIB aux prix du marché ( mrd \$ courants )	4,2	5	5,5	5,30%	nd
PIB aux prix du marché ( mrd £ courants )	3,7	4	4,4	7,20%	nd
Part du PIB du secteur formel ( en % PIB )	36,10%	41,60%	41,00%	4,30%	nd
Taux de croissance réel du PIB aux prix du marché	7,70%	2,80%	6,10%	5,30%	3,20%
Taux de croissance réel du PIB aux coût des facteurs prix du m	7,20%	1,70%	6,20%	7,20%	2,30%
PIB secteur primaire	19,50%	-4,50%	6,60%	4,30%	2,50%
PIB secteur secondaire	-8,60%	2,70%	8,20%	8,30%	-3,00%
PIB secteur tertiaire	6,90%	7,10%	4,60%	9,40%	5,40%
FBCF total ( mrd FCFA courants )	442,5	446,6	446,7	528,6	678,5
FBCF privé ( mrd FCFA courants )	257,5	251,9	247	286,5	381,1
FBCF publique ( mrd FCFA courants )	185	194,7	199,7	242,1	297,4
Taux d'investissement bruts	26,20%	21,9	21,4%	20,50%	22,40%
Taux d'investissement fixe	18,10%	17	14,40%	16,60%	20,10%
FBCF publique en % du PIBm	7,60%	7,40%	6,90%	7,60%	8,80%
FBCF privé en % du PIBm	10,60%	9,60%	8,50%	9,60%	11,30%
Coefficient marginal de capital	1,50%	3,3	2,20%	2,8	3,30%
Taux d'épargne intérieur ( en % PIBm )	18,60%	13,80%	13,10%	15,50%	14,10%
Taux d'épargne extérieur	7,60%	8,20%	8,30%	5,00%	8,30%
Taux d'épargne nationale brute ( en % PIBm )	19,70%	13,70%	13,40%	16,60%	14,70%
Taux de consommation ( en % PIBm )	81,40%	86,20%	86,90%	84,50%	85,90%
Taux de consommation privé	70,40%	74,10%	75,20%	73,50%	75,00%
Taux de consommation publique	11,00%	12,10%	11,70%	11,00%	10,90%
Produit national brute par tête en FCFA courants	221,973	230454	249255	289 087	277 884
Produit national brute par tête en FCFA constants ( 1987 )	113624	112381	117140	122 231	122 882
Taux de croissance réel du produit national brute par tête	9,20%	-1,10%	4,20%		nd
Produit national brute par tête en dollars EU	383	437	473		nd
<b>Balance des paiements</b>					
Taux d'importation ( en % du PIBm ) prix courants	35,00%	32,60%	33,40%	35,70%	34,70%
Taux d'exportation ( en % du PIBm ) prix courants	27,50%	24,40%	25,00%	30,70%	26,40%
Déficit commercial ( FOB en % du PIBm )	-1,40%	-2,30%	-2,60%	2,20%	nd
Compte courants ( hors transfert OFF ) en % du PIBm	-7,60%	-8,20%	10,00%	-6,60%	-9,70%
Compte courants ( y compris transfert OFF ) en % du PIBm	-9,20%	-10,20%	-10,10%	-7,50%	nd
Réserves net en mois d'importation caf			5,4	6,3	5,8
Réserves brute en mois d'importation caf			7,6	8,6	7,9
Ratios du secteur de la dette en % des exportations	8	7,9	8,3	3,1	nd
<b>Finances publiques</b>					
Taux de pression fiscale ( recette fiscale/PIBm )	14,30%	14,90%	15,40%	14,80%	15,10%
Taux de fiscalité ( Recettes courantes hors don en % du PIB )	17,30%	17,30%	17,50%	17,70%	nd
Taux de fiscalité ( Recettes courantes en % du PIB secteur for	52,60%	46,10%	47,30%	51,00%	nd
Total des dépenses et prêts nets en % du PIB	22,60%	23,80%	23,40%	25,00%	nd
Solde opération courantes ( épargne publique nationale en %	4,90%	3,60%	5,60%	6,00%	nd
Solde opération courantes ( épargne propre en % du PIB)	2,80%	2,30%	4,10%	3,30%	nd
Solde primaire ( épargne publique propre hors intérêt ) en %	5,10%	4,60%	5,10%	5,40%	nd
Solde budgétaire budgétaire primaire (FMI) en % du PIB	2,00%	1,60%	0,90%	2,30%	nd
Solde budgétaire budgétaire primaire (UEMOA) en % du PIB	0,90%	0,40%	-0,10%	0,80%	nd
Solde global ( base engagement ) hors dons en % du PIB	-5,30%	-6,50%	-6,00%	-7,40%	-9,00%
Solde global ( base engagement ) dons compris en % du PIB	-0,70%	-2,60%	-2,00%	31,80%	-3,70%
Solde global ( base caisse ) en % du PIB	-0,30%	-2,30%	-2,40%	31,80%	-3,70%
<b>Situation monétaire</b>					
Créances sur trésor ( taux de croissance )	172,50%	-20,30%	-52,40%	351,40%	-8,90%
Créance sur l'économie ( taux de croissance )	17,30%	6,80%	-6,50%	19,30%	-0,80%
Croissance de la masse monétaire ( M2)	25,50%	-2,40%	9,50%	8,70%	0,00%
Vitesse de la circulation de la monnaie ( PIB/M2 fin de période	3,1	3,4	3,4	3,4	nd
Taux de liquidité ( M2/PIBm)	32,20%	29,10%	29%	29,50%	nd

## INDICATEURS DE PERFORMANCE MACROECONOMIQUE

	2003	2004	2005	2006	2007prov
<b>Prix et taux de change</b>					
Inflation mondiale ( Muv )	7,50%	6,90%	0,80%	1,60%	3,90%
TC indice de prix a la consommation des ménages de	-1,30%	-3,10%	6,40%	1,50%	1,40%
Déflateur du PIB ( taux de croissance )	3,10%	5,00%	3,80%	1,60%	2,70%
Terme de l'échange (1987 - 100 )	69,3	70,1	65,60%	96	93,6
Taux de change FCFA/DTS ( fin de période)	771,8	764,5	763,5	756,6	nd
Taux de change FCFA/\$ EU ( fin de période)	519,4	489,3	553,9	497,2	nd
Taux de change FCFA/\$ ( moyenne de période)	579,9	527,6	526,9	524,7	479,3
Taux de change FCFA/£ ( moyenne de période)	656	656	656	656	656
Indice du taux de change réel ( IP M/IP PIB + dévalua	127,4	123	129,8	130,3	nd
<b>Aide extérieure</b>					
Aide extérieure Brut en % du PIB	9,80%	8,20%	9,30%	47,60%	nd
Aide extérieur net en % du PIB	7,70%	6,30%	7,40%	-22,10%	nd
Aide extérieur brut en moi \$ EU	413,9	407,2	513,30%	2809,2	nd
Aide extérieur net en moi \$ EU	325,9	313,1	406,1	-1306,4	nd
Aide extérieur brut en moi \$ EU par tête de la popula	37,3	35,7	44	235,3	nd
Aide extérieur net en moi \$ EU par tête de la populat	29,3	27,4	34,8	-109,4	nd
<b>Critères de convergence UEMOA</b>					
Critère de Premier rang					
Ratio du solde budgétaire de base /PIBm 1/ >=0%	0,90%	0,40%	-0,10%	0,10%	-0,80%
Taux d'inflation ( HPC Bamako ) <=3%	-1,30%	-3,10%	6,40%	1,50%	1,40%
Ratio de l'encours dette extérieur /PIBm	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Variation des arriérés de paiement intérieure ( en mr	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
DON : en cours dette extérieur /PIBm	59,40%	63,90%	60,20%	20,40%	25,20%
Variation des arriérés de paiement extérieur ( en mrd	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Critère de Second rang					
Ratio de la masse salariale sur les recettes fiscales <=	0,00%	30,90%	30,90%	31,40%	31,40%
Ratio invest publique financier /ress inte sur rec fisc	30,40%	22,70%	22,00%	22,40%	22,50%
Ratio déficit extérieur courants hors transfer publicu	22,40%	-10,20%	-10,10%	-6,30%	-9,90%
Taux de préssion fiscal ( = recette fiscale/PIBm ) >=1	-9,20%	14,90%	15,40%	14,80%	15,10%

Ressources et emplois des biens et services non-facteurs (mrd. FCFA au prix de 1987

	2003	2004	2005	2006	2007
PIB aux prix du marché	1248,4	1283,8	1362,4	1409	nd
Importations de bien et snf	343,4	340,2	350,1	388,3	nd
Total des ressources = emplois	1591,8	1624	1712,6	1797,4	nd
Exportations de biens et snf	388	363,9	400	468,6	nd
Investissements bruts	286,3	277,8	312	317,1	nd
Formation brute de capital fixe	199	214,7	228,5	231,2	nd
Variation des stocks	87,3	63,1	83,4	85,9	nd
Consommation finale	917,5	982,3	1000,6	1011,7	nd
Consommation publique	123,7	138,2	135,2	145,4	nd
Consommation des ménages	793,8	844,2	865,4	866,3	nd
Produit national brut ("revenu disponible")	1262,5	1283,3	1367,5	1405,5	nd
Produit national brut par tête, en FCFA const.	113624	112381	117140	117741	nd
Importations de bien et snf	27,50%	26,50%	25,70%	27,60%	nd
Exportations de biens et snf	31,10%	28,30%	29,40%	33,30%	nd
Balance des ressources (X - Mcaf)	3,60%	1,80%	3,70%	5,70%	nd
Investissements bruts	22,90%	21,60%	22,90%	22,50%	nd
Consommation finale par tête ( FCFA,const.)	82570	86022	85,71%	84751	nd
Variation annuelle du Déflateur PIB	3,10%	5,00%	3,80%	2,70%	nd

Source : DNPDP, modèle MME - DNPDP

## G-1 Principaux indicateurs socio-économiques

	unité	2005	2006	2007 provisoire
<b>superficie</b>	km <sup>2</sup>			1241238
Population totale	1.000 habitants	11 700	12 300	12400
Population urbaine	id			
Population du district de Bamako	id			
Densité de population	habitant/km <sup>2</sup>	9,4	9,9	10
<b>taux de croissance de l'économie</b>	%	6,1	5,3	3,2
<b>taux de l'inflation</b>	%		1,5	1,4
<b>Produit intérieur brut (Prix courants)</b>	milliards FCFA	2899	3176,7	3372,3
Revenu national <b>disponible brut (Prix courants)</b>	id	1367,5	1405,5	nd
Épargne <b>brute (Prix courants)</b>	id			
<b>Formation brute de capital fixe (Prix courants)</b>	id	446,7	528,6	678,5
Épargne brute/Revenu national brut	%			
FBCF/Revenu national brut	%			
<b>Revenu national disponible brut par habitant</b>	FCFA	249255	289087	277884
Valeur ajoutée (Prix courants)	milliards FCFA			
dont branche Transport et Télécommunications	id			
Valeur ajoutée Transport et Télécom./PIB	%	5,80	6,40	6,7
<b>Mil, sorgho</b>	1.000 tonnes	1220	1898	2076
<b>Riz paddy</b>	id	945	1053	1082
<b>Mais</b>	id	634	706	690
<b>fonio</b>		27	26	29
<b>Blé/orge</b>	id	5	8	8
total <b>cereales</b>	id	3397	3693	3885
Arachide	id	534	500	324
<b>Coton-graine</b>	id	508	398	248
<b>Bovins</b>	1.000 têtes	7532	7904	
<b>Ovins, caprins</b>	id	20408	22494	
<b>Porcins</b>	tonnes	694	702	
<b>Poisson frais</b>	tonnes			
<b>Poissons fumés et séchés</b>	id			
<b>Bois de chauffe</b>	1.000 stères			
<b>Bois d'œuvre</b>	m <sup>3</sup>			
<b>Coton fibre</b>	tonnes	223578	209616	126792
<b>Sucre</b>	id			
<b>Bière</b>	hl			
<b>Boissons non alcoolisées</b>	id			
<b>Electricité</b>	1.000 kwh			
<b>Eau</b>	1.000 m <sup>3</sup>			
<b>or</b>	tonnes	49,7	61,3	55,8
<b>Recettes budgétaires hors dons</b>	milliards FCFA			
dont <b>recettes fiscales</b>	id			
<b>Dépenses budgétaires</b>	id			
dont <b>frais de personnel</b>	id			
<b>Déficit courant hors dons</b>	id			
<b>Déficit courant hors dons /PIB</b>	%			
<b>Budget moyen par ménage</b>	FCFA			
dont <b>dépenses santé</b>	id			
<b>dépenses alimentation</b>	id			
<b>dépenses habitation</b>	id			
<b>dépenses habillement</b>	id			
<b>dépenses transport</b>	id			

en 2007 , 1 dollar = 479fcfa contre 525 fcfa en 2006

# ***TRANSPORT ROUTIER***



# ***TRANSPORT ROUTIER***

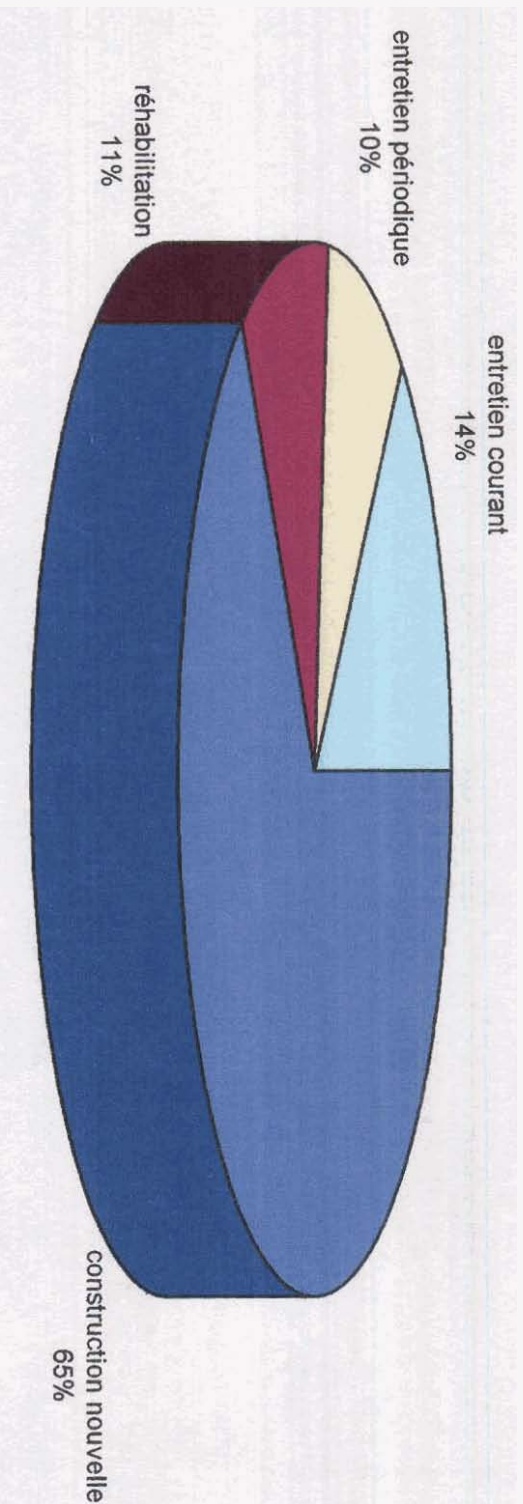
**R-3 DEPENSES ROUTIERES DE 2003 à 2007**  
**en millions de francs cfa**

<b>Année</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
<b>Construction nouvelles</b>	<b>0</b>	<b>29742</b>	<b>67938</b>	<b>14452</b>	<b>54722</b>
Routes revêtues		19457	44018	12928	52627
Routes en terre		10285	20194	1041	155
Pistes			3726	483	1940
<b>Réhabilitation</b>	<b>21588</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5122</b>	<b>8784</b>
Routes revêtues	13942			4060	8784
Routes en terre	8390			1062	0
Pistes	0				0
<b>Entretien périodique</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2837</b>	<b>3175</b>	<b>7916</b>
Routes revêtues			0	3175	7916
Routes en terre			0		0
Pistes			2837		0
<b>Entretien courant</b>	<b>5546</b>	<b>7994</b>	<b>8050</b>	<b>11500</b>	<b>11500</b>
Routes revêtues*					
Routes en terre					
Pistes					
<b>Totale</b>	<b>27134</b>	<b>36134</b>	<b>79599</b>	<b>34249</b>	<b>82922</b>
financement de l'Etat	7176				
Financement extérieur	18744				
Montant des travaux regie		1000	1000	1000	1000

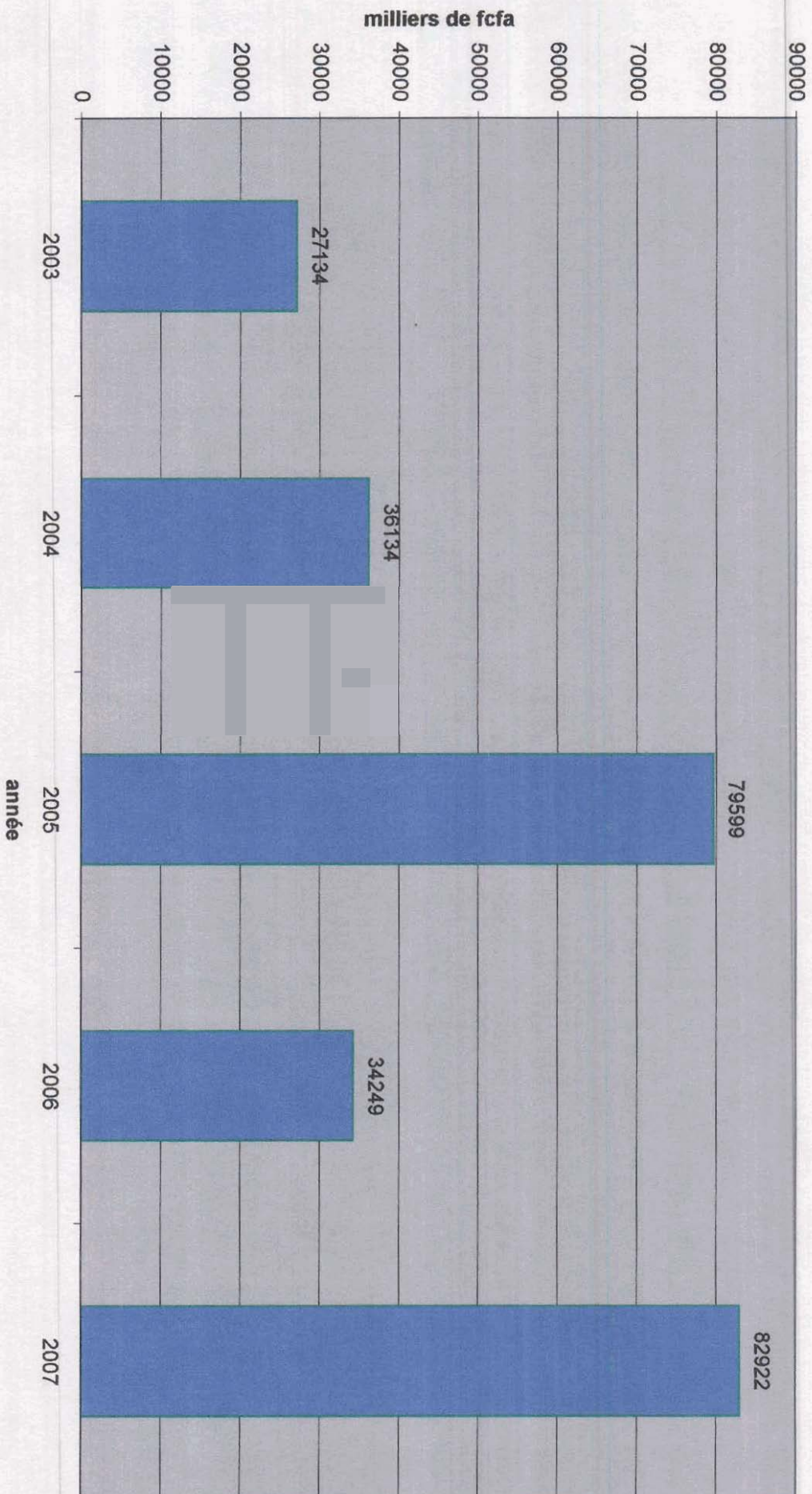
Source : Direction nationale des Routes et autorité routière

(\*): Ces chiffres contiennent les montants de l'entretien courant des routes en terre,  
nd: non disponible

### Repartition des dépenses routières en 2007



## Evolution des dépenses routières



**EVOLUTION DES INDICATEURS  
DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES**

Indicateurs	unité	2004	2005	2006	2007
Nombre de km de route bitumées entretenues	km	3436	3418	3667	4467
Nombre de km de route bitumées construites	km	111	102	334,4	444,6
Nombre de km de route en terre et pistes entretenues	km	6059	8880	8365	11165
Nombre de km de route en terre construites	km	59	354	79,2	142
Nombre de km de piste construite	km	232	130	131,4	263,4
Nombre de km de routes entretenues au total	km	10314	12298	14055	15632
Pourcentage de route en bon état	%	24	24,5	30	23
Pourcentage de route en état passable	%	26	25,5	29	36
Pourcentage de route en mauvais état	%	50	50	41	41
Pourcentage Routes bitumées en bon état	%	65	70	74	68
Pourcentage Route en terre moderne en bon état	%	50	55	60	51

Source : CPS/MET - DNR-SDR

# PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR REGION

unité : nombre de véhicule

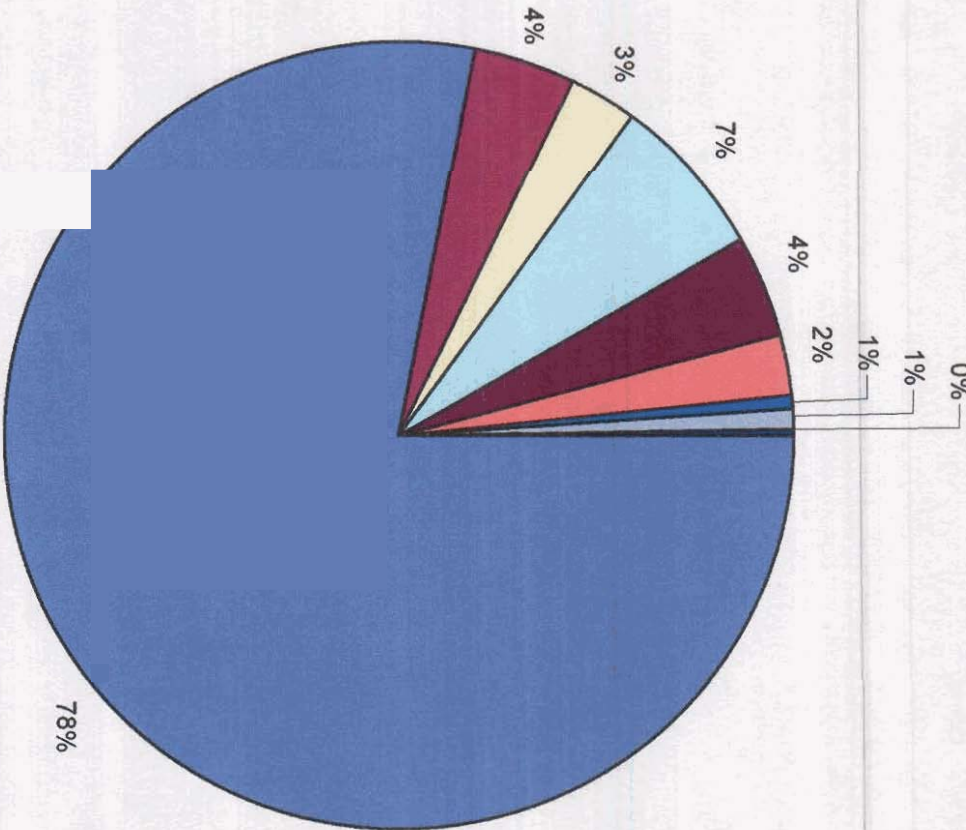
( situation au 31/12/ 2007 )

REGION	BAMA KO	KAYES	KOULIKORO	SIKASSO	SEGOU	MOPTI	OMBOUCTO	GAO	KIDAL	TOTAL
<b>GENRE</b>										
<b>MOTO</b>	4163	781	305	2911	795	936	166	57	11	<b>10125</b>
<b>VP</b>	73181	3207	2252	3012	2929	1656	561	735	120	<b>87653</b>
<b>V.TRANSP. COMMUN</b>	14922	550	768	596	973	252	37	63	5	<b>18166</b>
<b>CAMION</b>	7164	1349	396	809	671	350	150	209	27	<b>11125</b>
<b>CAMIONNETTE</b>	11489	816	573	848	852	456	153	211	66	<b>15464</b>
<b>REMORQUE</b>	80	1	4	4	0	1	0	0	0	<b>90</b>
<b>SEMI/REMORQUE</b>	4794	272	76	1424	437	178	1	51	5	<b>7238</b>
<b>TRACTEUR ROUTIER</b>	5109	323	55	1542	489	209	6	48	4	<b>7785</b>
<b>AUTRES VEHICULES</b>	9415	39	23	39	28	31	8	8	8	<b>9599</b>
<b>TOTAL</b>	<b>130317</b>	<b>7338</b>	<b>4452</b>	<b>11185</b>	<b>7174</b>	<b>4069</b>	<b>1082</b>	<b>1382</b>	<b>246</b>	<b>167245</b>

**NB : Véhicules immatriculés dans la serie normale**

Source : fichier carte grise

REPARTITION DES VEHICULES ROUTIERS PAR REGION EN 2007



- BAMAKO
- KAYES
- KOULIKORO
- SIKASSO
- SEGOU
- MOPTI
- TOMBOUCTOU
- GAO
- KIDAL

## VEHICULES ROUTIERS IMMATRICULES DU 01/01/2007 AU 31/12/2007

unité: nombre de véhicule

	BAMA KO	KAYES	KOULIKORO	SIKASSO	SEGOU	MOPTI	OMBOUCTO	GAO	KIDAL	TOTAL
<b>GENRE</b>										
<b>MOTO</b>	158	63	5	193	52	55	65	10	0	<b>601</b>
<b>VP</b>	6545	283	232	85	151	104	37	55	1	<b>7493</b>
<b>V. TRANSP.</b>	1271	44	67	16	50	21	1	18	0	<b>1488</b>
<b>CAMION</b>	579	123	46	25	21	17	17	19	0	<b>847</b>
<b>CAMIONNEE</b>	860	76	27	25	21	4	9	9	2	<b>1033</b>
<b>REMORQUE</b>	2	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>2</b>
<b>SEMI/REMORQUE</b>	341	18	6	6	18	11	3	4	0	<b>407</b>
<b>TRACTEUR</b>	419	24	5	24	12	7	1	4	0	<b>496</b>
<b>AUTRES VEHICULES</b>	2	1	0	14	0	0				<b>17</b>
<b>TOTAL</b>	<b>10177</b>	<b>632</b>	<b>388</b>	<b>388</b>	<b>325</b>	<b>219</b>	<b>133</b>	<b>119</b>	<b>3</b>	<b>12384</b>

NB : Véhicules immatriculés dans la série normale

Source : fichier carte grise

## PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR GENRE ET AGE

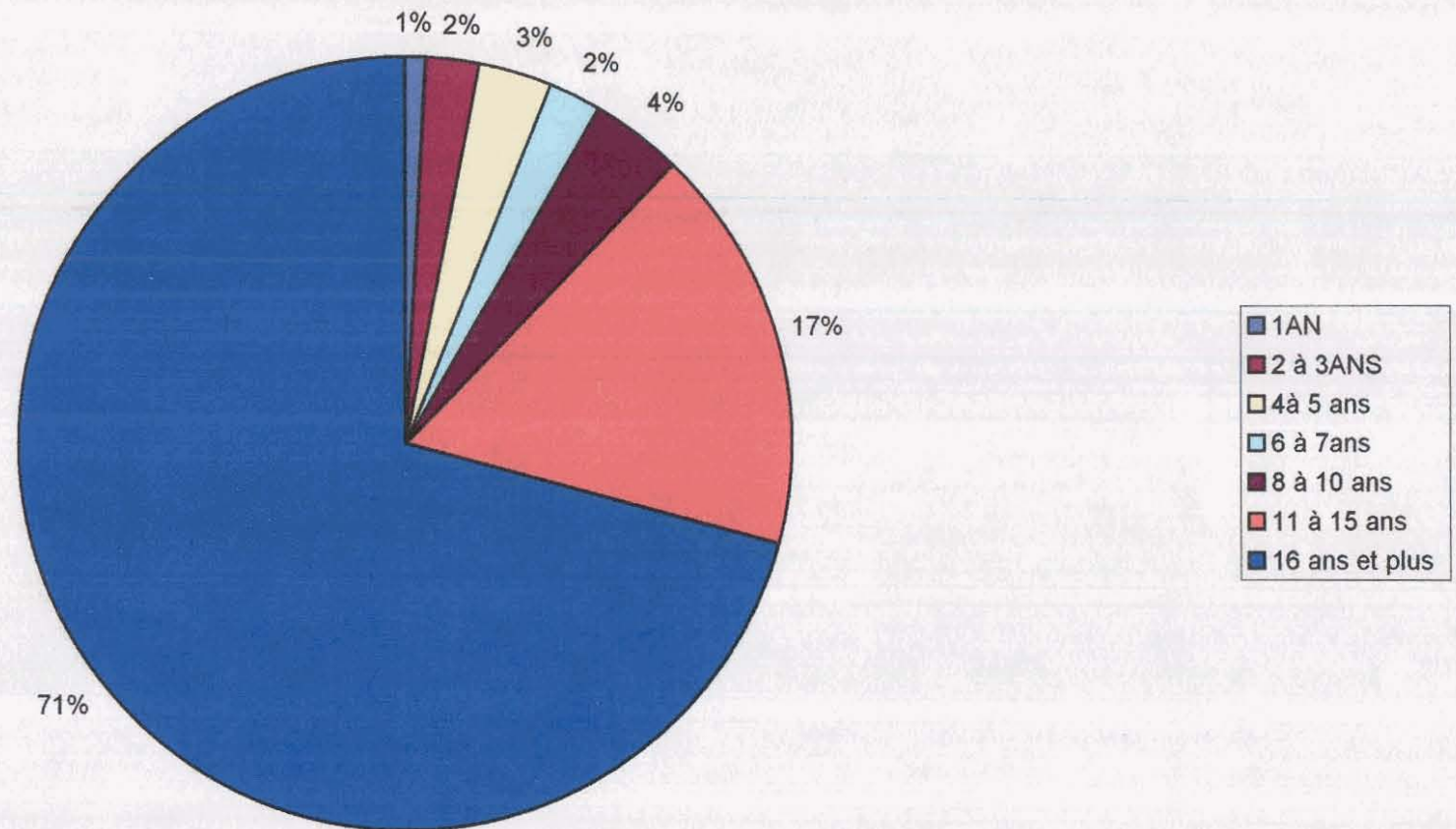
unité : nombre de **véhicule**  
( situation au 31/12/ 2007 )

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	
<b>MOTO</b>	265	1499	2076	614	658	3295	1718	<b>10125</b>
<b>VP</b>	352	1076	1357	1711	3697	14927	64533	<b>87653</b>
<b>V.TRANSP.</b>	25	55	25	46	132	1681	16202	<b>18166</b>
<b>CAMION</b>	7	12	16	28	164	752	10146	<b>11125</b>
<b>CAMIONNE</b>	269	526	560	535	970	2838	9766	<b>15464</b>
<b>REMORQUE</b>	0	0	0	0	23	22	45	<b>90</b>
<b>SEMI/REM</b>	83	248	212	85	81	506	6023	<b>7238</b>
<b>TRACTEUR</b>	70	215	172	90	207	1183	5848	<b>7785</b>
<b>AUTRES VE</b>	6		13	1	12	42	9525	<b>9599</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1077</b>	<b>3631</b>	<b>4431</b>	<b>3110</b>	<b>5944</b>	<b>25246</b>	<b>123806</b>	<b>167245</b>

**NB : Véhicules immatriculés dans la serie normale**

**Source :DNTTMF. Fichier des cartes grises**

## REPARTITION DES VEHICULES ROUTIERS PAR AGE



# PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR TYPE DE CARBURANT

unit6 : nombre de véhicule  
( situation du 1/1/1995 au 31/12/ 2007 )

TIPE DE CARBURANT GENRE DE VEHICULE	GAZ-OIL		ESSENCE		sans carburant		TOTAL	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
MOTO	0		10125				10125	7
VP	32745		54908				87653	56
V.TRANSP. COMMUN	16233		1933				18166	12
CAMION	10975		150				11125	8
CAMIONNETTE	9752		5712				15464	8
TRACTEUR ROUTIER	7759		26				7785	5
SEMI/REMORQUE REM					7328		7328	4
AUTRES VEHICULES	250		106		9243		9599	0
<b>TOTAL</b>	<b>77714</b>	<b>0</b>	<b>72960</b>	<b>0</b>	<b>16571</b>	<b>0</b>	<b>167245</b>	<b>100</b>

NB : Véhicules immatriculés dans la serie normale

Source Fichier cartes grise

# PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR CARROSSERIE

( situation du 1/1/1995 au 31/12/ 2007 )

CARROSSERIE GENRE DE VEHICULE	CITERNE		PLATEAU RIDELLE		PLATEAU		FOURGON		BENNE		AUTRES		TOTAL	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
CAMION	318	19	3270	45	281	21	1398	83	5279	97	579	55	11125	60
SEMI REMORQUE	1403	81	3919	52	1036	78	272	16	136	3	472	45	7238	39
REMORQUE	2		76	3	5	1,00	5	1	0		2	0	90	1
<b>TOTAL</b>	<b>1723</b>	<b>100</b>	<b>7265</b>	<b>100</b>	<b>1322</b>	<b>100</b>	<b>1675</b>	<b>100</b>	<b>5415</b>	<b>100</b>	<b>1053</b>	<b>100</b>	<b>18453</b>	<b>100</b>

**NB : Véhicules immatriculés dans la série normale**

Source Fichier cartes grise

CITERNE = CITERNE , CITERNE A GAZ , CITERNE SPIROS

BENNE = BENNE GRUE, BASCULANTE, BENNE

FOURGON = FOURGONNETTE FOURGON

**R-15 Accidents corporels de la circulation routière**  
(District de Bamako)

Désignation	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Nombre d'accidents</b>	<b>1 141</b>	<b>2 269</b>	<b>2 170</b>	<b>1 358</b>	<b>1 585</b>	<b>2 349</b>	<b>2 333</b>	<b>nd</b>
- piétons	315	355	360		427	369	643	
- deux-roues	107	749	720		1406	825	2124	
- voitures particulières	367	792	800		684	830	958	
- transports collectifs	255	292	200		481	223	435	
- poids lourds	97	81	90		83	102	133	
<b>Nombre de victimes</b>	<b>1 478</b>	<b>1 377</b>		<b>1 901</b>	<b>2 059</b>	<b>2 425</b>	<b>2 832</b>	<b>nd</b>
- tués	109	140		127	170	190	168	
- blessés graves	642	715		813	737	887	1388	
- blessés légers	727	522		782	1152	1348	1275	
<b>Nombre de tués</b>	<b>109</b>	<b>140</b>		<b>127</b>	<b>170</b>	<b>190</b>	<b>168</b>	<b>nd</b>
- piétons	48	71		66	66	72	69	
- occupants deux-roues	26	39		39	67	69	79	
- occupants voitures particulières	5	14		12	8	12	8	
- occupants transports collectifs	23	11		5	19	22	9	
- occupants poids lourds	7	5		2	10	15	3	
<b>Nombre de blessés graves</b>	<b>642</b>	<b>715</b>		<b>813</b>	<b>737</b>	<b>887</b>	<b>1 388</b>	<b>nd</b>
- piétons	190	205		153	177	185	324	
- occupants deux-roues	204	353		359	384	500	854	
- occupants voitures particulières	37	83		128	65	80	107	
- occupants transports collectifs	199	66		119	91	97	92	
- occupants poids lourds	12	8		25	20	25	11	
<b>Nombre de blessés légers</b>	<b>727</b>	<b>522</b>		<b>782</b>	<b>1 152</b>	<b>1 348</b>	<b>1 276</b>	<b>nd</b>
- piétons	145	119		145	190	225	240	
- occupants deux-roues	270	311		31	690	795	858	
- occupants voitures particulières	123	116		404	60	80	73	
- occupants transports collectifs	178	39		94	194	200	89	
- occupants poids lourds	11	7		97	18	48	15	

Source : BRCTU - District de Bamako

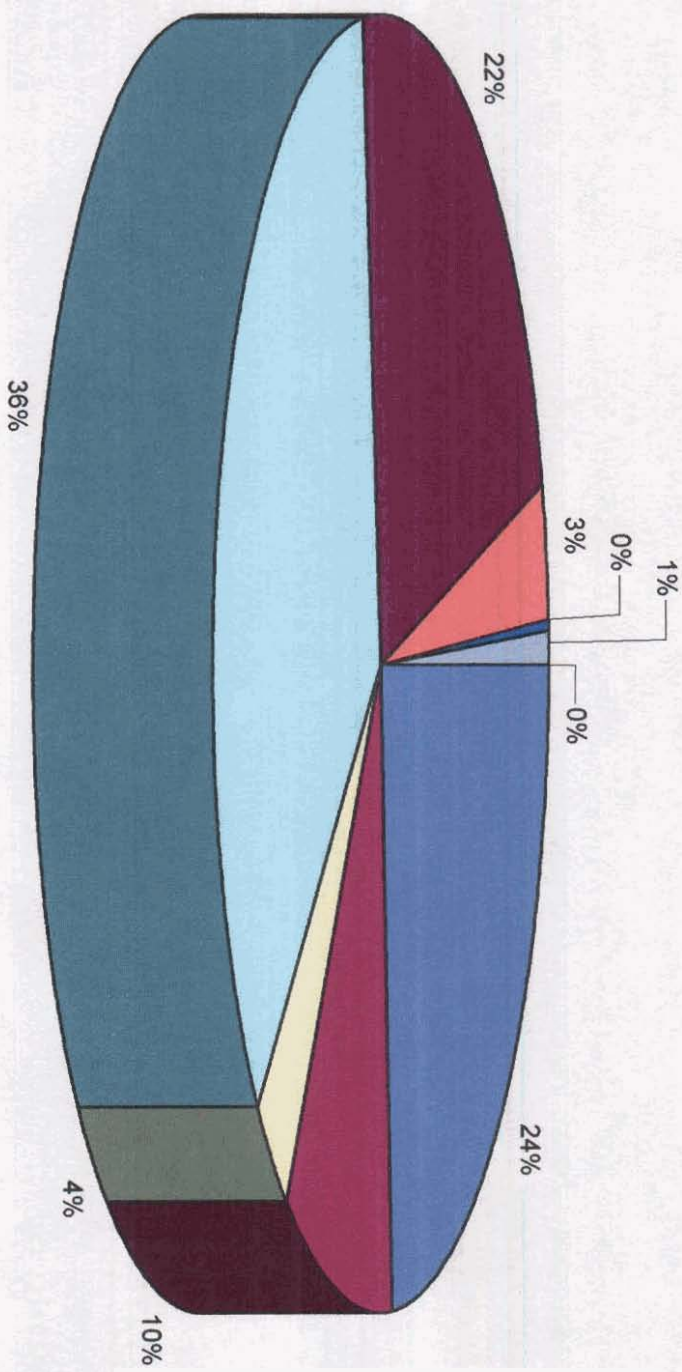
nd: non disponible

# TRAFIC ROUTIER NATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES EN TONNES 2007

		DESTINATION									
Régions	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Total	
<b>O R I G I N E S</b>	<b>BKO</b>		71045,82	22056	110466	39085	52749	3709	20873	<b>319983,8</b>	
	<b>Kayes</b>	44979,67	91771,8	141	380	101	577	30		<b>137980,5</b>	
	<b>KKORO</b>	38117	261	5442	8350		1150			<b>53320</b>	
	<b>Sikasso</b>	191236	50468	23754	109363	37241	24935	4632	26930	4844	<b>473403</b>
	<b>Ségou</b>	121279	81645	1858	16999	91384	34152	1121,525	36373		<b>384811,5</b>
	<b>Mopti</b>	12348,29	196,022	415	11449			3047	16895	20	<b>44370,31</b>
	<b>Tmbouctou</b>	657,2			1643	357	216		238,2		<b>3111,4</b>
	<b>Gao</b>	8049			568	521	1296	84	6758	809	<b>18085</b>
	<b>Kidal</b>								21		<b>21</b>
	<b>Total</b>	<b>416666</b>	<b>295388</b>	<b>53666</b>	<b>259218</b>	<b>168689</b>	<b>115075</b>	<b>12593,53</b>	<b>108118</b>	<b>5673</b>	<b>1435087</b>

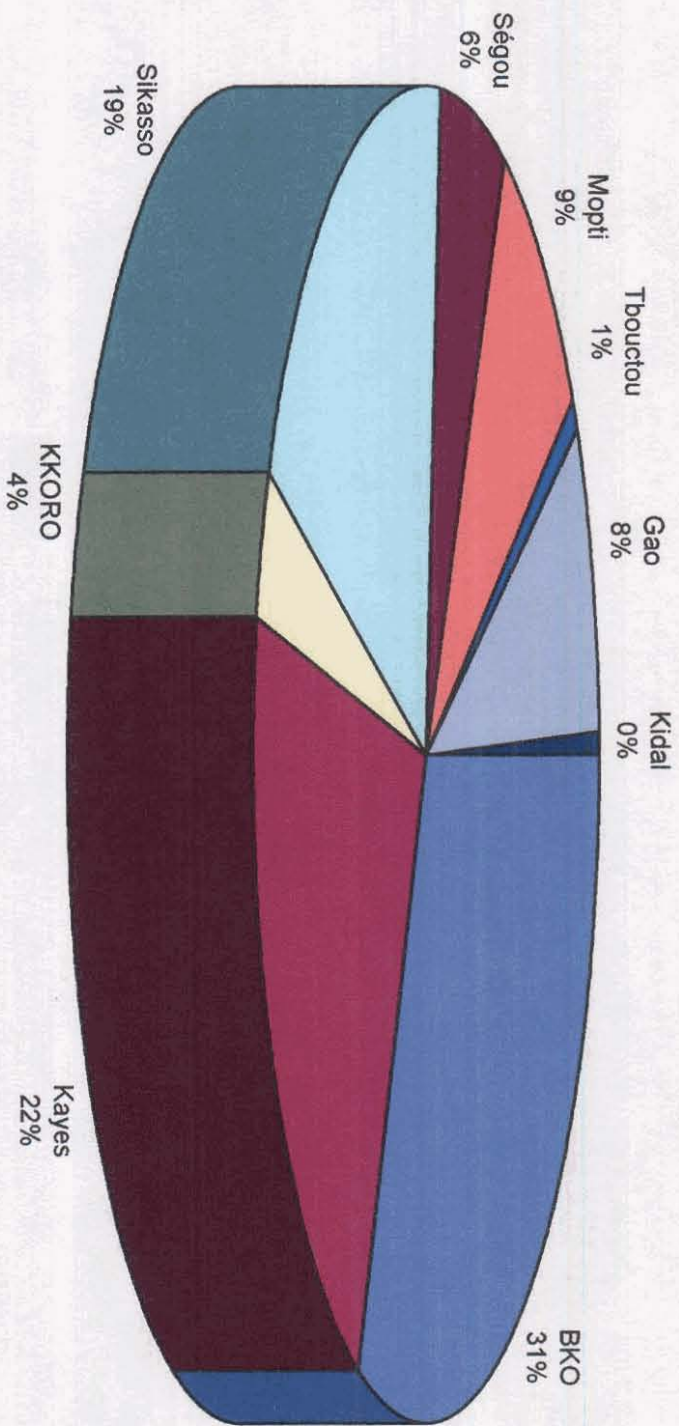
SOURCES : RAPPORTS DRT 2007

**Repartition des chargements de marchandises solides par region d'embarquement en 2007**



- BKO
- Kayes
- KKORO
- Sikasso
- Ségou
- Mopti
- Tmbouctou
- Gao
- Kidal

**Repartition des déchargements de marchandises solides par région de débarquement en 2007 ( trafic national )**



# TRAFFIC ROUTIER NATIONAL DES HYDROCARBURES EN M3 2007

Régions	DESTINATION									
	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Total
<b>BKO</b>		4210,24	4512	19948	18500	7144	273	1143		<b>55730,2</b>
<b>Kayes</b>	2740	69606	365							<b>72711</b>
<b>KKORO</b>										<b>0</b>
<b>Sikasso</b>	7873				745					<b>8618</b>
<b>Ségou</b>			359	31		975		57		<b>1422</b>
<b>Mopti</b>					121					<b>121</b>
<b>Tmbouctou</b>						421				<b>421</b>
<b>Gao</b>										<b>0</b>
<b>Kidal</b>										<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>10613</b>	<b>73816,2</b>	<b>5236</b>	<b>19979</b>	<b>19366</b>	<b>8540</b>	<b>273</b>	<b>1200</b>	<b>0</b>	<b>139023</b>

SOURCES : RAPPORTS DRT 2007

# TRAFIC ROUTIER INTERNATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES (EN TONNES)

(année 2007)

<b>O R I G I N E S</b>	<b>DESTINATION</b>											
	Régions	SENEGAL	Mauritanie	Gambie	RCI	B FASO	TOGO	GHANA	NIGERIA	NIGER	Autres	Total
	<b>BKO</b>	0	0	0	4663	0	7151	7506	0	0	3656	<b>57059</b>
	<b>Kayes</b>	34083	3761	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>37844</b>
	<b>KKORO</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
	<b>Sikasso</b>	10789	0	0	86221	2784	33418	7498	0	0	6406	<b>147116</b>
	<b>Ségou</b>	215	0	0	425	0	1523	1290	0	0	110	<b>3563</b>
	<b>Mopti</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
	<b>Tombouctou</b>	0	514	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>514</b>
	<b>Gao</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Kidal</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>	
<b>Total</b>	<b>45087</b>	<b>4275</b>	<b>0</b>	<b>91309</b>	<b>2784</b>	<b>42092</b>	<b>16294</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10172</b>	<b>212013</b>	

Les marchandises sont : , Coton , Arachide, Riz , Cuirs Peaux etc ,,,

# TRAFIC ROUTIER INTERNATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES ( EN TONNES )

(année 2007)

		DESTINATION									
		Régions	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal
O R I G I N E S	<b>Sénégal</b>	458813	313328	1875	139203	1844	932				<b>915995</b>
	<b>Mauritanie</b>	2408	1184					946			<b>4538</b>
	<b>Gambie</b>										<b>0</b>
	<b>TOGO</b>	41286		9300	13183	1121	7544		84		<b>72518</b>
	<b>GHANA</b>	120579		22024	17140	16923	2450				<b>179116</b>
	<b>RCI</b>	378025	190	61554	145261	83562	58246		3176		<b>730014</b>
	<b>B FASO</b>	6778		658	17571	1944	1830				<b>28781</b>
	<b>NIGERIA</b>	11803		1830	1430	837					<b>15900</b>
	<b>BENIN</b>						80				<b>80</b>
	<b>GUINEE</b>	71627			1465						<b>73092</b>
	<b>autres</b>						280				<b>280</b>
	<b>Total</b>	<b>1091319</b>	<b>314702</b>	<b>97241</b>	<b>335253</b>	<b>106231</b>	<b>71362</b>	<b>946</b>	<b>3260</b>	<b>0</b>	<b>2020314</b>

SOURCES : RAPPORTS DRTF- EMA 2007

Les marchandises sont : Ciments , Riz , Sucre , Farine , Lait , Poisson , Matériel de construction Lubrifiant Engrais Divers etc , , ,

# TRAFIC ROUTIER NATIONAL DU BETAIL ET VOLAILLE EN NOMBRE DE TETES 2007

## DESTINATION

Régions	BKO			Sikasso			Ségou			Total	Total	Total
	Ovins / Caprins	Bovins	Autres	Ovins / Caprins	Bovins	Autres	Ovins / Caprins	Bovins	Autres	Ovins / Caprins	Bovins	Autres
<b>BKO</b>				5730	2997					5730	2997	0
<b>Kayes</b>										0	0	0
<b>KKORO</b>	580	1833	12							580	1833	12
<b>Sikasso</b>	18539	70938					73	111		18612	71049	0
<b>Ségou</b>	108258	28244	10	481	76	10				108739	28320	20
<b>Mopti</b>	34900	49292	177	7760	2628	233	12603	858	1137	55263	52778	1547
<b>Tmbtou</b>	1464	2417								1464	2417	0
<b>Gao</b>	5505	2973	100	350	188	118	1735	250	354	7590	3411	572
<b>Kidal</b>										0	0	0
<b>Total</b>	<b>169246</b>	<b>155697</b>	<b>299</b>	<b>14321</b>	<b>5889</b>	<b>361</b>	<b>14411</b>	<b>1219</b>	<b>1491</b>	<b>197978</b>	<b>162805</b>	<b>2151</b>

SOURCES : RAPPORTS DRT 2007

# TRAFFIC ROUTIER NATIONAL DES PASSAGERS EN NOMBRE 2007

Régions	DESTINATION									
	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Total
<b>BKO</b>			247284	366902	219297	339551	12443	93601		<b>1279078</b>
<b>Kayes</b>			3514							<b>3514</b>
<b>KKORO</b>	58823	77042		32	283					<b>136180</b>
<b>Sikasso</b>	57860		232435	323792	112695	81553	1040	16687		<b>826062</b>
<b>Ségou</b>	93869		104792	14238		15826	51	2914		<b>231690</b>
<b>Mopti</b>	316182	72	95054	66302	24547		1492	9580	15	<b>513244</b>
<b>Tbouctou</b>			5533			1545		162		<b>7240</b>
<b>Gao</b>	57256		30738	2232	2119	6935	142		25	<b>99447</b>
<b>Kidal</b>								34		<b>34</b>
<b>Total</b>	<b>583990</b>	<b>77114</b>	<b>719350</b>	<b>773498</b>	<b>358941</b>	<b>445410</b>	<b>15168</b>	<b>122978</b>	<b>40</b>	<b>3096489</b>

**O R I G I N E S**

SOURCES : RAPPORTS DRT 2007

**SITUATION DES RECETTES DE LA DNTTMF(année 2007 )  
(FCFA)**

ORIGINE										
act	KAYES	Koulikoro	Bko	Sikasso	Segou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Total
CT	4 514 000	4594250	63727000	21878500	6526000	1752000	166000	684 000	6000	103 847 750
LV	11 937 080	10365460	11820000	33176000	12140500	3829000	22000	614 000	140000	84 044 040
PC	9 302 000	37108000	72067000	15620000	12533000	5192000	2483000	2 249 000	1471500	158 025 500
AC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CP	55000	40000		35000		10000	729000	0	0	869 000
CG	10 402 500	0	155219500	13289000	11880500	4814000	2343000	2 104 000	116000	200 168 500
P.V.C	3 304 500	5930000	50464500	5032000	3768000	2235000	965500	940 000	140000	72 779 500
EXP	655 000	2602000		0	45000				0	3 302 000
VT	1369500	1294130	38979250	245250	1533000	667250	2589500	110 000	387000	47 174 880
<b>Total 2007</b>	<b>41 539 580</b>	<b>61 933 840</b>	<b>392 277 250</b>	<b>89 275 750</b>	<b>48 426 000</b>	<b>18 499 250</b>	<b>9 298 000</b>	<b>6 701 000</b>	<b>2 260 500</b>	<b>670 211 170</b>
<b>Total 2006</b>	<b>39418525</b>	<b>51717195</b>	<b>309065000</b>	<b>89900250</b>	<b>44681250</b>	<b>16439500</b>	<b>8 011 700</b>	<b>5188250</b>	<b>1816250</b>	<b>566243470</b>

Source : rapports DRT 2007

CT:carte de transport;LV:lettre de voiture;PC:permis de conduire; AC:autorisation de conduire;CP:carte professionnelle ;

CG:carte grise; EXP:expertise;VT :visite technique

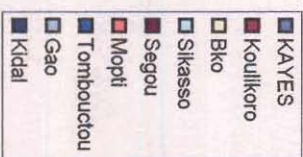
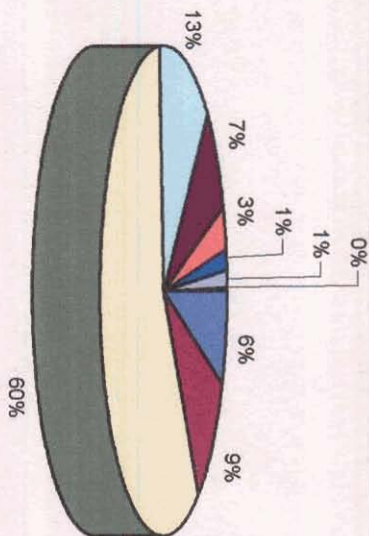
**(FCFA)**

REGIONS										
	KAYES	Koulikoro	Bamako	Sikasso	Segou	Mopti	Fomboucto	Gao	Kidal	Total
DTR	215 799	175589388	461786945	242199633	103852360	9051000	329925	34874388	242721	1 028 142 159
RUR	18922000	19438000	259985000	85233000	24763000	103623210	729000	3399000	54000	516 146 210

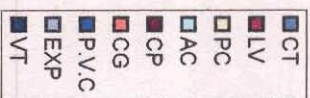
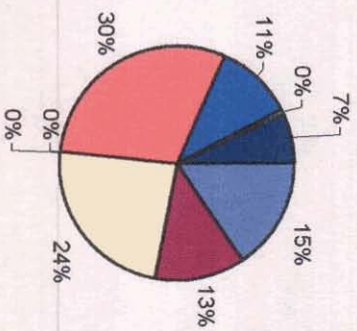
DTR:droit de traversée routière

RUR:redevance usage routier

REPARTITION DES RECETTES DE LA DNTMF PAR REGION EN 2007



Repartition des recettes DNTMF par nature



## CARTES GRISES ( année 2007)

	<b>BKO</b>	<b>Kayes</b>	<b>KKORO</b>	<b>Sikasso</b>	<b>Ségou</b>	<b>Mopti</b>	<b>Tbtou</b>	<b>Gao</b>	<b>Kidal</b>	<b>Total</b>
Immat Véhicules	7846	664	69	591	709	152	0	113	1	<b>10145</b>
Immat Velomoteur	227	0	0	311	0	81	0	0		<b>619</b>
Ré-immat	147	25	1	672	2	0	0	1	2	<b>850</b>
Duplicatas	726	44	57	54	29	24	35	3	10	<b>982</b>
Régularisation	4	0	0	0		0	0	0		<b>4</b>
Mutation Véhic.	3576	0	323	378	123	120	0	19	9	<b>4548</b>
Mutation Moto	7	0	0	5	32	0	0	0		<b>44</b>
Mutation vélomot.	0	0	0	0	0	2	0	0		<b>2</b>
Renouvellement	644	115	106	0	276	91	74	44	7	<b>1357</b>
Chang.couleur plaq.	292	130	0	0	118	0	0	15	1	<b>556</b>
Transformation	248		0	0	0	0	0	0		<b>248</b>
<b>TOTAL</b>	<b>13717</b>	<b>978</b>	<b>556</b>	<b>2011</b>	<b>1289</b>	<b>470</b>	<b>109</b>	<b>195</b>	<b>30</b>	<b>19355</b>

Source : rapports annuels DRTTF 2007

## NOUVELLES DELIVRANCE PERMIS DE CONDUIRE ( année 2007 )

<b>Cat de</b>	<b>BKO</b>	<b>Kayes</b>	<b>KKORO</b>	<b>Sikasso</b>	<b>Ségou</b>	<b>Mopti</b>	<b>Tbtou</b>	<b>Gao</b>	<b>Kidal</b>	<b>Total</b>
<b>A1</b>	50	8	0	43	16	1	0	3	3	<b>124</b>
<b>A2</b>	900	1	11	17	2	11	4	26	0	<b>972</b>
<b>B</b>	9538	410	801	622	777	280	228	146	148	<b>12950</b>
<b>BC</b>	4915	670	3044	1329	795	165	250	92	62	<b>11322</b>
<b>C</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>F</b>	8	1	0	0	1	0	0	0	0	<b>10</b>
<b>TOTAL</b>	<b>15411</b>	<b>1090</b>	<b>3856</b>	<b>2011</b>	<b>1591</b>	<b>457</b>	<b>482</b>	<b>267</b>	<b>213</b>	<b>25378</b>

Sources : rapports DRTTF 2007

## EXTENSION DE PERMIS DE CONDUIRE ( année 2007 )

Type d'extension	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
<b>A à B</b>	11	0	2	3	10	1	0	2	0	<b>29</b>
<b>B à C</b>	630	8	21	18	32	7	6	2	1	<b>725</b>
<b>BC à D</b>	189	73	1141	233	200	80	27	24	3	<b>1970</b>
<b>BC à E</b>	50	2	240	536	135	26	0	5	2	<b>996</b>
<b>BCE à D</b>	47	38	32	29	18	7	0	1	0	<b>172</b>
<b>BCD à E</b>		44	22	23	35	4	0	2	2	<b>132</b>
<b>TOTAL</b>	<b>927</b>	<b>165</b>	<b>1458</b>	<b>842</b>	<b>430</b>	<b>125</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>8</b>	<b>4024</b>

Sources DRT 2007

## PERMIS DE CONDUIRE Duplicatas , échanges , renouvellement , reconstitution

Operations	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
Duplicatas	1921	173	3126	203	189	100	35	54	10	<b>5811</b>
Echanges	38	1	22	11	7	1		2	0	<b>82</b>
Renouvellements	1752	329	2036	861	471	260	74	165	12	<b>5960</b>
Reconstitutions	0	0	11	1	4	0		0	0	<b>16</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3711</b>	<b>503</b>	<b>5195</b>	<b>1076</b>	<b>671</b>	<b>361</b>	<b>109</b>	<b>221</b>	<b>22</b>	<b>11869</b>

Sources DRT 2007

### RECAPITULATIF DES PERMIS DE CONDUIRE ( année 2007 )

Operations	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
Nlles délivrances	15411	1090	3856	2011	1591	457	482	267	213	<b>25378</b>
Extensions	880	165	1458	882	430	125	33	36	8	<b>4017</b>
Duplicatas	1921	173	3126	203	189	100	35	54	10	<b>5811</b>
Echanges	38	1	22	11	7	1	0	2	0	<b>82</b>
Renouvellement	1752	329	2036	861	471	260	74	165	12	<b>5960</b>
Reconstitutions	0	0	11	1	4	0	0	0	0	<b>16</b>
<b>TOTAL</b>	<b>20002</b>	<b>1758</b>	<b>10509</b>	<b>3969</b>	<b>2692</b>	<b>943</b>	<b>624</b>	<b>524</b>	<b>243</b>	<b>41264</b>

Sources : rapports DRTTF 2007

## Expertises ( année 2007 )

	<b>BKO</b>	<b>Kayes</b>	<b>KKORO</b>	<b>Sikasso</b>	<b>Ségou</b>	<b>Mopti</b>	<b>Tbtou</b>	<b>Gao</b>	<b>Kidal</b>	<b>Total</b>
Opera. techniques										
PVC	18887	1247	481	1935	1441	698	301	286	27	<b>25303</b>
PV de reception	2969	465	1	62	9	14	20	31		<b>3571</b>
Expertise d'accident	511	62	32	243	85	48		34	3	<b>1018</b>
Expert. d'importation										<b>0</b>
Véh. regularisation										<b>0</b>
Expertise de valeur	194	263	25	38	32	3		7	4	<b>566</b>
Expertise de reforme										<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>22561</b>	<b>2037</b>	<b>539</b>	<b>2278</b>	<b>1567</b>	<b>763</b>	<b>321</b>	<b>358</b>	<b>34</b>	<b>30458</b>

Source : rapports annuels DRTTF 2007

## CARTES DE TRANSPORT ( année 2007 )

REGION	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
GENRE DE VEHICULES										
Taxis 4/5 places	2927	45	25	3	6	7	2	1		3016
Taxis 9/10 places	1	1	38	3		4	4	2		53
Cttes bachées 15/16 places	46	0		3	1	1	4	0		55
Mini Bus de plus de 18 pls	1885	52	21	14	30	34	0	0		2036
Cars de plus 21 places	1127	15	182		26	40	0	9		1399
Camions jusqu'à 10T	1489	40	53	264	21	34	5	24		1930
Camions de 11 à 20 T	315	18	62	53	4	10	0	5		467
Camions de 21 à 25 T	215	0	2		1	0	0	3		221
camion de tprt de plus 25 T		0			0	43	0			43
Tracteur routier	2095	136	87	1204	35	8	0	20		3585
Semi-remorque jusqu'à 25T	144	0	8		5	0	0	3		160
Semi-remorque de plus 25T	2029	126	3	1021	28	0	2	16		3225
Citerne jusqu'à 10 m3		0	9			0	0			9
Citerne de 11 m3 à 20 m3	18	2	10			0	0			30
Citernes de 21 à 25 m3	26	10				0	0			36
Citernes au dessus de 25 m3	814	0		145	1	54	0			1014
Remorques	76	0	9	10		0	0	1		96
<b>TOTAL</b>	<b>13207</b>	<b>445</b>	<b>509</b>	<b>2720</b>	<b>158</b>	<b>235</b>	<b>17</b>	<b>84</b>	<b>0</b>	<b>17375</b>

Source : rapports annuels DRITF 2007

# EVOLUTION DES PRIX INDICATIFS A LA POMPE ( Année 2007)

Hydrocarbures et Gaz Butane

Hydrocarbure	Janvier	Fevrier	Mars	Avril	Mai	Juin	Julliet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Super	635	615	615	615	615	615	615	615	615	615	625	625
Essence	615											
Pétrole	440	440	440	440	440	440	440	440	440	450	450	450
Gasoil	535	535	535	525	525	525	535	525	525	545	545	545
DDO	535	535	535	525	525	525	535	535	525	545	545	545
Fuel-oil(180)	335	335	335	335	335	335	335	335	335	355	355	355
Fuel 380	301		347	356			301	301	401	403		
Jet A1	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre
Butane 2,75kg	880	880										
Butane 6kg	1920	1920										
Butane 12,5kg												
Butane 32kg												

N.B: Les prix indiqués sont en FCFA / L i i

Source:ONAP

**1 Baril = 159 Litres = 42,003Gallons US = 35,33 Gallons impérial**

1 Gallon US = **3,78541 Litres**                      ou                      1 Litre = 0,2641722 Gallon  
 1 Gallon impérial = 4,5 Litres

1 Carat = 0,2 gramme ou 1 Gramme = 5 Carats

# EVOLUTION DES PRIX INDICATIFS DU GASOIL DE 2000 à 2007

MOIS	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
ANNEE												
2007	535	535	535	525	525	525	525	525	525	545	545	545
2006	510	510	510	510	525	525	525	525	535	535	535	535
2005	450	455	455	460	460	460	470	490	510	510	510	510
2004	410	410	416	424	429	431	425	435	435	450	450	450
2003	380	390	400	395	373	372	390	390	390	390	414	408
2002	335	349	345	362	369	362	358	356	366	380	375	359
2001	325	325	325	325	325	325	354	344	341	357	340	340
2000	275	275	325	325	325	325	325	325	325	325	325	325

Source: ONAP

## R-101 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (18 places)

### Liaison urbaine : Bamako

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL		PRIX TTC (FCFA/km)
Pays	Mali				
Type de route	Route revêtue		<b>Coûts Fixes</b>		
Catégorie de véhicule	minibus		<b>Amortissement</b>		62,50
Conditions économiques	déc-07		Frais financiers		0,00
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances véhicule		10,75
Etat du véhicule à l'achat	Véhicules d'occas		Assurances marchandises		0
Marque et type	toyota hiace		Salaires et charges salariales		16,61
Carburant utilisé	Gas-oil		Taxes et droits divers		5,00
Capacité (charge utile)	18 places		<b>Total coûts fixes</b>		<b>94,86</b>
Nombre total de pneus	5 (4+1 de secours)				
<b>Elements financiers</b>			<b>Coûts variables</b>		
	unité	Prix MC	Carburant		54,5
Prix du véhicule avec pneu	(FCFA)	5 000 000	Lubrifiants		4,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	60 000	Pneumatiques		6,00
Prix du carburant	(FCFA/L)	545	Entretien et réparation		15,00
Prix du lubrifiant	(FCFA/L)	1000	Frais de route		0
Assurances véhicule	(FCFA/an)	430 000	<b>Total coûts variables</b>		<b>79,50</b>
Assurances personnes	(FCFA/an)		Frais généraux		17,44
Salaires équipe	(FCFA/mois)	45 000	<b>Coûts d'exploitation du véhicule</b>		<b>191,79</b>
Charges salariales	(FCFA/an)	124 200			
Frais de mute	(FCFA/an)		<b>COUT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE</b>		
Taxes et droits divers	(FCFA/an)	200 000			
<b>Conditions d'exploitation</b>					(FCFA/V-km)
Ratio chauffeur/véhicule		1	Taux de remplissage	70%	15,22
Durée de vie du véhicule	(années)	2		80%	13,32
Kilométrage annuel	(km/an)	40 000		90%	11,84
Durée de vie d'un train de pneu (km)		40 000		100%	10,66
Kms parcourus entre deux vid: (km)		2000			
Consommation de carburant	(L/100km)	10			
Consommation de lubrifiants	(L/vidange)	8			
Entretien et réparation	(FCFA/an)	600 000			
Frais généraux	%autres coûts	10.00%			
Frais financiers sur le capital	%/an	0.00%			
Valeur résiduelle du véhicule	%prix véhicule	0.00%			

Annuaire statistique 2007

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

(\*) frais de route (40 000 FCFA/voyage),

(\*\*) taxes et droits pris en compte : TTR 1230 000 FCFA/an, droits de visite technique (18 000 FCFA/an)  
DIR (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 (40 tonnes de charge utile)

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali		<b>Coûts fixes</b>		
Type de route	RR Assez bon		<b>Amortissement</b>		160,00
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		<b>Frais financiers</b>		180,00
Conditions économiques	déc-07		Assurances véhicule		15,00
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule neuf		<b>Salaires et charges salariales</b>		19,56
Marque et type			Taxes et droits divers		16,70
Carburant utilisé	Gas-oil		<b>Total Coûts fixes</b>		391,26
Capacité (charge utile)	40 tonnes		<b>Coûts variables</b>		
Nombre total de pneus	18 (16+2 secours)		Carburant		436,00
<b>Éléments financiers</b>			Lubrifiants		2,80
	unité	Prix TTC	Pneumatiques		289,41
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	100 000 000	Entretien et réparation		160,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	340 480	Frais de rouie		15,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	545	<b>Total Coûts variables</b>		903,21
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais Généraux		129,45
Assurances véhicule	(FCFA/an)	1500 000	<b>Coût d'exploitation du véh</b>		1423,92
Assurances marchandises	(FCFA/an)				
Salaires équipage	(FCFA/mois)	130 000	<b>COÛT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE</b>		
Charges salariales	(FCFA/an)	396 240			(FCFA/T-Km)
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 500 000	Taux de chargem	80%	44,50
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 670 000	Aller-Retour	90%	39,55
				100%	35,60
				120%	29,66
<b>Conditions d'exploitation</b>					
	unité				
Ratio chauffeur/véhicule		1,00			
Durée de vie du véhicule (***)	[années]	5			
Kilométrage annuel	(km/an)	100 000			
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	20 000			
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	10 000			
Consommation de carburant	(litres/100 km)	80			
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28			
Entretien et réparation	(FCFA/an)	16000 000			
Frais généraux	% autres coût;	10,0%			
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	18,0%			
Valeur résiduelle du véhicule	prix du véhic	20,0%			

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

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

(\*\*) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), visite technique (10 000 FCFA/an), DIR (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-10.4 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)

### Liaison interurbaine :

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mali			Prix TTC (FCFA/Km)
Type de rouie	Route en terre et piste c		<b>Coûts fixes</b>	
Catégorie de véhicule	Camion moyen		Amortissement	84,38
Conditions économiques	decembre 2007		Frais financiers	0,00
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances véhicule	32,50
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Assurances marchandises	0,00
Marque et type	Mercedes		Salaires et charges salariales	45,00
Carburant utilisé	Gas-oil		Taxes et droits divers	20,79
Capacité (charge utile)	10 tonnes		<b>Total Coûts fixes</b>	182,66
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)		<b>Coûts variables</b>	
<b>Eléments financiers</b>	<b>unité</b>	<b>Prix TTC</b>	Carburant	340,63
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	27 000 000	Lubrifiants	14,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	345 000	Pneumatiques	64,69
Prix du carburant	FCFA/litre		Entretien et réparation	150,00
Prix des lubrifiants	FCFA/litre	1 000	—de—	65,00
Assurances véhicule	(FCFA/an	520 000	<b>Total Coûts variables</b>	634,31
Assurances marchandises	(FCFA/an		Frais Généraux	40,85
Salaires équipage	FCFA/moi	60 000	Coût d'exploitation du véhicule	857,82
Charges salariales	(FCFA/an			
Frais de route (*)	(FCFA/an	1 040 000		
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an	332 600		
<b>COUT DE REVIENT A LATONNE-KILOMETRE</b>				
Conditions d'exploitation	unité			(FCFA/T-Km)
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de chargement moyen 50%	171,56
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	20	Aller-Retour 60%	142,97
Kilométrage annuel	(km/an)	16 000	70%	122,55
Durée de vie train de pneus neu	(km)	32 000	80%	107,23
Kms parcourus entre deux vidar	(km)	2 000	Tarifs pratiqués	
Consommation de carburant	res/100 l	63		(FCFA/T-Km)
Consommation de lubrifiants	(l/vidange	28		
Entretien et réparation	(FCFA/an	2400 000		
Frais généraux	autres co	5,0%		
Frais financiers sur le capital inv	(%/an)	0,0%	- distance moyenne de transport	km
Valeur résiduelle du véhicule	rix du véh	0,0%	- tarif par tonne	FCFA

Source : base d'informations fournies par les transporteurs routiers

(\*) frais de route (65 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(\*\*) taxes et droits pris en wmpie : 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.

<b>R-10.2 Estimation du coût d'exploitation</b>					
<b>Liaison interurbaine : Bamako - San</b>					
<b>DONNEES DE BASE</b>			<b>DETAILS DE CALCUL</b>		
			<b>Prix TTC</b>		
			<b>(FCFA/Km)</b>		
Pays	Mali				
Type de route	Route revêtue en moyen état		<b>Coûts fixes</b>		
Catégorie de véhicule	autobus		Amortissement		
Conditions économiques	01/12/2007		Frais financiers		
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances véhicule		
			Assurances marchandises		
			Salaires et charges salariales		
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Taxes et droits divers		
Marque et type	Mercedes 0303				
Carburant utilisé	Gas-oil		<b>Total Coûts fixes</b>		
Capacité (charge utile)	50 places				
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)				
<b>Eléments financiers</b>			<b>Coûts variables</b>		
	<b>unité</b>	<b>Prix TTC</b>			
Prix du véhicule avec pneu	(FCFA)	25 000 000	Carburant		
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	280 000	Lubrifiants		
			Pneumatiques		
			Entretien et réparation		
Prix du carburant	(FCFA/litre)	545	Frais de route		
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000			
Assurances véhicule	(FCFA/an)	200 000	<b>Total Coûts variables</b>		
Assurances personnes tr	(FCFA/an)	580 000			
Salaires équipage	(FCFA/mois)	130 000	Frais Généraux		
Charges salariales	(FCFA/an)	45 000			
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 800 000	<b>Coût d'exploitation du véhicule</b>		
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 050 000			
<b>COÛT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE</b>					
<b>Conditions d'exploitati</b>	<b>unité</b>				<b>(FCFA/V-Km)</b>
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de remplissage moyen	70%	<b>12,18</b>
Durée de vie du véhicule	(années)	4		75%	<b>11,37</b>
Kilométrage annuel	(km/an)	85 000		80%	10,66
Durée de vie train de pneu	(km)	60 000		90%	9,47
Kms parcourus entre deu	(km)	3 500	Tarifs pratiqués		
Consommation de carburant	(litres/100 km)	35			
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	24	liaison interurbaine : Bamako - San		
Entretien et réparation	(FCFA/an)	720 000	<b>(FCFA/V-Km)</b>		
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%			
Frais financiers sur le cap	(%/an)	10,0%	- distance moyenne de transport	430 km	
Valeur résiduelle du véhicule	% prix du véhicule	15,0%	- tarif par passager		FCFA
<b>Source : Bani Transports</b>					
(*) frais de route (18 000 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 (8 000 FCFA/voyage AR).					
(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.					

**DISTANCES KILOMETRIQUES (ROUTE)**

	Bamako	Bla	Bougouni	Gao	Kayes	Koutiala	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
Badiangara	691	375	736	632	1289	387	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
Djéné	567	251	612	688	1165	261	131	988	140	332	401	829
Douentza	800	484	845	397	1398	494	184	1221	373	565	634	538
Gao	1197	881	1242		1795	891	581	1618	770	962	1031	424
Goundam	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	941	761	1795		989	1238	251	1025	833	972	1505
Kénieba	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
Koutiala	391	75	351	891	989		334	812	135	156	140	828
Ménaka	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		306	114	410	558
Nioro	421	737	584	1618	251	812	1061	517	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
Sévaré	628	312	673	569	1226	322	12	1049	201	393	462	710
Sikasso	374	215	211	1031	972	140	474	795	275	296		968
Tessalit	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***



***TRANSPORT FERROVIAIRE***

**EVOLUTION DES INDICATEURS  
DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES**

Indicateurs	unité	2004	2005	2006	2007
Longueur réseau ferroviaire	km	729	729	729	729
Longueur voie principale	km	643	643	643	643
Longueur voie de service	km	70	70	70	70
Longueur voie de branchement particuliers et de	km	15	15	15	15
Densité ferroviaire	%	0,59	0,59	0,59	0,59
Effectif moyen locomotives	Nombre	14	16	20	20

Source : CPS/MET - TRANSRAIL

## EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES ANNEE 2007

DESIGNATION	REALISATION
<b>INTERUPTION ET RALENTISSEMENT VOIE</b>	
Nombre de ralentissement instaurés	12
Nombre de ralentissements relevés ( réduction de la longueur)	3
Nombre de ralentissements en fin de mois	722
Dont instaurés depuis plus de 30 jours	14
Dont instaurés depuis plus de 60 jours	14
Dont instaurés depuis plus de 90 jours	620
Longueur cumulée des ralentissements instaurés plus 90 j	215
<b>TELECOMMUNICATIONS</b>	
Nombre d'interruptions circuit de régulation	8
Durée totale des interruptions circuit régulation (h)	2
Durée totale des interruptions circuit omnibus	22
Durée totale des interruptions circuit omnibus (h)	202
Nombre d'interruptions liaison sotelma	18
Nombre d'interruptions liaison radio BLU (h)	
Nombre d'interruptions liaison radio VHF/UHF	1
Nombre d'interruptions liaison radio VHF/UHF (h)	4
<b>INCIDENTS D'EXPLOITATION</b>	
Nombre de déraillement <b>traint</b> de voyageur en plein voie	
Nombre de déraillement <b>traint</b> de marchandises en plein voie	24k
Durée totale interception pleine voie due aux déraillements (h)	3093
Nombre de déraillement sur voie de <b>service</b>	
Nombre de tamponnement et <b>collisions</b>	
Nombre de blessés dus à l'activité <b>ferroviaie</b>	
Nombre de mort dus à l'activité ferroviaire	

Source: **TRANS RAIL**

NB: le circuit avec le vol des fils ne fonctionne pas depuis septembre 2006

## PERFORMANCES DU MATERIEL ROULANT ANNEE 2007

DESIGNATION	REALISATION 2007
<b>LOCOMOTIVES DE LIGNE</b>	
Parc total	20
Parc en exploitation	14
Effectif moyen du parc locomotives (*)	12
Taux de disponibilité (%)	<b>79%</b>
Nombre de detresses aux 100 000 km	2
Taux d'utilisation (%) (**)	64%
<b>Kilometrage</b> mensuel par locomotive disponible(km)	6311
Temps d'utilisation moyen par jour d'une locomotive de fret (h)	17
Vitesse moyenne d'utilisation ( km/h)	1
<b>WAGONS MARCHANDISES</b>	
Parc en exploitation	520
Effectif moyen disponible (**)	436
Taux de disponibilité parc (%)	84
Nombre de wagon chargés	10 4
Rotation moyenne par wagon disponible (jours)	1
<b>WAGONS MARCHANDISES DES PARTICULIERS</b>	
Parc en exploitation	-
Taux de disponibilité (%)	-
Nombre de wagon chargés	-
Rotation moyenne par disponible (jours)	-
<b>VOITURES VOYAGEURS</b>	
Parc courant en exploitation	-
Effectif moyen disponible	-
Taux de disponibilité (%)	-
Source: TRANS RAIL	-

**Source: TRANS RAIL**

(\*) Ce chiffre exclut les locomotives en immobilisation de longue durée

(\*\*) Taux d'utilisation en ligne ( Chômages exclus )

## RESULTATS DU TRAFIC VOYAGEURS ANNEE 2007

DESIGNATION	REALISATION 2007
<b>OFFRE DE TRANSPORT ( sko )</b>	
Trafic National au Mali	114 000 000
Trafic International au Mali	17 000 000
Trafic International au Senegal	24 000 000
<b>Total sieges km offerts( sko)</b>	<b>153 000 000</b>
<b>NOMBRE DE VOYAGEURS ( u )</b>	
Trafic National au Mali	92 765
Trafic International au Mali	5 689
Trafic International au Senegal	7 818
<b>Total de voyageurs</b>	<b>106 272</b>
<b>VOLUME ( vk )</b>	
Trafic National au Mali	46 000 000
Trafic International au Mali	7 000 000
Trafic International au Senegal	10 000 000
<b>Total voyageur -km</b>	<b>62 000 000</b>
<b>RECETTES VOYAGEUR ( FCFA )</b>	
Trafic National au Mali	nd
Trafic International au Mali	nd
Trafic International au Senegal	nd
<b>Total recettes voy et Bag</b>	<b>nd</b>
<b>RECETTES BAGAGES ( FCFA )</b>	
Trafic National au Mali	nd
Trafic International au Mali	nd
Trafic International au Senegal	nd
<b>Total recettes Bag</b>	<b>nd</b>
<b>Total recettes voy et Bag</b>	<b>1 295 032 000</b>
<b>TAUX D'OCCUPATION ( % )</b>	
Trafic National au Mali	nd
Trafic International au Mali	nd
Trafic International au Senegal	nd
<b>TAUX D'OCCUPATION moyen ( % )</b>	
<b>RECETTES PAR VK ( FCFA )</b>	
Trafic National au Mali	nd
Trafic International au Mali	nd
Trafic International au Senegal	nd
<b>Recettes moyenne par vk ( FCFA )</b>	<b>nd</b>

Source: **TRANS RAIL**

sko= siège km offert

**RESULTATS DU TRAFIC MARCHANDISES ANNEE 2 07**

DESIGNATION	REALISATION 2007
<b>TONNE (*)</b>	
Hydrocarbure Mali	21 650
Autres Hydrocarbures	0,75
Conteneurs	158 190
Engrais et pesticides	67 820
Céréales	17 930
Sel	5 500
Sucres et produits alimentaires	19 850
Ciment et matériaux de constructions	38 310
Coton	6 540
attapulgite	25 780
Soufre*	-
Autres	25 770
<b>Total</b>	<b>387 341</b>
Nombre de wagons chargés en montée	10 117
Nombre de wagon chargés en descente	2 584
Chargement moyen par wagon	33
<b>VOLUME (tkm)</b>	
Hydrocarbure Mali	18 230 000
Autres Hydrocarbures	180 000
Conteneurs	171 780 000
Engrais et pesticides	98 120 000
Céréales	21 980 000
Sel	5 300 000
Sucres et produits alimentaires	19 730 000
Ciment et matériaux de constructions	38 500 000
Coton	11 580 000
attapulgite	1 470 000
Soufre*	-
Autres	29 580 000
<b>Total</b>	<b>416 450 000</b>

NB: Conteneurs en descente il sagit là du coton conteurisé

**Source: TRANS RAIL**

**RESULTATS DU TRAFIC MARCHANDISES ANNEE 2007**

<b>DESIGNATION</b>	<b>REALISATION 2007</b>
<b>RECETTES (FCFA )</b>	
Hydrocarbure Mali	648 880 000
Autres Hydrocarbures	7 460 000
Conteneurs	7 854 380 000
Engrais et pesticides	2 270 590 000
Céréales	464 860 000
Sel	98 430 000
Sucres et produits alimentaires	619 960 000
Ciment et matériaux de constructions	1 179 580 000
Coton	239 830 000
attapulгите	42 670 000
Soufre*	-
Autres	782 520 000
<b>Total</b>	<b>14 209 160 000</b>
<b>RECETTES PAR TK (FCFA)</b>	
Hydrocarbure Mali	36
Autres Hydrocarbures	42
Conteneurs	46
Engrais et pesticides	23
Céréales	21
Sel	19
Sucres et produits alimentaires	31
Ciment et matériaux de constructions	31
Coton	21
attapulгите	29
Soufre*	-
Autres	26
<b>Moyenne</b>	<b>34</b>

**Source: TRANS RAIL**

**SYNTHESE DES RESULTATS DU TRAFIC ANNEE 2007**

DESIGNATION	REALISATION 2007
<b>TRAFIC MARCHANDISES</b>	
Tonnage	388 000
Volume ( tonne kilometre )	416 000 000
Recettes ( F CFA )	14209000000
Recettes Tonne kilometre ( F CFA )	34
<b>TRAFIC VOYAGEURS</b>	
Nombre de voyageur	106 272
Volume ( vk )	62 000 000
Recettes ( F CFA )	1 295 000 000
Siège-kilomètre offerts ( sko )	156 000 000
Recettes par vk ( F CFA )	21
<b>TRAFIC TOTAL</b>	
Volume trafic total ( uk )	479 000 000
Recettes trafic total ( F CFA )	15504000000
Péages SEFICS ( F CFA )	980 000 000
Péages PTB ( F CFA )	468 000 000
Recettes totales ( F CFA )	16952000000

Source: **TRANS RAIL**

## SYNTHESE ELEMENTS FINANCIERS

ANNEE 2006 - 2007

EN MILLIONS DE FCFA

DESIGNATION	RESULTATS	
	2006	2007
Voyageurs, bagages et <b>express</b>	1 663	1572
Marchandises	11 041	14 169
Divers	1 557	2 135
<b>TOTAL PRODUIT D'EXPLOITATION</b>	<b>14 261</b>	<b>17 876</b>
Charges d'exploitation ( hors provisions et redevances )	13 242	14 612
<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION</b>	<b>560</b>	<b>2 558</b>
Redevances	458	705
Dotations amortissements et provisions	2 413	2 580
<b>TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>16 114</b>	<b>17 897</b>
Produits financiers		
Charges financières	320	336
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-320</b>	<b>336</b>
Produits hors exploitation(...)		
charges hors exploitation		
<b>RESULTAT AVANT IMPOTS</b>	<b>-2 173</b>	<b>-358</b>
Impots		
<b>RESULTAT APRES IMPOTS</b>	<b>-2 173</b>	<b>-358</b>

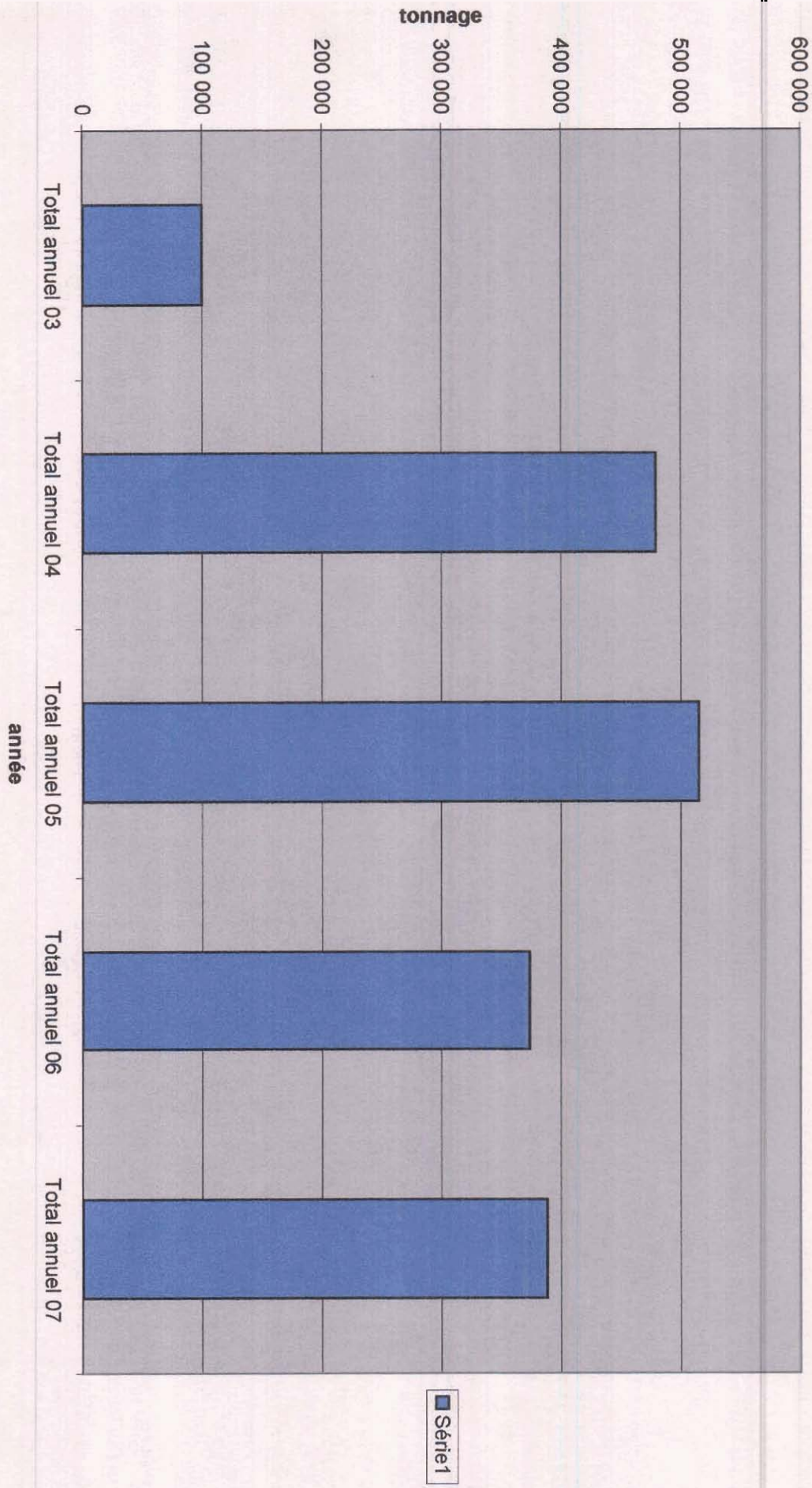
source: Transrail

**RESULTATS DE TRAFIC SUR L'AXE FERROVIAIRE DAKAR - BAMAKO**

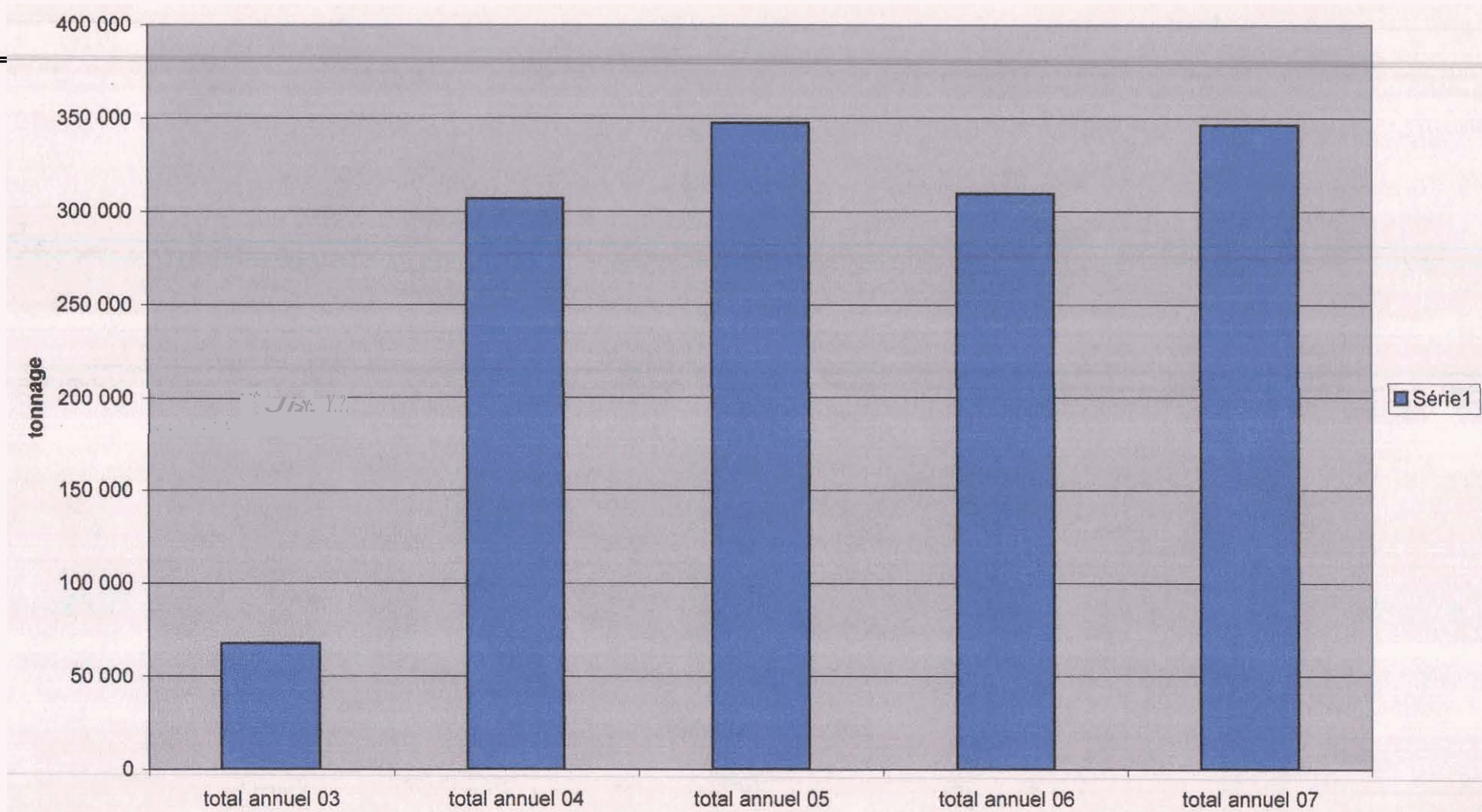
DESIGNATION	TRAFIC					TOTAL GENERAL	NOMBRE WAGONS		TOTAL
	NATIONAL		INTERNATIONAL				CHARGE	DESCENTE	
	SENEGAL	MALI	MONTEE	DESCENTE	S/total	MONTEE			DESCENTE
Total annuel 03	21 368	10 690	48 438	19 166	67 604	99 662			
Total annuel 04	133 393	38 529	234 086	72 734	306 820	478 742	3 588	319	2 430
Total annuel 05	149 129	18 128	266 301	81 068	347 369	514 626	8 500	3 654	12 154
Total annuel 06	47 868	15 643	244 162	65 523	309 685	373 196	7 938	2 779	10 717
Total annuel 07	26 240	15 685	289 420	56 735	346 155	388 080	10 117	2 584	12 701

Source :Transrail

### Evolution traffic total marchandises transrail



### Evolution du trafic ferroviaire International marchandises



# *TRANSPORT FLUVIAL*



*TRANSPORT FLUVIAL*

## N-1 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali

Section	Long (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	de début juillet à fin décembre	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	de début juillet à début décembre	enfoncement 1,10 m
Mopti - Diré	311	de début août à mi-mars	bief dunaire seuil rocheux de Tondiferma
Diré - Kyra	158	de début août à mi-février	seuils sableux accès au port de Tombouctou ensablé
Kyra - Tossaye	225	de début septembre à mi-janvier	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-Kourowra)

Bamako - Kégnéba	226	de fin juin à début décembre	Lit unique sur formations rocheuses
Kégnéba - Kourouma	145	id	id
<b>3 - Biefs adjacents (Canaux de l'Office du Niger, Diaka, Bani, Bara-Issa, Milo)</b>			
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 (Kégnéba - Kankan)	159	de fin juin à début décembre	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

**EVOLUTION DES INDICATEURS DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES**

<b>Indicateurs</b>	<b>Unité</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Longueur réseau fluvial	km	2334	2334	2334	2334
Longueur voie principale	km	1551	1551	1551	1551
Longueur voie secondaire	km	783	783	783	783
Longueur voie navigable	km	1308	1308	1308	1308
Période de navigabilité	mois	Fin Juillet à fin décembre	Fin Juillet à fin janvier 2006	Fin Juillet à début janvier 2007	Mi Août à début janvier 2008

Caractéristiques de la flotte fluviale  
2007/2008  
Flotte de la compagnie Malienne de Navigation

Type de bateau	Nom	nombre	Capacité unitaire			Capacité totale		
			place	tonnage	Volume en litre	place	tonnage	Volume en litre
Courrier	Général Abdoulaye SOUMARE	1	288	130	-	288	130	-
Courrier	Tombouctou	1	305	130	-	305	130	-
Courrier	Kankou Moussa	1	448	130	-	448	130	-
Pousseur	Méguetan	1	-	-	-	-	-	-
Automoteur	Gouina	1	100	200	-	100	200	-
Pétrolier	Sony Ali Ber	1	-	330	330 000	-	330	330 000
Remorqueur	Kourouba	1	-	-	-	-	-	-
Barge	Bourry Touré	1	-	235	-	-	235	-
Barge	Mafouné	1	-	240	-	-	240	-
Barge	Issaka Kané	1	-	240	-	-	240	-
Barge	Bréma Fia	1	-	240	-	-	240	-
Barge	Toumany Sidibé	1	-	95	-	-	95	-
Barge	Mamadou Fomba	1	-	95	-	-	95	-
Barges BlaO (carburant)	N° 1-2-3-4-5-6	6	-	220	220 000x6	-	1320	1 320 000
Barges	N° 1-2-3-4-5	5	-	200x5	-	-	1000	-
Chaland	Quartz N° 19	1	-	150	-	-	150	-
Chaland	N° 3-6	2	-	85x2	-	-	170	-
<b>Total matériel flottant CMN</b>		<b>27</b>					<b>4705</b>	<b>1650 000</b>

### N-3 Trafic des principales escales fluviales de la CMN

escale portuaire	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008
------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

#### 1. Tonnage embarqué (en tonnes)

Total	7439	7675	6360	9709	7213	11723	6150	6465
Koulikoro	391	308	344	844	281	656	351	164
Niamina	0	0	2	0	0	0	1	1
Ségou	502	110	51	266	116	1404	395	125
Markala	11	5	1	5	3	6	2	11
Dioro	6	6	0	1	1	1	1	0
Macina	4	0	1	5	13	2	1	0
Diafarabé	0	0	0	2	0	0	0	0
Mopti	4815	6727	5561	7058	5870	7861	4612	5746
Aka	2	0	0	0	0	0	0	2
Niafunké	29	27	17	93	24	93	42	24
Tonka	69	34	23	66	135	121	77	81
Diré	1025	74	103	613	544	517	195	155
Kabara	388	169	139	199	105	243	201	80
Modiokoy	0	0	0	1	0	1	0	2
Rharous	26	13	10	13	14	15	14	59
Temera	0	0	0	2	0	0	0	5
Bourem	11	21	9	13	20	44	21	0
Bamba	7	3	2	13	9	2	12	8
Gao	155	177	96	515	79	756	223	0
								59

#### 2. Tonnage débarqué (en tonnes)

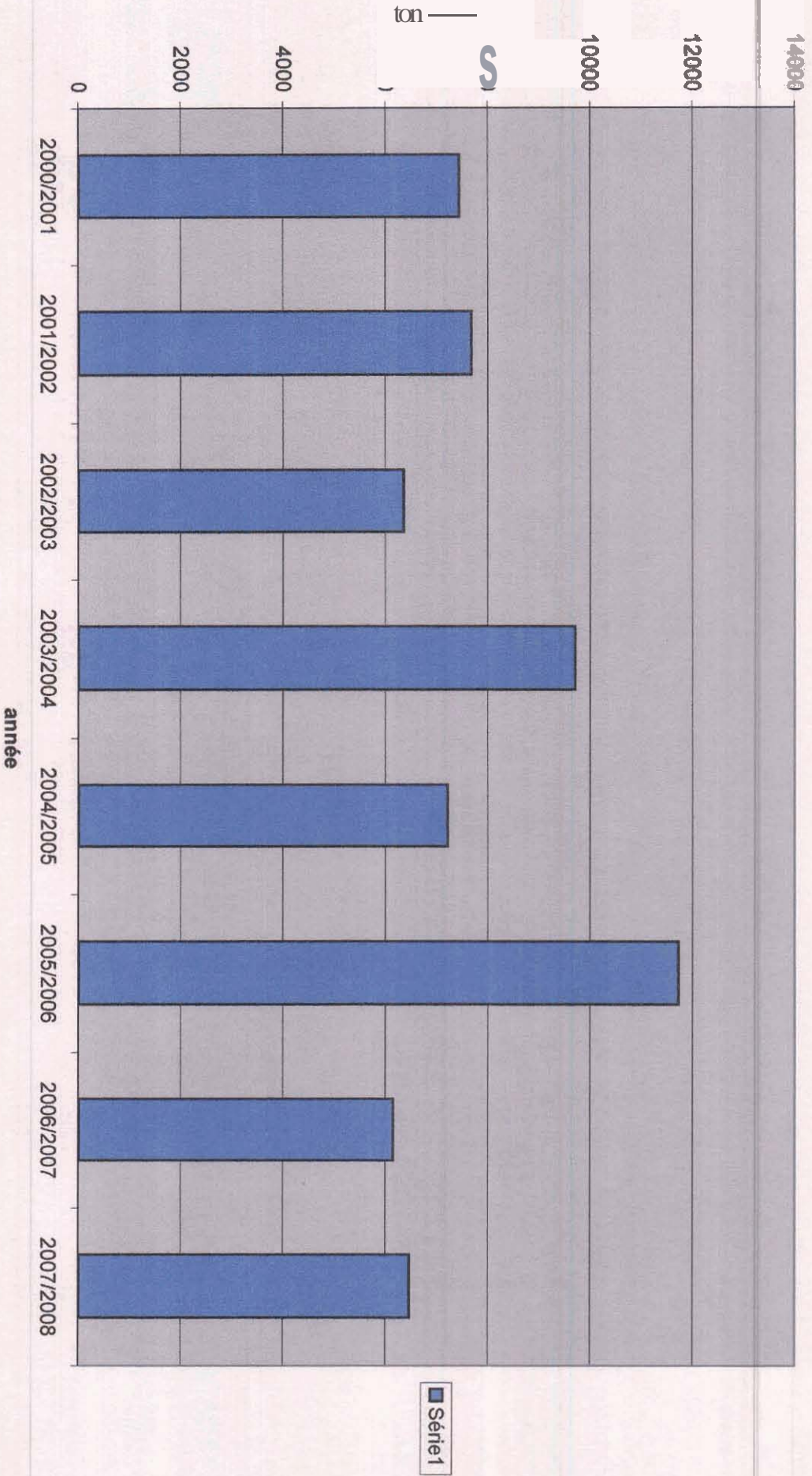
Total	7435	7675	6300	9709	7213	11723	6150	6523
Koulikoro	981	156	106	1014	510	489	201	72
Niamina	0	0	0	0	0	0	1	2
Ségou	81	50	36	84	38	175	122	27
Markala	5	3	1	6	6	12	5	3
Dioro	0	0	0	1	0	0	0	0
Macina	0	4	6	5	5	2	4	2
Diafarabé	0	0	0	0	0	3	5	0
Mopti	374	133	95	207	63	457	145	119
Aka	1	4	1	9	5	2	10	2
Niafunké	61	88	37	1095	100	75	98	63
Tonka	44	30	18	42	35	286	150	25
Diré	147	395	412	976	1662	369	336	67
Kabara	5340	6504	5249	5365	4349	8456	4746	5763
Modiokoy	3	3	6	10	4	3	4	8
Rharous	61	124	188	96	45	31	52	43
Temera	4	3	3	8	3	4	3	36
Bourem	67	61	18	69	176	39	66	13
Bamba	41	26	24	30	48	270	20	134
Gao	224	90	100	692	164	1050	183	145

#### 3. Tonnage total (en tonnes)

Total	14874	15351	12659	19417	14427	23445	12301	13048
Koulikoro	1371	464	450	1858	791	1146	551	236
Niamina	0	0	2	0	0	0	2	2
Ségou	582	161	87	350	154	1579	517	152
Markala	16	8	2	11	9	18	7	14
Dioro	7	6	0	2	1	1	1	0
Macina	4	4	6	10	19	4	5	2
Diafarabé	0	1	0	2	0	3	5	0
Mopti	5188	6860	5657	7265	5933	8318	4758	5865
Aka	2	4	1	9	5	2	10	4
Niafunké	90	115	54	1188	124	169	140	87
Tonka	113	64	41	108	170	407	227	106
Diré	1172	469	514	1589	2206	886		222
Kabara	5728	6673	5388	5564	4454	8699	4995	5843
Modiokoy	3	4	6	11	5	5	4	9
Rharous	87	138	198	109	59	46	66	103
Temera	4	3	3	9	3	4	3	14
Bourem	79	82	28	82	196	83	88	142
Bamba	48	29	26	43	57	273	31	41
Gao et Kidal	379	267	196	1207	243	1805	406	204

Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

**Evolution des tonnages embarqués par la compagnie malienne de navigation**



## N-4 Production de la Compagnie Malienne de Navigation

Indicateur	Unité	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008

### 1. Transport de voyageurs

nombre de voyageurs	nombre	7 865	11 213	7 082	5 647
voyageurs-kilomètres	milliers V-km	4 306	8 058	3 936	3 004
parcours moyen voyageur	km	547	719	556	532
parcours bateaux	bateaux-km	40 872	57 744	45 020	nd
nombre de rotations	nombre	20	25	21	18
voyageurs par rotation	nombre	393	449	337	nd
recettes voyageurs	milliers FCFA	270 108	521 112	287 674	155 255
recette par V-km	FCFA / V-km	63	65	73	52
coût moyen par V-km	FCFA / V-km	91	52	112	nd
recette moyenne / coût moyen	%	1	1	1	nd

### 2. Transport de marchandises

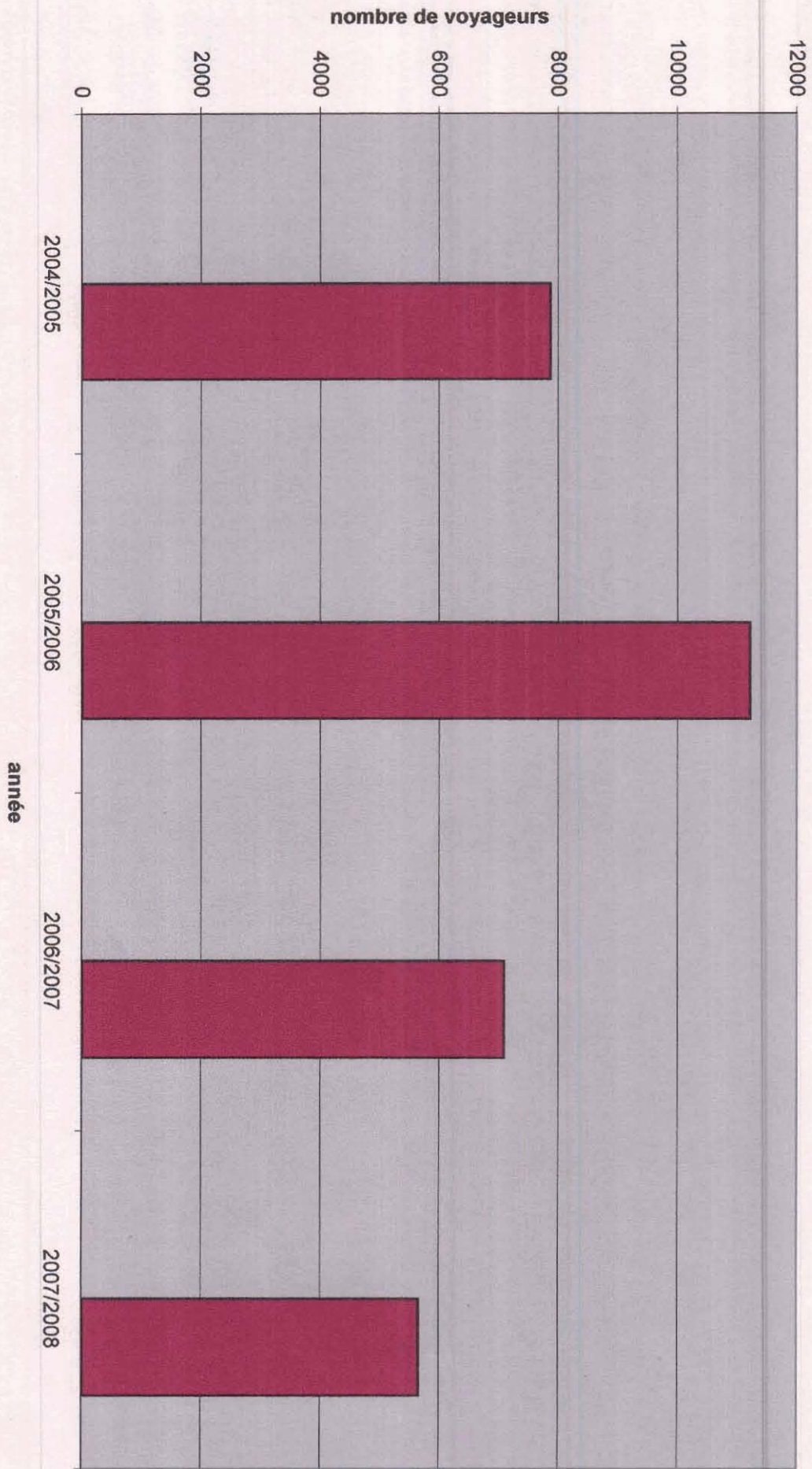
tonnage de fret et bagages	tonne	7 213	11 723	6 151	6 525
tonnes-kilomètres	milliers de T-km	3 119	6 132	2 820	2 740
distance moyenne de transport	km	432	523	258	420
parcours bateaux	bateaux-km	44 832	666 036	50 312	nd
nombre de rotations	nombre	25	33	27	22
tonnage par rotation	nombre	289	355	228	nd
recettes marchandises	milliers FCFA	254 641	554 621	260 430	225 866
recette par T-km	FCFA / T-km	82	90	92	82
coût moyen par T-km	FCFA / T-km	128	58	142	nd
recette moyenne / coût moyen	%	1	2	65	nd

### 3. Manutention

tonnage de coton fibre	tonne	152291	7426	nd	nd
recettes de manutention	milliers FCFA	60914	29 701	nd	nd
recette moyenne par tonne	FCFA / tonne	4 000	4 000	nd	nd
coût moyen par tonne	FCFA / tonne	1 248	1970	nd	nd
recette moyenne / coût moyen	%	320	2	nd	nd

Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

*Evolution du nombre des voyageurs transportés par la compagnie malienne de navigation*



# ***TRANSPORT AERIEN***



***TRANSPORT AERIEN***

## A-1 Principales caractéristiques des aéroports du Mali

Aéroport	Coordonnées géographiques	Classe DNAC (a)	Piste d'atterrissage			Aides à la navigation ou conditions d'utilisation
			dimension (longueur x largeur) (m) x (m)	revêtement	Accessibilité	

### 1. Desserte régulière

Bamako/Senou	(b) 12°32N / 07°56W	1	2 700 x 45	Béton bitumineux	Boeing 747	ILS - VOR, Balisage lumineux
Gao	(b) 16°15N / 00°00E	1	2 500 x 40	Bitume	B.727/IL 18/ DC 6	Obstacles balisés
Goundam	(c) 16°15N / 03°36W	2	1 500 x 30	Latéritique	DC 4	
Kayes Dag-Dag	(b) 14°26N / 11°26W	1	1 165 x 40	Maccadam	AN 24/DC 3	Obstacles balisés
Kenieba	12°50N / 11°15W	2	900 x 28	Latéritique	Moins de 5,7 T	
Mopti/Ambodedjo	(b) 14°30N / 14°05W	1	2 500 x 40	Béton bitumineux	B 727/IL 18	Balisage lumineux
Nioro	(c) 15°14N / 09°35W	2	1 500 x 30	Béton bitumineux	DC 4	Balisage lumineux
Tombouctou	(b) 16°44N / 03°00W	1	1 500 x 30	Béton bitumineux	DC 4/ IL 14	Balisage lumineux
Yelimane	15°08N / 10°34W	2	1 600 x 45	Latéritique	AN 24/ AN 26	

### 2. Desserte à la demande

Ansongo	15°42N / 00°30W	3	1 100 x 80	Latéritique	DC 4	Restriction saison pluvieuse
Bafoulabe	13°48N / 10°51W	3	1 100 x 80	Argile	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Bandiagara	14°20N / 03°36W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Bougouni	11°27N / 07°31W	3	800 x 25	Argile + sable	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Bourem	17°02N / 00°24W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Dioïla	17°02N / 00°24W	3	1 550 x 50	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Douentza	12°30N / 06°48W	3	500 x 30	Argile dur	Moins de 5,7 T	Délaissé - impraticable
Gourma-Rharous	15°00N / 02°55W	3	800 x 40	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Kadié	17°00N / 20°90W	3	700 x 50	Latéritique	Moins de 5,7 T	Restriction possible
Kidal	13°09N / 08°20W	3	700 x 50	Argile	Moins de 5,7 T	Délaissé - impraticable
Kita	18°26N / 01°25W	3	1 500 x 50	Latéritique	DC 3	Info DNAC 72 H avant le vol
Kolokani	13°32N / 08°03W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Koutiala	12°21N / 05°26W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Manantali	13°15N / 10°31W	2	1 500 x 30	Béton bitumineux	Moins de 27T/AN 26	Balisage lumineux
Markala	13°42N / 06°04W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Menaka	15°51N / 02°26W	3	1 100 x 100	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Mourdiah		3	900 x 25	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Nara/Keibane	15°16N / 07°16W	2	1 200 x 50	Latéritique	DC 3	Info DNAC 72 H avant le vol
Niafunké	15°56N / 04°01W	3	1 200 x 30	Argile dur	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Sikasso/Dignagan	11°36N / 05°48W	1	2 000 x 40	Latéritique	DC 3	En bon état
Tessalit	20°15N / 00°59W	2	2 515 x 30	Maccadam	DC 4	Obstacles balisés
			1 210 x 47	Gravier	DC 3	Obstacles balisés

### 3. Desserte privée

Morila (Bougouni)		4	2000x30	Latéritique	Moins de 40 T	
Loulou(kéniéba)		4	1500x30	Latéritique	Moins de 5,5 T	
Sadiola		4	1 090 x 25	Latéritique	Moins de 7,5 T	
Syama		4	1 500 x 30	Latéritique	Moins de 7,5 T	

Source : Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

(a) Aéroport principal international = 1 ,autre aéroport principal = 2 ,aéroport secondaire = 3 , aéroport privé = 4.

(b) Aéroport douanier disposant d'un aéroport ou d'un abri-passagers.

(c) Autre aéroport disposant d'un aéroport ou d'un abri-passagers.

## EVOLUTION DES INDICATEURS DES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES

Indicateurs	unité	2004	2005	2006	2007
Nombre d'aéroports d'envergure internationale	Nombre	6	6	6	6
Nombre d'aéroports d'envergure nationale	Nombre	19	19	19	19
Nombre d'aérodromes privés	Nombre	4	4	5	5

**Source : CPS/MET - ANAC-ADM**

## A - 2 Evolution du trafic commercial de l'aéroport de Bamako - Sénou

année	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>1, Mouvements d'aéronefs ( nombre)</b>						
- au départ	3593	4385	4654	4603	5546	5461
- à l'arrivée	3593	4385	4655	4603	5546	5461
<b>total arrivée + départ</b>	<b>7186</b>	<b>8770</b>	<b>9309</b>	<b>9206</b>	<b>11092</b>	<b>10922</b>
<b>2, Trafic de passagers ( nombre )</b>						
départ	167029	197131	212934	224110	235501	251058
l'arrivée	149946	177220	201933	218195	222129	243357
<b>arrivée + départ</b>	<b>316975</b>	<b>374351</b>	<b>414867</b>	<b>442305</b>	<b>457630</b>	<b>494415</b>
<b>arrivée + départ+transit</b>	<b>337750</b>	<b>423506</b>	<b>486525</b>	<b>516378</b>	<b>533434</b>	<b>598713</b>
transit	20775	49155	71658	74073	75804	104298
<b>3, Trafic de fret commercial ( tonnes )</b>						
- au départ	1190	1649	1725	1725	2156	1893
- à l'arrivée	1405	2937	4280	4671	4492	4635
<b>total arrivée + départ</b>	<b>2595</b>	<b>4586</b>	<b>6005</b>	<b>6396</b>	<b>6648</b>	<b>6528</b>
<b>4. Trafic de poste (tonnes)</b>						
- au départ	8,7	14	19	22	21	16
- à l'arrivée	28,8	40	66	58	49	58
<b>total arrivée + départ</b>	<b>37,5</b>	<b>54</b>	<b>85</b>	<b>80</b>	<b>69</b>	<b>75</b>

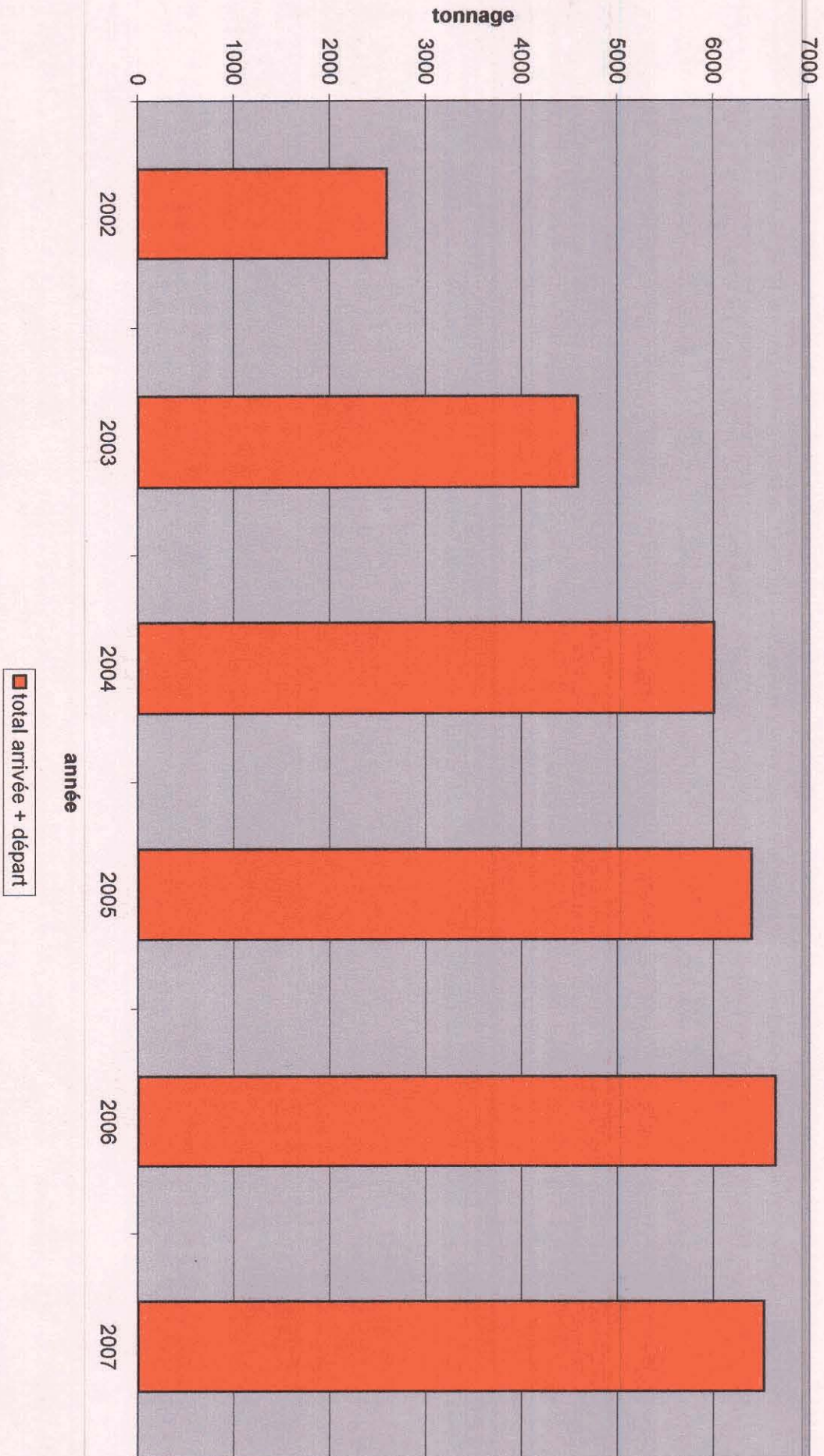
**Source:** AEROPORTS DU MALI

Annuaire statistique 2007

*Evolution du trafic passagers de Bamako senou*



### Evolution du trafic fret commercial de Bamako senou

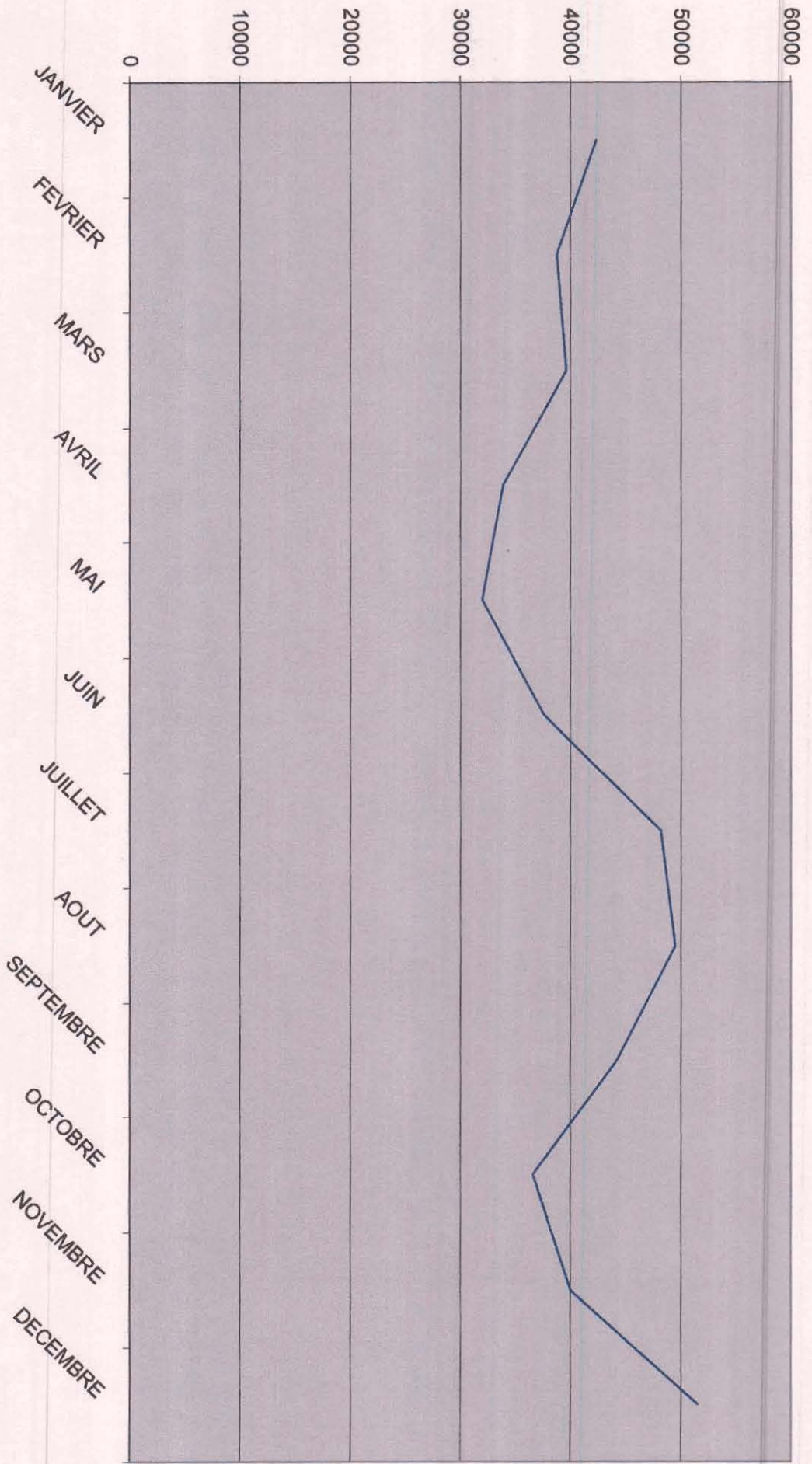


**TRAFIC AERIEN COMMERCIAL DE L'AEROPORT DE BAMAKO -SENOU PAR MOIS  
ANNEE 2007**

MOIS	MOUVEMENTS			PASSAGERS			FRET EN KG			POSTE EN KG		
	A	D	A+D	A	D	A+D	A	D	A+D	A	D	A+D
JANVIER	461	461	922	21557	20788	42345	357285	58188	415473	7378	1350	8728
FEVRIER	409	409	818	19387	19384	38771	356034	46262	402296	8458	1515	9973
MARS	442	442	884	18667	20965	39632	276797	143255	420052	4422	1716	6138
AVRIL	439	439	878	16043	17844	33887	313303	442788	756091	3512	1239	4751
MAI	482	482	964	15414	16594	32008	355583	416484	772067	5147	1202	6349
JUIN	425	425	850	19359	18290	37649	371122	303463	674585	2664	1453	4117
JUILLET	507	507	1014	26253	21961	48214	453680	109386	563066	2899	1109	4008
AOUT	512	512	1024	22634	26895	49529	370843	76705	447548	4567	1546	6113
SEPTEMBRE	464	464	928	19076	25132	44208	335826	102444	438270	3845	1070	4915
OCTOBRE	444	444	888	18167	18427	36594	451416	66707	518123	5976	1267	7243
NOVEMBRE	380	380	760	19014	21025	40039	513404	58952	572356	3873	1705	5578
DECEMBRE	496	496	992	27786	23753	51539	480096	67935	548031	5396	1204	6600
<b>TOTAL</b>	<b>5461</b>	<b>5461</b>	<b>10922</b>	<b>243357</b>	<b>251058</b>	<b>494415</b>	<b>4635389</b>	<b>1892569</b>	<b>6527958</b>	<b>58137</b>	<b>16376</b>	<b>74513</b>

SOURCE: Aéroport du Mali

**Evolution mensuelle du trafic voyageurs de Bamako senou en 2007**



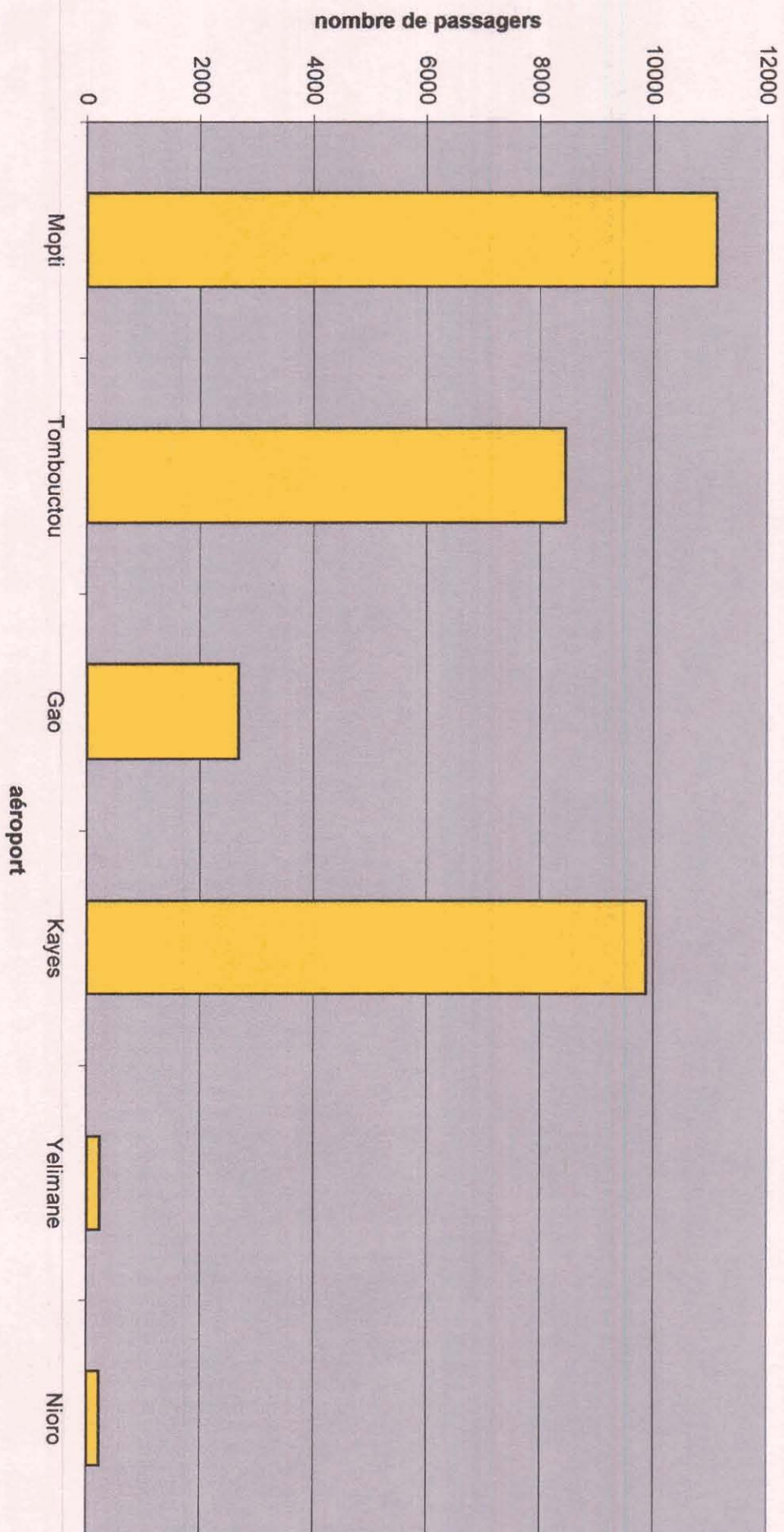
## A - 2 Evolution du trafic commercial des aéroports intérieurs

Activités	2006			2007		
	arrivée	départ	A+D	arrivée	départ	A+D
<b>1. Mouvements d'aéronefs ( nombre)</b>						
Mopti	356	458	916	356	356	712
Tombouctou	260	260	520	272	272	544
Gao	133	133	266	88	88	176
Kayes	454	454	908	433	433	866
Yelimane	34	34	68	18	18	36
Nioro	51	51	102	24	24	48
<b>Total</b>	<b>5290</b>	<b>1390</b>	<b>2780</b>	<b>1191</b>	<b>1191</b>	<b>2382</b>
<b>2. Trafic de passagers ( nombre )</b>						
Mopti	6325	5454	11779	4869	6240	11109
Tombouctou	3419	6806	11881	4118	4324	8442
Gao	1437	1481	2918	1430	1249	2679
Kayes	6325	5454	11779	4817	5051	9868
Yelimane	245	149	394	109	121	230
Nioro	305	307	612	128	96	224
<b>Total</b>	<b>16806</b>	<b>17948</b>	<b>34754</b>	<b>15471</b>	<b>17081</b>	<b>32552</b>
<b>3. Trafic de fret commercial ( tonnes )</b>						
Mopti	0	0	0	0	0	0
Tombouctou	0	0	0	0	0	0
Gao	20	14	34	11	10	21
Kayes	0	0	0	0	0	0
Yelimane	0	0	0	0	0	0
Nioro	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>11698</b>	<b>11902</b>	<b>23600</b>	<b>11,252</b>	<b>9,601</b>	<b>20,853</b>
<b>4. Trafic de fret postal</b>						
Mopti	0	0	0	0	0	0
Tombouctou	0	0	0	0	0	0
Gao	0	0	0	0	0	0
Kayes	0	0	0	0	0	0
Yelimane	0	0	0	0	0	0
Nioro	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>

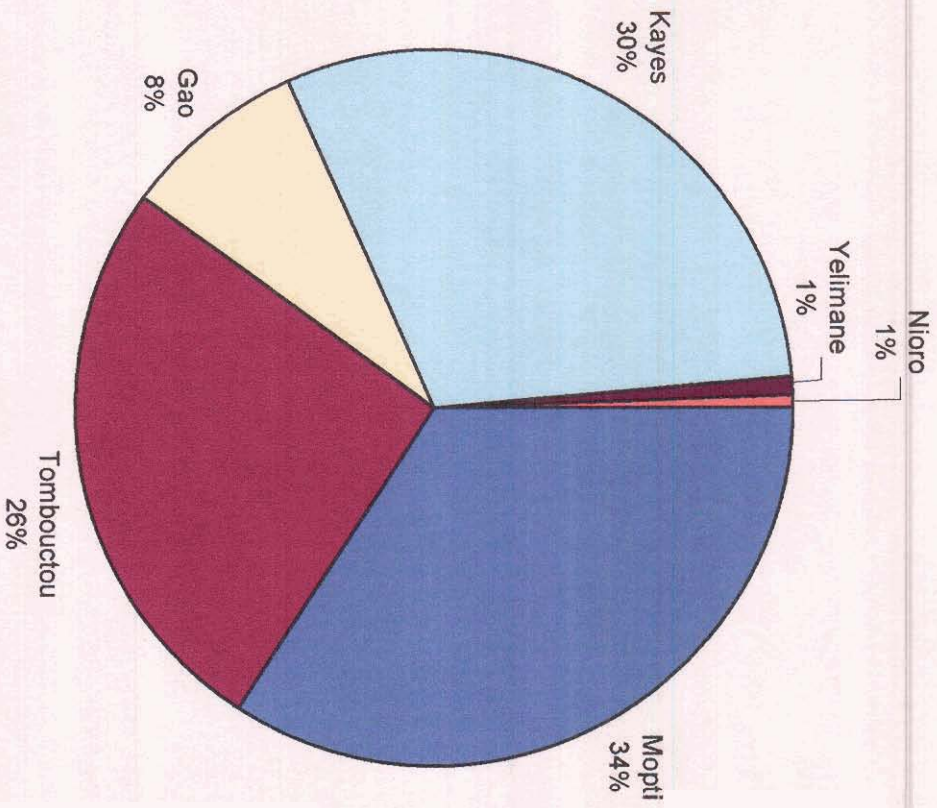
**Source:** AEROPORTS DU MALI

Annuaire statistique 2007

**Trafic passagers des aéroports intérieurs en 2007  
(arrivée + départ)**



**Repartition trafic voyageurs en 2007**



- Mopti
- Tombouctou
- Gao
- Kayes
- Yelimane
- Nioro



# **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	1 177
				(569 km) (608 km)	
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
		Téma	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

Source : Direction Nationale des Transports

# IMPORTATION DU MALI PAR AXES 2007

(en tonnes)

	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	BENIN	EMASE		TOTAL
							route	fer	
<b>Chapitre 3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4089</b>	<b>756</b>	<b>0</b>	<b>7872</b>	<b>0</b>	<b>12717</b>
Poissons				4089	756		7872		12717
<b>Chapitre 04</b>	<b>31</b>	<b>722</b>	<b>4046</b>	<b>118</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1844</b>	<b>10457</b>	<b>17217</b>
Lait	31	722	4046	118			1844	10457	17217
<b>Chapitre 08</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>34</b>
Noix de cola	34								34
<b>Chapitre 09</b>	<b>54</b>	<b>2777</b>	<b>6971</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1115</b>	<b>2807</b>	<b>13824</b>
Thé	54	2777	6971	100			1115	2807	13824
<b>Chapitre 10</b>	<b>102687</b>	<b>7313</b>	<b>73</b>	<b>50028</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64645</b>	<b>9575</b>	<b>234321</b>
Céréales									0
Riz	97858	7313	73				46247	9575	161066
Mil/Sorgho/Maïs									0
Blé	4829			50028			18398		73255
<b>Chapitre 11</b>	<b>4198</b>	<b>11022</b>	<b>3127</b>	<b>4838</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23988</b>	<b>834</b>	<b>48007</b>
Farine	4198	11022	3127	4838			23988	834	48007
<b>Chapitre 15</b>	<b>51569</b>	<b>3682</b>	<b>2650</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>195</b>	<b>58138</b>
<b>Graisse et huiles animales ou végétales</b>									0
Huiles animale et végét.	51569	3682	2650	42				195	58138
<b>Chapitre 17</b>	<b>123579</b>	<b>386</b>	<b>25943</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>23538</b>	<b>16026</b>	<b>189482</b>
<b>Sucre et sucreries</b>									0
Sucre	123579	386	25943		10		23538	16026	189482
<b>Chapitre 21</b>	<b>8558</b>	<b>1971</b>	<b>12369</b>	<b>2100</b>	<b>474</b>	<b>0</b>	<b>19893</b>	<b>7420</b>	<b>52787</b>
Préparation alimentaires div	8558	1971	12369	2100	474		19893	7420	52787
<b>Chapitre 24</b>	<b>26</b>	<b>791</b>	<b>610</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1427</b>
<b>Tabacs et succédanés</b>	<b>26</b>		<b>610</b>						<b>636</b>
Tabacs		791							791
<b>Chapitre 25</b>	<b>323385</b>	<b>21619</b>	<b>289</b>	<b>330</b>	<b>829</b>	<b>0</b>	<b>510377</b>	<b>30461</b>	<b>887290</b>
Platres					633				633
Ciment	323385	21619	289	330	90		451431	27056	824200
Chaux					41		14948	100	15089
Sel					65		43998	3305	47368

<b>Chapitre 27</b>	<b>159164</b>	<b>85026</b>	<b>54533</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>110305</b>	<b>205765</b>	<b>21580</b>	<b>636387</b>
Huiles minerales									0
Combustibles mineraux									0
<b>Hydrocarbures</b>	<b>155988</b>	<b>85026</b>	<b>50875</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>110305</b>	<b>205765</b>	<b>21580</b>	<b>629545</b>
Bitume	3176		550						3725
Graisse et lubrifiant			3108		9				3117
<b>Chapitre 28</b>	<b>3558</b>	<b>0</b>	<b>14606</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2753</b>	<b>408</b>	<b>21325</b>
Soudes caustiques							2753	241	2994
Composés organiques			944						944
Produits chimiques	3558		13662					167	17387
<b>Chapitre 30</b>	<b>0</b>	<b>134</b>	<b>244</b>	<b>164</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>3049</b>	<b>3690</b>
Produits pharmaceutiques		134	244	164			100	3049	3690
<b>Chapitre 31</b>	<b>37046</b>	<b>2450</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>45876</b>	<b>59883</b>	<b>145255</b>
Engrais local	37046						16100	17114	70260
Engrais importés		2450					29776	42769	74995
<b>Chapitre 36</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>442</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>442</b>
Poudres et explosifs			442						442
<b>Chapitre 41</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>127</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>127</b>
Peaux et cuirs					127				127
<b>Chapitre 44</b>	<b>1214</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1214</b>
Bois et ouvrage en bois	1214								1214
<b>Chapitre 49</b>	<b>0</b>	<b>395</b>	<b>1041</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1069</b>	<b>2505</b>
Librairie-papeterie		395	1041					1069	2505
<b>Chapitre 56 à 63</b>	<b>0</b>	<b>2384</b>	<b>21694</b>	<b>18</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24142</b>
Textile et bonneterie		2384	21694	18	45				24142
<b>Chapitre 72</b>	<b>27723</b>	<b>373</b>	<b>32111</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>36921</b>	<b>6084</b>	<b>103271</b>
Fonte, fer, acier	27723	373	32111		59		36921	6084	103271
<b>Chapitre 87</b>	<b>346</b>	<b>5284</b>	<b>8694</b>	<b>1216</b>	<b>232</b>	<b>0</b>	<b>8693</b>	<b>0</b>	<b>24465</b>
Voitures							8693		8693
Véhicules et pièces	346	5284	8694	1216	232				15772
<b>Chapitre 99</b>	<b>42831</b>	<b>11215</b>	<b>40549</b>	<b>10049</b>	<b>1990</b>	<b>0</b>	<b>168380</b>	<b>119572</b>	<b>394586</b>
Effets personnels							2033		2033
<b>Matériels et équipem.</b>			<b>2852</b>	<b>113</b>	197		17635	1464	<b>22260</b>
<b>Autres produits</b>	<b>42831</b>	<b>11215</b>	<b>37697</b>	9936	<b>1793</b>		<b>148712</b>	<b>118108</b>	<b>370293</b>
<b>TOTAL</b>	<b>886002</b>	<b>157544</b>	<b>229991</b>	<b>73092</b>	<b>4538</b>	<b>110305</b>	<b>1121760</b>	<b>289420</b>	<b>2872652</b>

Source : Rapports d'activités mensuels des Entrepôts 2007 -TRANSRAIL

# EXPORTATION DU MALI PAR AXES 2007

(en tonnes)

	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	EMASE		TOTAL
						route	fer	
<b>Chapitre 07</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>1504</b>	<b>0</b>	<b>1554</b>
Arachide	0				50	1504	0	1554
<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>
Noix de cola	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chapitre 10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>330</b>	<b>2448</b>	<b>0</b>	<b>2778</b>
Mil	0				155	0		155
Maïs	0				175	2448		2623
<b>Chapitre 12</b>	<b>257</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>257</b>
Graine coton	257					0	0	257
<b>Chapitre 44</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1891</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1891</b>
Bois et ouvrage en bois	0	0	0	0	1891	0	0	1891
<b>Chapitre 53</b>	<b>87763</b>	<b>42092</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24997</b>	<b>37484</b>	<b>192336</b>
Coton fibre	87763	42092				24997	37484	192336
<b>Autres produits</b>	<b>3289</b>	<b>0</b>	<b>16294</b>	<b>3656</b>	<b>2004</b>	<b>16138</b>	<b>19251</b>	<b>60632</b>
Aliments betails	0				1050	3225	0	4275
Calebasses	0					30	0	30
Son de blé	0					1171	0	1171
Divers	3289		16294	3656	954	9264	9614	43071
Fruits secs						2448	9637	12085
<b>TOTAL</b>	<b>91309</b>	<b>42092</b>	<b>16294</b>	<b>3656</b>	<b>4275</b>	<b>45087</b>	<b>56735</b>	<b>259448</b>

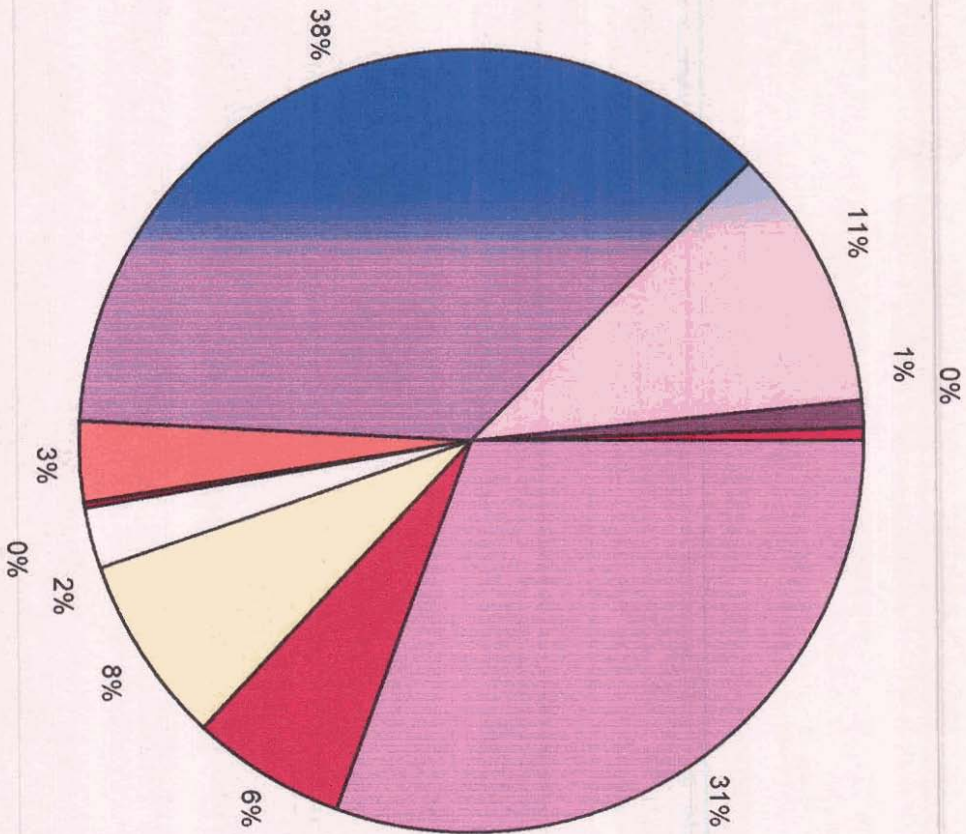
Source : Rapports d'activités mensuels des Entrepôts 2007 et de Transrail 2007

# TRAFIC INTERNATIONAL PAR CORRIDOR 2007

	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	EMASE		BENIN	BURKINA	NIGERIA	TOTAL
						route	fer				
<b>Importations Solides</b>											
<b>Tonne 2007</b>	730014	150792	194093	74409	4532	916034	232793		28781	15900	<b>2347348</b>
<b>Tonne 2006</b>	641572	114369	180654	75062	1129	1004511	176642				<b>2193939</b>
<b>Import soolides + Hydrocarbure</b>											<b>0</b>
<b>Tonne 2007</b>	155988	85026	50875	0	6	217139	21605	110305	4834		<b>645778</b>
<b>Tonne 2006</b>	98023	92127	39218			43652	124084	205771			<b>602875</b>
<b>Import solides + hydrocarbure</b>											<b>0</b>
<b>Tonne 2007</b>	<b>886002</b>	<b>235818</b>	<b>244968</b>	<b>74409</b>	<b>4538</b>	<b>1133173</b>	<b>254398</b>	<b>110305</b>	<b>33615</b>	<b>15900</b>	<b>2993126</b>
<b>Exportations solides</b>											
<b>Tonne 2007</b>	179704	56262	7498	12189	4275	20090	15028		2784		<b>297830</b>
<b>Tonne 2006</b>	98805	34161			170	39599	32269				<b>205004</b>
<b>Import solide+ export + Hydro</b>											<b>0</b>
<b>Tonne 2007</b>	<b>1065706</b>	<b>292080</b>	<b>252466</b>	<b>86598</b>	<b>8813</b>	<b>1153263</b>	<b>269426</b>	<b>110305</b>	<b>36399</b>	<b>15900</b>	<b>3290956</b>
<b>Tonne 2006</b>	838400	240657	220946	75062	1299	1087762	332995	205771	33273	12003	<b>3048168</b>

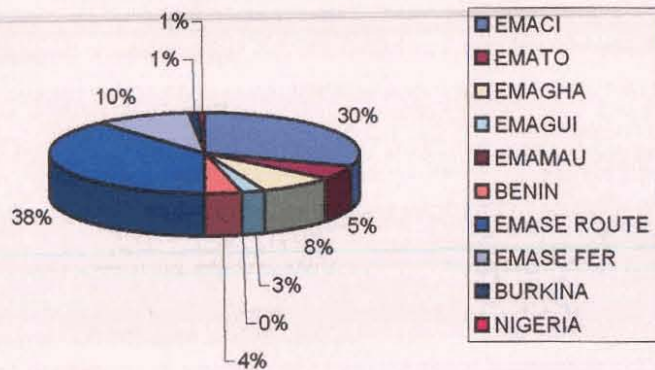
Source : Rapports d'activités mensuels des Entrepôts 2007-TRANSRAIL

# REPARTITION TRAFIC INTERNATIONAL EN 2007

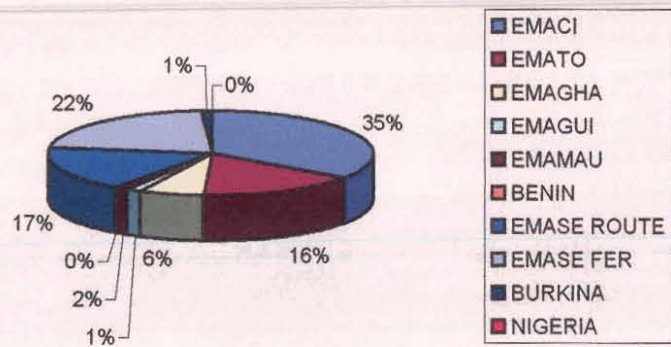


- EMACI
- EMATO
- EMAGHA
- EMAGUI
- EMAMAU
- BENIN
- EMASE
- BURKINA
- NIGERIA

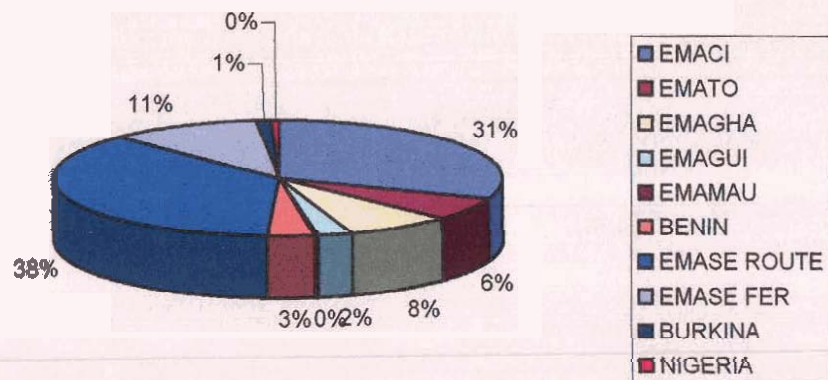
Repartition des importations par axe en 2007



Repartition des exportations par axe en 2007



Repartition des Importations et exportations en 2007



# STATISTIQUES SUR LE TRAFIC CONTENEURS PAR CORRIDOR

IMPORTATION ENTRE 01/01/2007 ET 31/12/2007

## I CONTENEURS DEBARQUES

	EMASE			EMACI			EMATO			EMAMAU			EMAGUI			GHANA		
	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres
Nombre de conteneurs	8545	5250		360	56		1410	697		7	20		585	234		13191	11600	
Poids des marchandises en conteneur (T)	255308			8699,124			39346,306			184,39			17674,036					

## II CONTENEURS DEPOTES AVANT REEXPEDITIONS SUR LE MALI

	EMASE			EMACI			EMATO			EMAMAU			EMAGUI			GHANA		
	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres
Nombre de conteneurs																		
Poids des marchandises en conteneur (T)																		

## III CONTENEURS REEXPEDIES (EVACUES SUR LE MALI)

	EMASE			EMACI			EMATO			EMAMAU			EMAGUI			GHANA		
	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres
Nombre de conteneurs																		
Poids des marchandises en conteneur (T)																		
Nombre de Véhicules utilisés																		

Source : Rapports Entrépôts maliens

# EXPORTATION DU BETAIL ANNEE 2007

## SUR LA COTE D'IVOIRE

Provenance	Nombre de têtes		
	Bovins	Ovins / Caprin	Total
Bamako	41	321	362
Koulikoro			0
Sikasso	52232	65798	118030
Ségou	13258	24897	38155
Mopti	20588	18522	39110
Gao	565	1050	1615
<b>Total</b>	<b>86119</b>	<b>109538</b>	<b>195657</b>

Sources : Rapports DRT/ (Sikasso)

## SUR LE SENEGAL

Provenance	Nombre de têtes		
	Bovins	Ovins / Caprin	Total
Bamako	28268	11877	40145
Segou	10404	2858	13262
Sikasso	5043	5578	10621
Mopti	220955	749	221704
Kayes	3243	7509	10752
<b>Total</b>	<b>267913</b>	<b>28571</b>	<b>296484</b>

Sources : Rapports DRT / (Kayes)

## SUR LE TOGO

Provenance	Nombre de têtes		
	Bovins	Ovins / Caprin	Total
Bamako			0
Koulikoro			0
Sikasso			0
Ségou			0
Mopti	1835	160	1995
Gao			0
<b>Total</b>	<b>1835</b>	<b>160</b>	<b>1995</b>

Sources : DRTTF

## SUR LE BENIN

Provenance	Nombre de têtes		
	Bovins	Ovins / Caprin	Total
Bamako			0
Koulikoro			0
Sikasso			0
Mopti	2360	450	2810
Kayes			0
<b>Total</b>	<b>1360</b>	<b>450</b>	<b>2810</b>

Sources : DRTTF

# STATISTIQUES DE CHARGEMENTS DES PRODUITS PÉTROLIERS PAR SOURCE D'APPROVISIONNEMENT

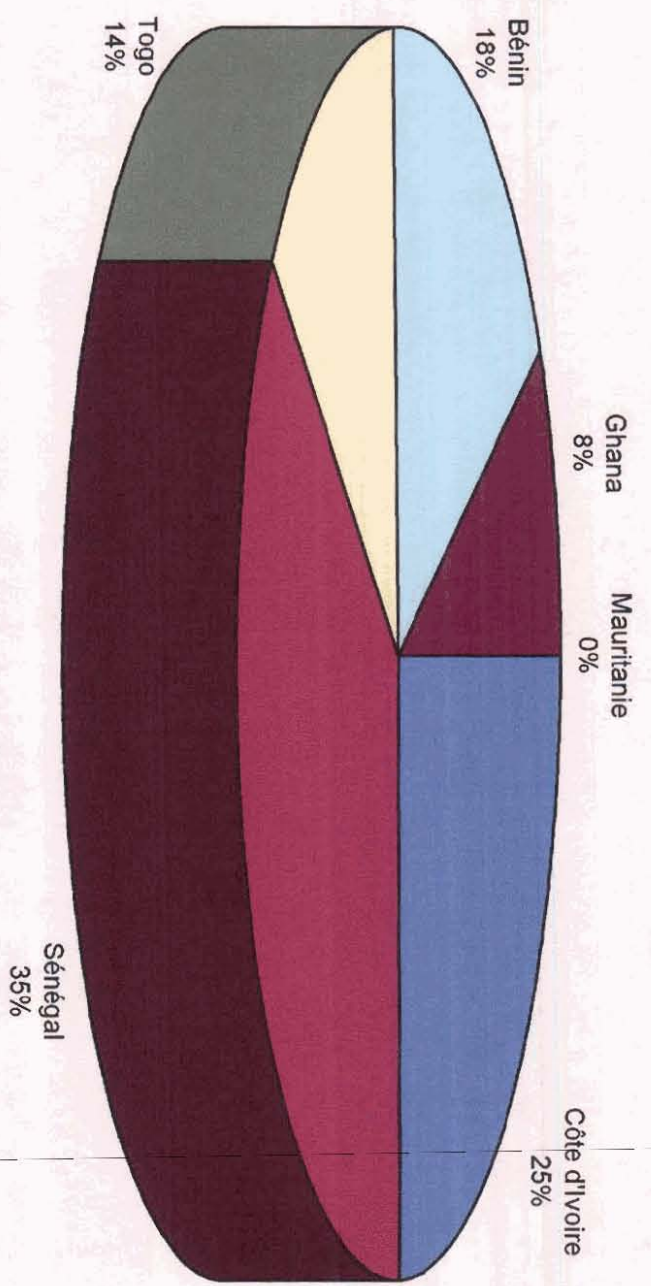
Période: du 1er janvier au 31 décembre 2007

Unité: Tonne Métrique

Produits	Super	Essence	Pétrole	Jet/Avgas	Gasoil	DDO	Fuel-oil	Cumul	%
<b>sources</b>									
Côte d'Ivoire	36 991		10 497		59 544	47 808	1 148	155 988	24,8
Sénégal	10 202	106		13 923	203 114			227 345	36,1
Togo	26 657	4 045		7 788	42 643	3 893		85 026	13,4
Bénin	18 495	8 787	5 781	1 193	74 625	814	610	110 305	17,5
Ghana	18 938		1 554		30 105	278		50 875	8,1
Mauritanie				6				6	0,1
Cumul	111 283	12 938	17 832	22 910	410 031	52 793	1 758	629 545	100
%	17,68	2	2,83	3,64	65,13	8,39	0,28	100	

Sources : BIVAC- EMASE-DOUANE-ONAP

### Repartition des importations des hydrocarbures par source



**PRECIPITATIONS en mm  
BAMAKO SENOU**

<b>Années</b>	<b>Jan</b>	<b>Fév</b>	<b>Mar</b>	<b>Avr</b>	<b>Mai</b>	<b>Jui</b>	<b>Jui</b>	<b>Août</b>	<b>Sep</b>	<b>Oct</b>	<b>Nov</b>	<b>Déc</b>
2003	0,1	0	0,2	12,6	44,5	142,8	278,2	250,8	268,7	60,1	8,9	0
2004	1,3	0	0	32,3	**	231,5	396,7	302,3	103	13	0	0
2005	0	0	3,7	5,2	29,3	162,9	246,8	368,8	176,9	40	0	0
2006	0	0,0	0	97,9	134,3	105,2	105,6	263,7	340,4	26,2	0	0
2007	NT	NT	NT	8,7	73,1	95,6	206,6	221,8	178,2	40,3	NT	NT

**GAO**

<b>Années</b>	<b>Jan</b>	<b>Fév</b>	<b>Mar</b>	<b>Avr</b>	<b>Mai</b>	<b>Jui</b>	<b>Jui</b>	<b>Août</b>	<b>Sep</b>	<b>Oct</b>	<b>Nov</b>	<b>Déc</b>
2003	0	0	0	0	11,1	36,5	51,3	100,6	26,5	28,1	0	0
2004	1	0	0	32,6	0	16,5	72,2	92,6	13,6	0	0	0
2005	0,0	0,0	5,4	0,0	6,3	16,0	55,2	62,2	20,4	0,0	0,0	0,0
2006	0,0	0,0	0,0	0	0,4	0	60,7	67,8	**	1,6	0,0	0
2007	NT	NT	NT	NT	NT	24,4	75,3	101,5	13,7	NT	NT	NT

**KAYES**

<b>Années</b>	<b>Jan</b>	<b>Fév</b>	<b>Mar</b>	<b>Avr</b>	<b>Mai</b>	<b>Jui</b>	<b>Jui</b>	<b>Août</b>	<b>Sep</b>	<b>Oct</b>	<b>Nov</b>	<b>Déc</b>
2003	0,5	0	0	0	1	28,4	207	298,5	185,3	0	6,8	0
2004	0	**	0	0	1,4	48,4	219,2	243,5	82,1	50,7	0,7	0
2005	0	13,6	10,2	0	29	107,9	275	241,7	224,3	59,2	0	0
2006	0	0	0	0	0	63	96,9	232,4	83,5	23,4	0	0
2007	NT	0,1	NT	NT	0,1	58,1	264,8	282,9	56,6	21,1	NT	NT

**PRECIPITATIONS en mm  
KIDAL**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2003	0	0	0	0	0	4,7	74,8	28,5	**	0	0	0
2004	0,6	0	0,1	0	0	9,6	39	16,3	18,2	0	0	0
2005	**	2,2	0	0	16,3	42,3	**	**	**	58	0	0
2006	0,8	0	0	0	0	0,3	6,7	**	**	7,9	0	0
2007	NT	*	*	*	*	*	*	*	*	NT	NT	1,6

**MOPTI**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2003	0	0	0,5	0	15	131	221,1	166,7	**	**	2,8	0
2004	0,5	0	0	2,7	0,9	51,5	143	207,3	37,9	12,7	0	0
2005	0	0	0	0	13	41,2	118,2	123,9	81,4	11,8	0	0
2006	0	0	0	0	7,9	17,2	152,3	189,9	88,8	3,4	0	0
2007	NT	NT	NT	1	9,4	*	173,7	200,8	*	NT	NT	NT

**SEGOU**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2003	0,1	0	0	0	19,4	83	184,6	188,3	135	7,8	0	0
2004	0	0	0	18,6	3,3	102	193,5	157,6	87,6	1	0	0
2005	0	0	5,7	25,3	9,9	58	123,6	222,8	89,6	21	0	0
2006	0	0	0,8	0	43,7	15,6	146,6	258,2	129,7	25,3	0	0
MOY	0,1	0	1,3	8,8	19,9	64,5	149,4	192,2	106,3	29,9	0	0
2007	NT	NT	NT	16,1	5,5	20,9	151,5	280	30,5	16,3	NT	NT

**PRECIPITATIONS en mm  
SIKASSO**

<b>Années</b>	<b>Jan</b>	<b>Fév</b>	<b>Mar</b>	<b>Avr</b>	<b>Mai</b>	<b>Jui</b>	<b>Jui</b>	<b>Août</b>	<b>Sep</b>	<b>Oct</b>	<b>Nov</b>	<b>Déc</b>
2002	2,8	0	0	72,3	30,4	123,9	205,7	140,6	197,7	74,4	0	0
2003	0	1	1,6	53,2	61,3	260,6	201,6	345,8	215,6	83,1	17,9	0
2004	0	35,8	32,3	62,4	108,2	83,9	324	318,8	277,7	32	24,1	0
2005	0	0	11,2	54,5	103,9	149,1	209,9	303,3	196,6	49,7	0	0
2006	0	0	7,7	90,2	142	144	99	272,3	216,6	171,3	0	0
<b>2007</b>	NT	NT	NT	98,5	51,7	217,1	283,3	383,4	101,3	92,9	NT	NT

**TOMBOUCTOU**

<b>Années</b>	<b>Jan</b>	<b>Fév</b>	<b>Mar</b>	<b>Avr</b>	<b>Mai</b>	<b>Jui</b>	<b>Jui</b>	<b>Août</b>	<b>Sep</b>	<b>Oct</b>	<b>Nov</b>	<b>Déc</b>
2002	0	0	0	0	0	7,4	39,7	21,7	34	36,6	0	0,8
2003	0,2	0	0	0	0,1	19,8	36,5	144,2	42,6	0	0	0
2004	0,1	0	3,1	2	0	**	**	91,1	2,8	0,1	0	0
2005	1,6	2,9	4,2	0	12,6	1,1	58,7	62,5	37,4	0	0	0
2006	0,6	0	0	0,3	6,1	0	20,1	79,6	32,2	1	0	0
<b>2007</b>	NT	NT	NT	NT	NT	6,2	73,3	86,2	23,8	0,6	NT	NT

**TEMPERATURE MAXIMALE MOYENNE en °C**

**BAMAKO SENOU**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Annuel
2003	32,1	37,5	39,1	40,1	38,5	33,9	31,1	29,8	31,2	34,5	34,7	33,2	
2004	33,0	36,7	38,3	38,5	38,2	34,4	30,6	31,1	32,9	36,4	36,1	35,8	
2005	32,2	36,2	39,4	40,6	38,6	34,3	31,3	31,1	32,2	35,1	36,6	35,0	
2006	32,9	35,4	39,0	39,4	37,3	34,6	32,8	31,2	31,5	34,8	35,8	32,7	
2007	33,2	36,3	38,7	40,2	39,2	36,7	31,6	30,5	32,3	34,9	35,5	33,1	

**GAO**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Annuel
2003	31,4	36,2	37,5	42,9	43,6	40,3	38,5	36,7	38,1	40,4	37,7	32,3	
2004	31,0	35,2	36,8	41,5	43,8	42,3	38,0	37,0	40,0	40,5	36,2	34,5	
2005	29,1	33,8	39,6	43,0	43,1	40,6	38,1	36,9	39,3	39,9	36,4	33,2	
2006	31,5	33,7	38,7	41,3	42,9	43,1	39,6	36,1	39,3	39,9	33,1	34,3	
2007	30,6	34,7	38	42,2	43,4	42,4	38,5	35,3	39	40,5	36,9	31,7	

**KAYES**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Annuel
2003	34,0	38,8	41,7	43,5	43,7	39,7	34,9	33,1	34,3	37,1	40,7	35,0	
2004	33,9	37,6	40,4	43,2	44,1	40,2	33,9	33,3	35,3	38,4	38,3	36,4	
2005	33,2	36,3	41,0	43,8	41,8	38,2	34,5	33,6	34,5	37,2	38,7	36,5	
2006	*	*	*	*	42,5	40,4	37,4	33,4	34,6	39,0	*	*	
2007	35,2	37,7	40,6	43,2	42,8	42,2	34,7	31,4	33,2	37,6	36,3	34,5	

**TEMPERATURE MAXIMALE MOYENNE en °C**

**KIDAL**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Annuel
2003	28,3	32,6	34,3	40,4	42,0	40,8	40,2	40,2	39,9	**	39,4	35,2	28,9	
2004	27,5	31,8	33,3	39,8	42,1	42,0	38,7	39,5	40,2	**	38,5	33,2	31,3	
2005	28,1	30,8	36,5	40,5	41,8	40,7	40,7	**	**	**	37,9	33,2	29,7	
2006	28,2	31,1	35,2	38,8	40,8	42,1	41,1	**	**	**	38,1	31,9	**	
2007	27	**	**	**	**	**	**	**	**	**	38,3	33,9	28,4	

**MOPTI**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Annuel
2003	31,3	37,7	39,3	42,5	41,6	36,9	33,4	31,7	33,4	33,4	38,1	36,3	32,6	
2004	31,8	36,3	37,8	40,5	42,4	39,0	34,0	33,8	35,4	35,4	38,2	36,4	35,3	
2005	30,8	35,4	39,5	42,1	40,9	37,9	34,1	33,1	34,4	34,4	37,7	37,3	34,3	
2006	31,8	34,6	39,4	41,3	41,2	39,5	36,7	32,8	34	34	36,3	36,8	31,7	
2007	32,4	35,7	39,1	41,5	41,9	**	34,6	32,1	**	**	36,4	36,2	35,7	

**SEGOU**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Annuel
2003	32,8	38,5	40,4	42,3	41,9	36,8	33,0	31,1	32,6	32,6	37,4	37,3	34,0	
2004	33,2	37,7	39,7	40,6	42,2	36,9	32,6	33,3	35,1	35,1	38,7	36,9	39,8	
2005	35,7	37,2	41,0	43,0	42,4	38,5	34,9	33,7	34,8	34,8	38,7	39,5	36,0	
2006	33,2	36,1	40,8	42,6	41,6	39,1	37,1	33,2	33,8	33,8	37,4	38,3	33,9	
2007	35,4	38,2	40,9	42,1	42,6	41	35,3	32,1	34,8	34,8	38,1	37,2	33,8	

## TEMPERATURE MAXIMALE MOYENNE en °C

### SIKASSO

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Annuel
2003	32,9	37,2	37,9	38,0	36,4	32,0	30,3	29,2	30,4	33,8	34,5	32,9	
2004	33,3	35,5	36,7	35,5	35	33,6	30,2	30,3	31,3	34,2	34,6	34,8	
2005	31,9	36,2	38	37,8	34,7	32,2	30,4	29,6	31,2	33,6	35,3	34,2	
2006	33,3	35,9	38	37,3	34,7	32,5	31,6	30	31	33,1	34,2	32	
2007	32,3	33,9	37,8	37,1	36,6	34,1	30,6	29,2	31,3	33,4	34,7	31,6	

### TOMBOUCTOU

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Annuel
2003	29,1	34,4	36,9	41,5	43,3	40,6	38,7	36,4	37,4	40,1	36,4	30,2	
2004	29,5	34,6	36,3	40,2	42,4	41,1	37,8	38,4	40,1	40,4	34,8	32,8	
2005	28,1	31,9	37,7	41,7	43,2	40,6	38,2	37,5	39,5	39,9	35,9	31,8	
2006	28,2	31,4	37,3	41,7	42,2	42,5	39,9	37	38,9	39,8	35,1	30,1	
2007	30,5	33,9	37,3	41,2	42,5	42,5	38,9	36,5	39,2	40,8	35,4	34,7	

**HUMIDITE RELATIVE MAXIMUM en %  
BAMAKO SENOU**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	34	31	39	53	66	85	95	99	98	96	70	43
2003	39	33	34	59	76	92	98	99	99	98	83	53
2004	45	35	36	67	78	93	98	99	99	**	**	**
2005	38	39	48	57	78	94	98	99	99	98	85	49
2006	43	37	34	67	86	94	98	99	99	99	86	58
2007												

**GAO**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	23	27	26	26	34	43	57	71	64	53	37	**
2003	31	26	23	23	32	54	65	76	68	53	37	32
2004	39	33	22	33	31	**	**	**	**	**	**	**
2005	26	36	35	24	42	56	73	78	67	40	34	30
2006	35	36	21	27	29	41	63	78	65	49	32	33
2007												

**KAYES**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	37	29	29	30	41	69	76	88	90	82	46	43
2003	44	32	29	32	38	66	87	94	94	91	72	40
2004	39	31	30	36	38	64	86	91	89	83	70	42
2005	36	34	37	31	54	73	86	90	91	86	62	44
2006					46	69	78	90	89	79	63	43
2007												

**KIDAL**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	29	27	23	20	21	39	**	58	**	42	27	**
2003	33	23	20	17	20	44	58	52	**	32	**	35
2004	33	24	21	25	19	41	59	56	42	28	**	**
2005	34	33	29	16	28	54	56	53	43	36	27	29
2006	29	28	16	21	22	32	47	52	44	37	29	32
2007												

**MOPTI**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	34	29	26	32	48	63	75	87	80	78	70	54
2003	41	25	25	35	51	76	89	93	88	70	69	52
2004	47	34	31	43	46	69	87	91	88	68	62	48
2005	34	34	34	30	52	71	88	91	76	76	53	44
2006	38	38	26	39	46	63	73	90	89	79	52	49
2007												

**SEGOU**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	45	41	40	46	57	74	87	92	88	79	58	**
2003	59	44	40	53	64	79	95	97	96	87	69	59
2004	53	47	40	60	64	82	93	**	**	**	**	**
2005	46	47	50	53	64	82	92	95	93	81	62	51
2006	47	46	40	53	66	76	86	96	95	88	38	55
2007												

**SIKASSO**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	44	37	51	66	71	84	92	93	93	87	67	59
2003	44	40	38	65	73	95	95	95	96	90	79	59
2004	45	42	49	74	80	84	92	94	92	88	75	60
2005	42	38	55	72	80	90	94	95	94	86	72	53
2006	37	35	42	66	84	88	91	94	94	91	76	58
2007												

**TOMBOUCTOU**

Années	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	30	26	23	27	32	44	66	77	62	53	37	40
2003	39	26	22	23	31	58	69	80	79	61	40	34
2004	32	25	28	31	24	55	74	76	62	40	41	35
2005	32	42	35	17	38	54	74	76	69	43	32	36
2006	31	43	20	25	30	45	40	78	73	48	40	35
2007												

**HUMIDITE RELATIVE MINIMUM EN %  
BAMAKO SENOU**

Années	Janv	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	12	10	12	16	24	41	59	64	57	41	17	15
2003	15	11	12	23	33	51	63	68	63	48	26	17
2004	13	11	12	26	32	49	64	64	55	**	**	**
2005	14	17	18	18	29	50	61	64	59	39	24	16
2006	17	14	10	26	35	49	58	63	62	48	24	20
2007												

**GAO**

Années	Ja	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	8	6	6	8	11	17	25	31	26	20	11	**
2003	8	5	5	6	11	22	29	36	28	15	11	9
2004	12	14	7	10	8	**	**	**	**	**	**	**
2005	8	11	10	6	12	22	23	24	25	12	9	9
2006	11	9	5	11	10	15	26	39	28	16	9	10
2007												

**KAYES**

Années	Ja	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	14	11	12	16	19	35	40	53	65	51	31	16
2003	19	12	10	15	18	33	57	70	66	51	30	17
2004	15	13	11	17	15	30	58	63	55	39	29	16
2005	16	19	16	12	27	41	57	63	64	46	23	14
2006					24	35	50	65	58	39	28	16
2007												



### SIKASSO

Années	Ja	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	**	**	25	**	**	50	60	62	**	**	**	**
2003	20	19	14	28	37	58	62	66	62	48	32	19
2004	16	16	17	36	45	49	60	61	56	42	**	**
2005	20	17	23	31	45	56	64	68	59	44	24	17
2006	13	13	13	29	44	52	57	64	59	52	22	15
2007												

### TOMBOUCTOU

Années	Ja	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
2002	12	**	8	**	**	**	28	35	23	**	**	**
2003	14	9	6	7	9	23	29	38	33	18	13	12
2004	12	8	10	11	9	**	31	32	22	13	**	**
2005	12	17	12	5	12	24	32	35	26	16	11	13
2006	11	13	6	7	11	16	27	37	28	17	12	11
2007												

## R-2.2 Comptages routiers en 2007

Code Route	Origine	Destination	distance			Trafic moyen journalier		
			(km)	(VL+PL)	VL	PL	Tonnage	Passagers
<b>1. Routes revêtues</b>								
RN20	Baloulabe	Mahina						
RN3	Bamako Rond Point	Lido		2 905	2 576	329		
RN3 bis	Bamako	Camp Présidentiel - Point G-kati						
RN5	Bamako Liberté	Woyawayanko						
RN6	Faladié	Baguinda		5 934	4 259	1 675	1 712	3 257
RN6	Baguinda	Fana		635	253	382	4 855	5 927
RN6	Fana	Banankoroni		645	386	259	2477,9	5 759
RN6	Banankoroni	Fanzana		314	165	149	271	1 284
RN6	Fanzana	Wakoro		355	167	188	360	398
RN6	Wakoro	Yangasso		289	190	99	430	1 726
RN6	Yangasso	Sibougou		286	175	111	784	1 549
RN6	Sibougou	Siensou		267	154	113	1650,2	2596,2
RN6	Siensou	Ouan		238	126	112	540	1 500
RN6	Ouan	Bonguel		363	194	169	1 303	2 414
RN7	Bamako	Sénou						
RN7	Ouélessébougou	Kokélé		855	485	370	14 880	1 815
RN7	Kokélé	Zantiébougou						
RN7	Zantiébougou	Tiédira tiéfala						
RN7	Tiédira tiéfala	Niéna		335	190	145	4 104	2 015
RN7	Niéna	Natié		375	210	165	746	381
RN7	Natié	Doniéna		311	144	167	4 608	1 654
RN7	Doniéna	Zégoua		150	32	118	3 873	747
RN11	Sikasso	Pimperna		172	94	78	3 811	2 098
RN11	Pimperna	Zangasso		119	82	37	1 315	500
RN12	Sortie Bla	M'pessoba		98	43	55	1 840	410
RN12	Ouolobougou	N'fontina		161	73	88	2 741	2 449
RN12	M'Pessoba	koury		98	43	55	998	410
RN12	koury	Front-B.Faso		160	55	105	2 781	864
RN13	Koutiala (sortie)	Kassorola		88	53	35	3 992	735
RN14	Kifosso	Koury		65	41	24	1 029	463
RN16	Sévaré	Thy		404	307	97	1 124	2 871
RN16	Gossi (sortie)	Djdira (bac)		94	52	42	917	1 076
RR14	BKO-Boukasso	Droua		1 108	658	450	760	3 338
RR14	Droua	Koulikoro		836	414	422	1 193	1 948
RR23	Banankoro	Point A						
RR23	Point A	Niono						
RR24	Point A	Sibila						
	Tombouctou	Kabara		234	222	12	37	235
<b>Table des routes revêtues faisant l'objet de comptage</b>								

### 2. Routes non revêtues

RN1	Nahé	Kamankolé						
RN1	Kamankolé	Kayes N'DI		78	30	48	651	596
RN1	Kayes N'DI	Ségala		113	55	58	195	153
RN1	Ségala	Sandaré		246	122	124	620	312
RN1	Sandaré	Youri						
RN1	Youri	Nioro (TP)						
RN1	Nioro (TP)	Nioro (Aviation)						
RN1	Nioro (Aviation)	Frontière						
RN2	Bafoulabé	Mahina						
RN2	Mahina	Djibroua						
RN2	Djibroua	Kéniéba						
RN2	Kéniéba	Fron Guinée						
RN3	Lido	Farada						
	Farada	Niossoumboug						
RN3	Niossoumboug	Tioribougou		350	177	173	3 784	3 085
	Tioribougou	Didiéni		177	85	92	1 897	1 564
RN3	Didiéni	Diéma (Béma)		73	50	23	360	270
RN3	Diéma (Béma)	Nioro		80	55	25	400	831
RN4	Taotomo	Dougabougou						
RN4	Dougabougou	Mourdiah						
RN4	Mourdiah	Goumbou						
RN4	Goumbou	Keybane						
RN4	Keybane	Frontière						

RN5	Sébénikoro	Siby					
RN5	Siby	Kourémalé -					
RN8	Bougouni	Madinakoto	82	50	32	362	552
RN8	Madinakoto	Entrée Badogo	78	47	31	383	496
RN8	Entrée Badogo	Frontière					
RN9	Bougouni	Dénié	31	18	13	232	338
RN9	Dénié	Manankoro	18	14	4	31	47
RN10	Sikasso	Finkolo	245	133	112	1 226	1 541
RN10	Finkolo	Hérémakono	115	51	64	9 695	487
RN15	Waïlirdé	Bandiagara	266	198	68	653	677
RN15	Bandiagara	Koro	180	130	50	70	134
RN17	Sortie Gao	Zakoro	44	32	12	169	494
RN18	Gao	Bourem	29	23	6	83	248
RN18	Bourem	Anefis	21	18	3	17	139
RN18	Anefis	Kidal	10	6	4	29,3	56
RN18	Kidal	Tinzaoutène	9	6	3	28,48	36
RN19	Sortie Tessa	Front- Algerie	7	4	3	31	26
RN20	Ansongo	Ménaka	34	14	20	56	130
RN20	Ménaka	Andérambouk	8	6	2	15	60,25
RR1	Sortie Kaves	Dialafara					
RR1	Dialafara	Diibroua					
RR2	Kaves	Aourou					
RR2	Aourou	Magara Front-					
RR3	Kaves	Séro					
RR3	Diangoulané	Yélimane					
RR5	Dialaka	Diadii					
RR5	Yélimane	Kirané					
RR5	Kirané	Fossé - Kaarta					
RR6	Nioro (Aviation)	Trougoumbé					
RR8	Bafoulabé	Déméké					
RR8	Déméké	Sandaré					
RR9	Komboréa	Kokofata					
RR9	Kokofata	Masala					
RR10	Kita	Sirakoro -					
RR11	Kita	Séfétou					
RR12	Kita	Kourounikoto					
RR13	Kati	Sébékoro	434	266	168	836	2 201
RR14	Koulikoro	Mafeva					
RR14	Mafeva	Banamba					
RR14	Banamba	Boron					
RR14	Boron	Bamandiougou					
RR15	Sébénikoro	Kangaba	460	258	202	789	622
RR15	Kangaba	Banankoro -	86	80	6	92	414
RR18	Fana	Dioi"la	154	127	27	548	1 656
RR18	Dioi"la	Massigui	56	49	7	157	620
RR20	Dioïla	Béléco	42	34	8	159	447
RR20	Kignan	Sikasso					
RR23	Nampala	Niafunké	15	10	5	38 181	164
RR24	Sibila	Téninkou					
RR25	Thion	Frontière -	67	48	19	68	218
RR26	Somandougou	Bankass	29	21	8	70	122
RR26	Bankass	Koro	55	37	18	183	276
RR27	Dialassagou	Quankoro					
RR28	Kona	Timé					
RR28	Kona	Korientzé					
RR30	Douentza	Bambara					
RR32	Gourma-	Bourem	8	7	1	13	93
RL06	Banankoro -	Dioro	105	33	72	230	456
RL23	Fana	Nangola	7	4	3	42,8	56
RL41	Kimparana	Diaramana					
RL51	Niminiana	Tanal					
RL53	Boni	Mondoro					
RL54	Bankass	Baï	76	56	20	316	313
RL56	Embranchement	Sincarna					
RL62	Ansongo	Léléhove	24	20	4	11,26	153
<b>le des routes non revêtues faisant l'objet de synthèse</b>							
<b>Total Réseau routier faisant l'objet de synthèse</b>							

Source : Direction Nationale des Routes

**NOTE SUR LE TRANSPORT ROUTIER**

Le Mali est un vaste pays de 1 241 238 km<sup>2</sup>, avec une population de 12 400 000 habitants (estimation de 2007). Il se classe parmi les pays pauvres avec un produit national brut par habitant en FCFA courants de 289 087 en 2006 et 277 884 en 2007.

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

La population malienne se nourrit essentiellement de céréales dont les principales productions sont :

- mil -sorgho : 1 989 215 tonnes en 2003 contre 1 638 756 tonnes en 2004, 786 937 tonnes en 2005, 1 898 454 tonnes en 2006 et 2 076 000 tonnes en 2007 ;
- riz paddy : 718 086 tonnes en 2004, 791 854 tonnes en 2005, 1 053 237 tonnes en 2006 et 1 082 000 tonnes en 2007 ;
- maïs : 459 463 tonnes en 2004, 634 464 tonnes en 2005, 706 737 tonnes en 2006 et 690 000 tonnes en 2007 ;
- fonio : 26 247 tonnes en 2006 et 29 000 tonnes en 2007 ;
- blé : 8 565 tonnes en 2006 et 8 000 tonnes en 2007.

La campagne agricole 2007 /2008 a été perturbée par l'installation tardive des pluies corrigée par les pluies provoquées de la Direction Nationale de la Météo. En définitive le cumul des pluies du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre 2007 a été dans l'ensemble normal à excédentaire et égal ou supérieur à celui de l'année 2006.

Les produits d'exportation du pays sont constitués principalement de la fibre de coton (avec une production record de coton graine de 618 000 T en 2003 contre 585 000 T en 2004, 552 940 tonnes en 2005 et 410 000 tonnes en 2006 et 248 000 tonnes en 2007), de l'or (55,8 tonnes en 2007 ; 61,3 tonnes en 2006 ; 46,9 tonnes en 2005 ; 45 tonnes en 2004 contre 54 tonnes en 2003 pour un potentiel aurifère estimé à 800 tonnes) et du bétail.

La valeur ajoutée de la branche " transports et télécommunications "représentait 5 % du PIB en 2000, 4% en 2001 et 3% en 2003 ; 5,8 % en 2005 ; 6,4 % en 2006 et 6,7 % en 2007.

Le taux de croissance du PIB était de 6,1 % en 2005 ; 5,3 % en 2006 et 3,2 % en 2007.

Une bonne partie du pays (soit les 2/3) 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 ( le plus pratiqué annuellement ) était en 2007 de 20 262 km dont 4 457 km revêtus ,1 888 km en terre moderne et 9 890 km en pistes améliorées et 4 027 km de pistes saisonnières .

Le capital routier malien est estimé actuellement à environ 950milliards de fcfa dont plus de 50 % pour les routes revêtues .

La nouvelle classification des routes ( décret n° 05 – 431/ PRM du 30 septembre 2005 ) se présente comme suit :

Code	Désignation	Nombre de liaison	Longueur (km)
RN	ROUTE NATIONALE	44	14102
RR	ROUTE REGIONALE	40	7052
RL	ROUTE LOCALE	836	28929
RC	ROUTE COMMUNALE	3701	38941
TOTAL		4621	89024

Dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports couvrant la période 1994 – 2004 , les dépenses routières annuelles engagées par l’Etat ont progressé de la façon suivante : de 13 milliards de fcfa en 1994 à 31,7 milliards de fcfa en 1999 ; 65,030 milliards en 2000 ; 32,888 milliards 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 ) . Quant aux travaux d’ entretien courant , ils ont porté sur 2533,3 km de routes revêtues ( 2,733 milliards de fcfa ) et 5523,8 km de route en terre ( 3,754 milliards de fcfa ) .

En 2005, L’ Etat a assuré la construction de 73 km de routes bitumées et 354 km de routes en terre modernes ;l’ entretien courant a concerné 12 575 km de routes ; l’entretien périodique et la réhabilitation ont été effectués sur 427 km de route .

En 2006 , les constructions ont portées sur 334 km de routes bitumées et 79 km de route en terre moderne .

Le pourcentage de routes bitumées en bon état a évolué de 65 % en 2004 à 70 % en 2005 et 74 en 2006.

Pour les routes en terre moderne , le pourcentage en bon état a été de 50 % en 2004 , 55 % en 2005 et 60 % en 2006 .

En 2007 , les dépenses routières étaient de 82 , 922 milliards de fcfa dont 65 % en nouvelle construction ( 444,6 km de route revêtue ,142 km de route en terre et 263,4 km de piste améliorée ) , 11 % en réhabilitation , 10 % en entretien périodique et 14 % en entretien courant .

**Le parc commercial** de véhicules routiers assurant le transport de marchandises solides a évolué de 2 026 unités en 1995 à 2 421 unités en 1999 , 3 128 unités en 2000 , 3 889 en 2001 ; 3126 en 2002 ; 3 945 en 2003 et 4348 véhicules en 2004 , 5147 en 2005 et 6 008 en 2006 et 6046 en 2007 soit une augmentation moyenne annuelle de 18,7 % ( 453 véhicules par an ).

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 ; 1136 en 2005 ; 1289 en 2006 et 1723 unités en 2007 .

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 .

En 2005 ,on dénombrait dans le fichier des cartes grises 5944 tracteurs routiers dont 77 tracteurs neufs ; 73 % de l 'ensemble des tracteurs ayant plus de 15 ans d' âge .

En 2006 , on comptait 6620 tracteurs routiers dont 92 unités neufs , 198 unités de 2 à 3 ans d'âge et 4530 unités de plus 15 ans ( soit 68,4 % de l'ensemble des tracteurs routiers ) .

En 2007 , les tracteurs routiers étaient de 7785 unités dont 5848 unités avaient plus de 15 ans d'âge ( soit 75 % des tracteurs routiers ) .

**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 routiers font l'objet d'un suivi régulier par les agents contrôleurs routiers des directions régionales des transports .

Le trafic intérieur des marchandises solides 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 , 965 795 tonnes en 2002, 689 422 tonnes en 2003 , 893599 tonnes en 2004 , 881 441 tonnes en 2005 ; 916 156 tonnes en 2006 et 1 435 086 tonnes en 2007 ( soit une augmentation moyenne annuelle de 80 041 tonnes sur la période 1995 – 2006 ).

Les principaux lieux de chargement des marchandises respectivement en 2005 , 2006 et 2007 sont Ségou ( 27,5 % - 31,3 %- 22 % ). Sikasso ( 25 %- 17,7 % - 36 % ), Bamako ( 20,4 % - 18,3 % - 24 % ), Koulikoro ( 16,4% - 23,1 % - 4 % ) .

Les principaux lieux de déchargement des marchandises respectivement en 2005 ; 2006 et 2007 se situent dans les régions de Bamako( 32,7 % -27,3%- 31 % ) , Sikasso ( 15,6 % - 13% - 19 % ), Ségou ( 14, 6 % - 15,4%- 6 % ), Mopti (13,6 % - 11,8 % - 9 % ) , Koulikoro ( 9,2 % - 20% - 4 % ) .

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 ,1 977 219 tonnes en 2004 , 2 389 474 tonnes en 2005 et 2 669 897 tonnes en 2006 et 2 838244 tonnes en 2007 .De ce fait le trafic routier international représentait 87,9 % du trafic total international en 2005 ; 88,9 % en 2006 et 89 % en 2007 .

..  
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%).

Le trafic routier à l'importation a été de 2 150 499 tonnes en 2005 ; 2 496 088 tonnes en 2006 et 2 632 747 tonnes en 2007 .

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 .Pour l 'année 2005 , la route a été empruntée pour l 'acheminement de 238 975 tonnes de produits à l'exportation ( soit 72,9 % du trafic total export ) . En 2006 et 2007 , la part de la route à l 'export a été respectivement de 173 809 tonnes et 205497 tonnes ( soit 84,3 % et 78,36 % du total export ) .

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 ;310 000 tonnes en 2002 ; 217 793 tonnes en 2003 et 240 041 tonnes en 2005 ..

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 , 1 672 853 tonnes en 2004 , 2 163 915 tonnes en 2005 , 2 400 017 tonnes en 2006 et 2 550 020 tonnes en 2007 .

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 , 2 718 989 Tonnes en 2005 , 2 400 017 tonnes en 2006 et 2550020 tonnes en 2007 .

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 % .En 2005 , les importations étaient de 87,9 % et les exportations 12,1 % .En 2006 les importations étaient de 93,14 % et les exportations 6,86 % . En 2007 les importations étaient de 91,76 % et les exportations 8,24 % .

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 trafic international marchandises solides se répartissait comme suit :

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
* corridor du Sénégal	: 43,9 %	52,2%	51 %
( dont par la route	: 30,5 %	43,5%	38 %
par le fer )	: 13,3 %	8,7 %	13 %
* corridor de la Côte D' Ivoire	: 32, 7 %	30,8 %	32 %
*corridor du Ghana	: 11, 8 %	7,6 %	8 %
* corridor du togo	: 7,2 %	6,2 %	4 %
* corridor de la Guinée	: 4,1 %	3,1 %	3 %
* corridor de la Mauritanie	: 0,3 %	0,1 %	0,35%

**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

Les prix indicatifs ont été réajustés en 2005 comme suit :

Trafic National : marchandises solides

- \* route revêtue ( A ) . 30 à 35 fcfa la TKM
- \* route en terre moderne ( B ) 46 à 52 fcfa la TKM
- \* piste (C) 56 à 62 fcfa la TKM

Trafic International : marchandises solides \*32 à 36 fcfa la TKM

Bétail : trafic international \* bovin (18 à 20 cfa /Km/ tête )

\* caprin ( 3à 4 fcfa / KM/ tête )

trafic National \* bovin ( 36 à 39 cfa /KM/tête )

• caprin (6 à 8 cfa /KM/ tête ).

En 2006 et 2007 les tarifs routiers n 'ont pas été augmentés par les transporteurs .

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 coefficient de remplissage des véhicules .Une meilleure appréciation de la rentabilité de l'exploitation des véhicules nécessite la tenue de comptabilité par les transporteurs .

La mise en œuvre des recommandations 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 :

<b>Ports de Transit</b>	<b>Total coûts de desserte terrestre ( en F CFA ) / T</b>			
	<b>Tonne / marchandises</b>			
	<b>Riz</b>	<b>Sucre</b>	<b>Céréales en sac</b>	<b>Farine</b>
Abidjan	43458	43458	43458	43458
Dakar	45950	45950	45950	45950
Lomé	50666	50666	50666	50666
Conakry	36666	36666	36666	36666
Nouakchott	100000	100000	100000	100000
Tema	50800	50800	50800	50800

Septembre 2008

**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 FERROVIAIRE**

L'axe ferroviaire Dakar –Bamako-Koulikoro a une longueur de 1289 km( dont 643 km de voie principale au Mali ) 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 routière , puis ferroviaire entre les deux bassins fluviaux du Sénégal et du Niger aboutissant à Tombouctou, terminus d'une voie ferrée transsaharienne.

Le projet de liaison Sénégal-Algérie préconisé alors en 1848 par l'explorateur Anne Raffenet ne reçut un début d'exécution sous forme 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 favorable 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)

A l'indépendance , la création de la RCFM a été constatée par l'ordonnance N°62 bis du 29-11-1960 qui définit ainsi en son article2 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 dût 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 trouvait 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 caractérisé, ont consenti des sacrifices considérables pour que vive et prospère la régie des chemins de fer du Mali.

La régie connut ainsi un début particulièrement difficile 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.

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 multilatérale à travers le gouvernement avec la Banque Mondiale comme chef de file.

Ainsi le premier projet vit le jour en 1968 .

La réalisation de ce premier projet donne aux responsables et cadres de la régie et à tous les cheminots, le droit d'espérer sur un avenir promoteur de 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.

### **Concession de la ligne du chemin de fer Dakar-Bamako en 2003**

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 nom :

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

Face à ces difficultés 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 des routes 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 en 2003 de mettre toutes les activités ferroviaires en concession à TRANS RAIL SA .

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 de l'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.

### Activités techniques

#### Offres de transport

Voie ferrée	Longueur totale	Voie principale	Voie service	de	Embranch. particuliers	Embranch. de desserte
	729	643	70		8	8

ANNEE	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Matériel moteur nombre	17	23	15	15	15		14	16	20	20

#### Trafic à l'importation

ANNEE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tonnage transporté (milliers de tonnes)	257	276	230	230	196	234	266	244	289
Distance moyenne	465	416	438	438					
Recette moyenne FCFA/TKM	28	33	32	32					

#### Trafic à l'exportation

ANNEE	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tonnes transportées (milliers de tonnes)	115	98	82	44	80	75	72	81	66	57
Distance moyenne (km)	556	558	549	556	556					
Recette moyenne (FCFA/TKM)	16	18	20	24	24					

Source :RCFM -TRANSRAIL.-EMASE

## Trafic national

ANNEE	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Tonnes transportées (milliers de tonnes)	74	75	11	39	18	16	16	
Distance moyenne (km)	436	438						
Recette moyenne (FCFA/TKM)	32	31						

## Statistique d'exploitation

ANNEE	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2006	2007
Produits d'exploitation (millions de F CFA)	10 929	9 483	8 604	9 601	8426	9130	14261	17876
Charge d'exploitation (millions de F CFA)	8376	9120	10498	8857	7547	10196	16114	17897
Marge brut d'exploitation (millions de F CFA)	2 553	362	-1 894	743	879	-1067	560	2558
Résultat net d'exploitation (millions de F CFA)	186	-2012	-4163	-1787	-3377	-4920	-2173	-358

Le transport ferroviaire constitue le second mode de transport utilisé au Mali de par le tonnage transporté sur sa voie principale de 643 km .

La voie principale 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 chemins de fer ont été réduites de 23 unités en 1993 à 15 unités en 2002 pour remonter à 20 unités en 2006et 2007 . La vétusté 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 % )pour remonter à 75 % en 2007 .

Le matériel de transport pour les voyageurs ( voitures ) est passé de 76 unités ( 4479 places offertes ) en 1994 à 101 unités ( 7520 places offertes ) en 2002 et 38 voitures en 2007 .

Le matériel de transport pour les marchandises ( wagons )s'est accru de 445 unités ( 16087 tonnes de capacité offerte ) en 1994 à 512 unités ( 19941 tonnes de capacité offerte ) en 2002 (soit une augmentation de capacité de 24 % ) et 520 en 2007 .

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

La concession des activités ferroviaires a permis de redresser la situation à partir de 2004 pour atteindre 2266 000 tonnes à l'importation et 81 000 tonnes à l'exportation en 2005 ( source transrail sa ). En 2006 et 2007 , l'importation a atteint respectivement 244 162 et 289 420 tonnes et l'exportation a été de 65 523 et 65735 tonnes .

La vitesse moyenne de circulation des trains est d'environ 23 km /heure et la recette moyenne par tonne /km a été de 29 fcfa en 2004 et 34 fcfa en 2007 .

Le trafic voyageurs est maintenu grâce à la volonté des Etats qui s'activent à acquérir des équipements nouveaux afin de répondre à la demande sociale des populations riveraines de la voie ferroviaire .

Septembre 2008

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

\*\*\*\*\*

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

\*\*\*\*\*

**OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS**

\*\*\*\*\*

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

\*\*\*\*\*

### **NOTE SUR LE TRANSPORT FLUVIAL**

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 la CMN a arrêté l'exploitation de ce bief .

Le réseau amont fait 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 de bitumage sont en finition .

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 de 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 Markala et Mopti, à Diafarabé, prend naissance le Diaka, défluent le plus important du Niger, puis d'autres défluent 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 Tchira-Tossaye apparaissent des affleurements rocheux relativement dangereux juste en aval de Tchira 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 Koriomé-Kabara (escale de Toumbouctou) 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 pouvait naviguer 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 Tchira du 01 - 09 au 15 - 04, six mois et demi sur douze ce qui limite considérablement le trafic entre Mopti et Gao.

### **1.2.3 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-Tchira.

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.

### **1.2.4 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.

### **1.2.5 Les biefs adjacents.**

#### **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.

### **Le Diaka**

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

### **Le Bani**

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

### **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
Construction ,rehabilitation 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 Kourioumé- 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**

### **1.3 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 63 816 tonnes de produits et 46 593 passagers. Durant la campagne 1976/77 le trafic a baissé et a continué de chuter pour ne représenter que 9 361 tonnes et 12 350 passagers en 1999/2000, contre 7 769 tonnes et 14 153 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. En 2005 la CMN a transporté 11 213 passagers ( contre 7854 passagers en 2004 ) et 11723 tonnes de marchandises ( contre 7213 tonnes e 2004 ) . Le trafic de la CMN a augmenté de 2004 à 2005 de 42,76 % pour les passagers et 62,52 % pour les marchandises .

Les distances moyennes de transport de marchandises et de passagers ont évolué respectivement de 498 km et 340 km en 1976/77 à 478km et 429 km en 1994/95 pour être de 475km et 544km en 1999/2000, contre 482km et 521 km en 2000/2001, 428 km et 518 km en 2001/ 2002, 600 km et 505 km en 2003/2004 ; 432 km et 548 km en 2004 /2005 .

L'amélioration du trafic en 2005 s'explique en partie par l'étalement de la période de navigation sur 6 mois et le transfert d'une quantité importante de céréales sur le nord suite la campagne agricole déficitaire de 2004 /2005.

Le trafic marchandises de la CMN a été de 6151 tonnes en 2006 et 6525 tonnes en 2007 soit une augmentation de 6% en 2007 par rapport à 2006 .

Le trafic passagers de la CMN a évolué de 7 082 voyageurs en 2006 à 5 647 voyageurs en 2007 soit une baisse de 20 % .

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 totale de 3 820 tonnes plus 2 685 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 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.

#### **1.4 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- 2002/2003	2004- 2005- 2006 -2007
Céréales et produits locaux d'alimentation	14,14	21,38	23,52
Matériaux de construction	22,88	34,58	38,04
Hydrocarbures	28,81 cfa la Tkm	0,09289 cfa /l . km	0,10218fcfa /l .km
Machinerie lourde	69,61	131,56	122,63
Boissons alcoolisées denrées périssables	42,53	64,32	70,75

Pour le transport des passagers la CMN applique des taux variant de 8,79 F CFA le VKM en 4<sup>ème</sup> classe à 165,7cfa le V.Km en cabine de luxe en 2000/2001.

En 2003/2004 :9,669 fcfa le vkm en 4 ème classe et 182,479 cfa en cabine luxe .

Les tarifs de la campagne 2000 / 2001 étaient appliqués également durant la campagne 2001 / 2002 , et 2002/2003 .

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 – Koriomé..... 48,50 cfa la t/ km
- Graviers sur Tonka- Koriomé..... 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.

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) , 63 FCFA ( en 2004 /2005 ) et 64,66 fcfa ( en 2005 /2006 ) ,soit une augmentation moyenne par an de 3,33 fcfa /vkm. La recette par voyageur km a été de 73 fcfa en 2006 et 52 fcfa en 2007 .

La recette par Tonne kilomètre a évolué de 38 FCFA (en 1994 / 1995 ) à 99,81 FCFA (en 2002 /2003) , 111FCFA ( en 2003 /2004) , 81 FCFA ( en 2004/ 2005) et 90,44 fcfa ( 2005 /2006 ) , 92 fcfa en 2006 et 82 fcfa en 2007 .

Il faut surtout signaler que la période de navigation a été écourtée par la faiblesse des crues du fleuve entre Mopti et Kabara ( Tombouctou) durant les campagnes 2005 , 2006 et 2007 .

## **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, 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 à 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, Dagana, 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 : 173m x 11.50 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 côte 206.15 m IGN pour la côte d'exploitation maximale fixée à 208m IGN. 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 faisabilité 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, 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 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 complémentaire 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 fluviale) ;
- 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 besoin de trafic ;
- classement des opérations et leur rentabilité ;
- examen des possibilités de financement ;
- élaboration des règlement 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 kes 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 meilleurs 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 transports 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 antennes 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 mesures 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'amenée 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.

Les chefs d' Etat des pays membres de l' OMVS ont adopté le 13mars 2006 le Code International de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal .Le code fixe les règles qui vont régir la navigation et les transports fluviaux .Il définit les conditions de la navigation , fixe les règles de sécurité de la navigation et du pilotage ainsi que les règles de circulation et de stationnement des navires ,bateaux et autres embarcations assimilées .Il traite également de l 'assistance et du sauvetage et de la pollution et prévoit des sanctions pénales pour les infractions aux dispositions édictées .

Septembre 2008

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

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

.....  
**OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS**

**REPUBLIQUE DU MALI**

.....  
**UN PEUPLE -UN BUT - UNE FOI**

### **NOTE SUR LE TRANSPORT AERIEN**

Avec l'avènement de l'indépendance, le Mali dans le souci de la consolidation de l'unité nationale et du développement économique et social 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).

A cause des difficultés de gestion et aux contraintes des programmes d'ajustement structurel de la Banque Mondiale et du FMI (Fonds Monétaire International) cette compagnie « AIR MALI » était appelée à disparaître. Des cendres de cette Compagnie est née une nouvelle compagnie 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 portant sur 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 avait 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 de nouveaux investissements ;
- la création de nouveaux emplois.

Malgré ces avantages de la libéralisation comportait 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 de 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 :

- **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 . Elle veille à l'application effective de la réglementation et des Conventions internationales.

Par Ordonnance N° 05 -024 /P-RM du 27 septembre 2005 , l'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ( ANAC ) a été créée en remplacement de la DNAC .L'ANAC est un établissement public à caractère administratif chargé de planifier , coordonner et superviser l'ensemble des activités de l'aviation civile .

- **PASECNA** (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 .A 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 disposait de l'ensemble des revenus générés par les redevances touchant la circulation et la sécurité des aéronefs.
- **les Aéroports du Mali (ADM)** : en tant qu' EPIC, il assure la gestion commerciale 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 est 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 réalisés par des transporteurs privés. Au niveau international, Air Afrique assurait le rôle de transporteur officiel malien. Actuellement il est liquidé. Au niveau national il existait un monopole de fait confié à Air Mali Sa qui disposait toutefois de la possibilité de conclure des ententes avec d'autres transporteurs maliens. Présentement Air Mali-SA a son agrément suspendu .

Le 3 avril 2005, la Compagnie Aérienne du Mali fut créée avec un capital de 3 milliards de fcfa ( 51 % partenaire stratégique groupe Aga Khan, 20 % Etat Malien, 29 % privés maliens ).

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

Suivant les statistiques de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile on dénombre actuellement :

- 13 aéroports principaux dont 6 internationaux (Bamako-Sénou, Gao, Kayes, Mopti, Sikasso et Tombouctou) et (Goundam, Kénieba, Manantali, Nara, Nioro, Tessalit et Yélimané) ;
- 12 aéroports secondaires (Ansongo, Bafoulabé, Bandiagara, Bougouni, Bourem, Douentza, Kidal, Kolokani, Koutiala, Markala, Menaka, Niafunké) ;
- et 5 aéroports privés (Tériyabougou, Syama, Sadiola, Morila et Loulou).

Les équipements d'aide à la navigation (transmission des messages, guidage des aéronefs) sont satisfaisants sur les six principaux aéroports internationaux. Les équipements aéroportuaires des autres aéroports principaux (bien qu'acceptables) ainsi que ceux des aéroports 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 -Senou (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.

La construction de la clôture des aéroports de Bamako-Senou et Mopti Barbé a été faite et il est prévu l'équipement de l'aéroport de Tombouctou en appareils de sécurité.

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

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

### Trafic international de Bamako -senou :

Le trafic international concerne Mopti, Tombouctou, Gao, Kayes, Sikasso et surtout l'aéroport de Bamako-Senou dont l'évolution pour les cinq dernières années se trouve sur le tableau ci-dessous. Ce trafic connaît une hausse d'une année à l'autre. Cela dénote une reprise des activités qui avaient connu un ralentissement en 2002 après la liquidation de Air Afrique. Les hausses enregistrées en 2005 par rapport à 2004 sont les suivantes :

- 6,6 % pour le trafic passagers ;
- 6,5 % pour le trafic fret ;

En 2006, le trafic passagers (arrivée + départ + transit) s'élevait à 533 437 voyageurs (soit une augmentation de 3,3 % par rapport à 2005)

Le fret commercial est passé de 6396 tonnes en 2005 à 6648 tonnes en 2006 (soit 3,8 % de hausse).

En 2007, le trafic passagers de Bamako senou (arrivée + départ + transit) s'est élevé à 598 713 voyageurs soit une augmentation de 12,24 % par rapport au chiffre de 2006. Cette

croissance est dû à la venue de certaines compagnies comme Iber World , SLOK Air et la reprise par CAM de certaines localités .

Aéroport de Bamako Senou	2003	2004	2005	2006	2007
Mouvements d'aéronefs (nbre)	8770	9309	9206	11092	10922
Trafic passagers (nbre arrivée+départ)	374351	414790	442305	457633	494415
Trafic fret (T)	4586	6004	6396	6648	6528
Trafic fret postal (T)	54	85	80	69	75

Les principales compagnies desservant Bamako Sénou en trafic passagers sont en 2005:

- Air France 26,1 %,
- Air Sénégal 19,1 %
- Air Mauritanie 11,1 %
- Royal Air Maroc 8,6 %
- Ethiopian Airlines 6,0 %

Trafic des aéroports de l'intérieur :

Aéroports de l'intérieur	2003	2004	2005	2006	2007
Mouvements d'aéronefs	2444	1798	1786	2780	2382
Trafic passagers	28598	26062	24213	34754	32552
Trafic fret (T)	41977	34	0	35	21
Trafic fret postal (T)	-		0	0	0

De manière générale il ressort du tableau ci-dessus que le trafic national des aéroports de l'intérieur a baissé en 2004 et 2005 par rapport à 2003.

Les baisses en 2005 par rapport à 2004 sont les suivantes :

- 0,67 % pour le mouvement des aéronefs ;
- 7,1 % pour le trafic passagers ;

En 2006 ,le trafic passagers a augmenté de 44 % par rapport à 2005 grâce aux activités de la « compagnie aérienne du Mali » .

En 2007 , les mouvements d' aéronefs et le trafic passagers de aéroports de l' intérieur ont baissé respectivement de 14,3 % et 6,3 % par rapport à 2006 à cause du coût élevé du transport aérien et de la concurrence de la route .

La hausse du prix du pétrole et les difficultés de gestion de Air Mali sa et des petites compagnies étaient à la base de la baisse du trafic national des aéroports de l 'intérieur en mouvement d' aéronefs et de passagers .

Septembre 2008