

otmalistat@yahoo.fr

observtransmot@yahoo.fr

**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

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*



Annuaire Statistique des Transports Resultats 2009



Tél : 2022 41 12/ 2022 64 63 BP : 78

SOMMAIRE

N°	DESIGNATION	PAGE
I	NOTE DE PRESENTATION DE L'ANNUAIRE STATISTIQUE	
II	INDICATEURS GENERAUX	
	Indicateurs de performance macro-économique	5
	G1 Principaux indicateurs socio-économiques	7
III	TRANSPORT ROUTIER	
	R3Dépenses Routiers de 2005à 2009en 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
	Trafic routier international des passagers en nombre	28
	Situation des Recettes de la D.N.T.T.M.F	29
	Cartes Grises	31
	Nouvelles Délivrance permis de conduire	32
	Extension, Duplicata, et Renouvellement de permis de conduire	33
	Récapitulatif des permis de conduire	34
	Expertises	35
	Cartes de transport	36
	Evolution des prix indicatifs à la pompe	37
	Evolution des prix indicatifs du gasoil	38
	R101 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (18places)	39
	R105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (40 tonnes de charge utile)	40
	R104 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)	41
	R-102 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de	

	transport en commun (50 PLACES)	42
	R.15 Accidents corporels de la circulation routière (District de Bamako)	43
	Distances kilométriques	44
IV	TRANSPORT FERROVIAIRE	
	Evolution des indicateurs des infrastructures ferroviaires	45
	Exploitation des Infrastructures	46
	Performances du Matériel Roulant	47
	Résultats du trafic voyageurs	48
	Résultats du trafic marchandises	49
	Synthèse Résultats du Trafic	50
	Synthèse éléments financiers	51
	Résultats de trafic sur l'axe ferroviaire Dakar – Bamako	52
V	TRANSPORT FLUVIAL	
	N 01 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali	56
	Evolution des indicateurs des infrastructures fluviales	57
	N 02 Caractéristiques de la flotte fluviale	58
	N-3 Trafic des principales escales fluviales de la COMANAV	59
	N-4 Production de la compagnie Malienne de Navigation	61
VI	TRANSPORT AERIEN	
	A-1 Principales caractéristiques des aéroports du Mali	63
	Evolution des Indicateurs des Infrastructures Aéroportuaires	64
	A-02 Evolution du trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Senou	65
	Trafic Aérien commercial de l'aéroport de Bamako-Senou par Mois	68
	Evolution du Trafic commercial des aéroports intérieurs	70
VII	TRANSPORTS PAR CORRIDOR	
	C-1 Voies terrestres d'accès à la mer à partir du Mali	73
	Importation du Mali par axes (2009)	74
	Exportation du Mali par axes (2009)	77
	Trafic International par Corridor	79
	Statistiques sur le trafic conteneurs par corridor	82
	Trafic routier international du bétail (exportation du bétail par route)	83
	Statistiques des chargements des produits pétroliers par source d'approvisionnement	85
	Données Climatiques de Bamako – Ville et Régions	87
	Comptages Routiers	94

ABREVIATIONS ET SIGLES

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

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

Note sur l'annuaire statistique du secteur des transports (Année 2009)

Le Mali est un vaste pays continental de 1 241 238 km² à vocation agro-pastorale avec une population de 14 517 176 habitants en 2009 . Les 2/3 du pays quasi désertique sont occupés par 10 % de la population .En milieu rural vivent 67,6 % des habitants .

Le produit intérieur brut en 2009 (prix courants) était estimé à 3 372,3 milliards de fcfa .La part des transports et télécommunications pour l 'année 2009 était estimée à 5,58 % du PIB . Le taux de croissance du PIB était de 5,0 % en 2008 et 4,5 % en 2009 .La conjoncture internationale et nationale a été caractérisée par la hausse des prix des hydrocarbures et des produits alimentaires .

Les principaux produits d 'exportation du Mali sont l'or (56 %) , la fibre de coton (27 %)et le bétail (5 %) .

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 périodiquement depuis 1995, l'annuaire statistique des transports. Cet outil statistique constitue un récapitulatif des principaux indicateurs de performance relatifs aux infrastructures et moyens de transports, aux trafics, coûts et prix de transport et à la sécurité des transports.

De l'analyse des données statistiques de l'annuaire 2009 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 2008de 14 776 km à 21 331 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 4883 km (en 2008), les routes en terre moderne de 1597 km (en1994) à 11498 km (en 2008), les pistes améliorées de 3090 km (en 1994) à 4950 km (en 2008) .

En 2008 , les nouvelles constructions ont été de 216 km de routes bitumées et 76 km de routes en terre modernes .

L'état d'entretien du réseau routier s'est fortement amélioré. En 2008, l'entretien routier a porté sur 3569 km de routes bitumées, 6941 km de route en terre et 2 200 km de pistes agricoles pour un montant de 8 789 870 000 fcfa .

En 2009 , les dépenses routières étaient de 126,454 milliards de FCFA dont 110,911FCFA en nouvelles construction , 13,137 milliards fcfa en entretien courant et 2,406 milliards de fcfa en entretien périodique .

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 , 17375 en 2007 , 17543 en 2008 et 18482 en 2009 .

En 2008 les cartes de transport ont été délivrées comme suit : 75 % à Bamako, suivi de Sikasso avec 9 % , Koulikoro , Segou et Kayes 5 % , Mopti 1, % , Gao 0,4 % , Tombouctou 0,1% .

En ce qui concerne **le parc routier total** , les données du fichier des cartes grises font ressortir , au 31/12/2008 , que le parc des véhicules immatriculés est de 180 171 unités dont 1 % ayant au plus 1an d'âge , 2 % de 2 à 3 ans , 3 % de 4 à 5 ans , 5 % de 6 à 7 ans , 3 % de 8 à 10 ans , 15 % de 11 à 15 et 72 % plus de 15 ans .

Au 31/12/ 2009 le parc total était de 211906 véhicules dont 158415 immatriculés à Bamako .

LES AUTORISATIONS ET PERMIS DE CONDUIRE

Les permis de conduire nouvellement délivrés par la Direction Nationale des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux ont été 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 , 25 378 en 2007 , 29 912 en 2008 et 78776 en 2009 . L'ensemble des opérations effectuées ont concerné 41 264 permis de conduire en 2007 , 45 237 en 2008 et 97216 en 2009.

LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS DE VEHICULES ROUTIERS

Les nouvelles immatriculations de véhicules routiers qui étaient de 2 577 unités en 1994 concernaient 10 992 véhicules en 2002 , 13 240 véhicules en 2003 , 15 653 véhicules en 2004 , 11 145 véhicules en 2005 , 11 520 en 2006 , 12 384 en 2007 , 12 926 en 2008 et 79 085 en 2009 .

LES EXPERTISES D'ACCIDENTS ROUTIERS

Les expertises d'accidents de véhicules routiers sont passées de 2 423 unités en 1994 à 3 202 en 2001 et 6 802 en 2002 , 3 301 en 2003 , 1 637 en 2004 , 1 285 en 2005 , 1 097 en 2006 , 1 018 en 2007 , 792 en 2008 et 707 en 2009.

Au niveau du District de Bamako le nombre des accidents de la route est passé de 540 cas en 1994 et 1 499 en 2002 , 1 585 en 2004 , 2 349 en 2005 , 2 333 en 2006 et 2 933 en 2007, 2 918 en 2008 et 2 568 en 2009 . 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 , 168 en 2006 , 155 en 2007 , 157 en 2008 et 156 en 2009 .

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 , 881 441 Tonnes en 2005 , 916 156 Tonnes en 2006, 1 332 878 en 2007 , 1 178 241 en 2008 et 991 496 tonnes en 2009 .

En 2009 , les principales Régions de chargement sont Sikasso (53 %) , Ségou (27 %) , Bamako (7%) et les principales régions de déchargement sont Bamako(35 %) , Sikasso (22 %), Kayes(13 %) , Segou (10 %) .

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-Mali de 31.84 FCFA/m³-Km à 35 FCFA/m³-Km (soit une augmentation de 9.92%).
- . Axe National voyageurs route revêtue cas Bamako Mopti 10,06FCFA/VKm à 10,84 FCFA/VKm (soit une augmentation de 7.75%).

Il y a lieu de signaler que le prix à la pompe du Gasoil en Décembre 1994 était de 275 FCFA/litre contre 359 FCFA/litre en Décembre 2002 et 408 fcfa / l en décembre 2003 et 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 , 2007 , 2008 et 2009 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 à 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 tonnes en 2006, 2 550 020 tonnes en 2007 et 2 629 626 tonnes en 2008 et 2786176 tonnes en 2009 .

En 2008, le trafic total marchandises (solides et hydrocarbures) est de 3 523 675 tonnes dont 2 417 274 tonnes à l'importation et 445 178 tonnes à l'exportation .

En 2009, le trafic total marchandises (solides et hydrocarbures) est de 367112 tonnes dont 3 361896 tonnes à l'importation et 313 216 tonnes à l'exportation .

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 729 km.

La voie ferroviaire se caractérise surtout par sa vétusté.

En 2008 , Transrail. SA a exploité en moyenne 20 locomotives avec un taux de disponibilité de 80% .

Les wagons pour marchandises au nombre de 557 unités avaient un taux de disponibilité de 88% .

Le kilométrage mensuel parcouru par locomotive disponible était de 7 548km et la rotation moyenne par wagon en trafic international est de 17 jours .

Le trafic voyageurs était de 111671passagers en 2009 contre 106 272 passagers en 2008 .

Le trafic total marchandises a été de 390 753 tonnes en 2009 contre 378 986 tonnes en 2008.

4 .LE TRANSPORT FLUVIAL

En 2009 ,le trafic voyageurs de la COMANAV a été de 5187 passagers contre 8 215 passagers en 2008(soit une baisse de 37 %) .

Les marchandises transportées en 2009 par la COMANAV étaient de 8151 tonnes contre 8982 tonnes en 2008(soit une baisse de 9 %) .

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 aérodromes à caractère international (Sikasso-Dignagna, Kayes Dag-Dag) et la réhabilitation de Mopti Ambodedjo et Tombouctou.

**LES INDICATEURS
GÉNÉRAUX**

INDICATEURS DE PERFORMANCE MACROECONOMIQUE

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ressources et emploi des biens et services						
PIB aux prix du marché (mrd FCFA courants)	2632,7	2899	3 176,70	3372,3	nd	nd
PIB aux prix du marché (mrd \$courants)	5	5,5	5,30%	nd	nd	nd
PIB aux prix du marché (mrd £ courants)	4	4,4	7,20%	nd	nd	nd
Part du PIB du secteur formel (en % PIB)	41,60%	41,00%	4,30%	nd	nd	nd
Taux de croissance réel du PIB aux prix du marché	2,80%	6,10%	5,30%	3,20%	nd	nd
Taux de croissance réel du PIB aux coût des facteurs/prix du PIB secteur primaire	1,70%	6,20%	7,20%	2,30%	nd	nd
PIB secteur primaire	-4,50%	6,60%	4,30%	2,50%	nd	nd
PIB secteur secondaire	2,70%	8,20%	8,30%	-3,00%	nd	nd
PIB secteur tertiaire	7,10%	4,60%	9,40%	5,40%	nd	nd
FBCF total (mrd FCFA courants)	446,6	446,7	528,6	678,5	nd	nd
FBCF privé (mrd FCFA courants)	251,9	247	286,5	381,1	nd	nd
FBCF publique (mrd FCFA courants)	194,7	199,7	242,1	297,4	nd	nd
Taux d'investissement bruts	21,9	21,4%	20,50%	22,40%	nd	nd
Taux d'investissement fixe	17	14,40%	16,60%	20,10%	nd	nd
FBCF publique en % du PIBm	7,40%	6,90%	7,60%	8,80%	nd	nd
FBCF privé en % du PIBm	9,60%	8,50%	9,60%	11,30%	nd	nd
Coéfficient marginal de capital	3,3	2,20%	2,8	3,30%	nd	nd
Taux d'épargne intérieur (en % PIBm)	13,80%	13,10%	15,50%	14,10%	nd	nd
Taux d'épargne extérieur	8,20%	8,30%	5,00%	8,30%	nd	nd
Taux d'épargne nationale brute (en % PIBm)	13,70%	13,40%	16,60%	14,70%	nd	nd
Taux de consommation (en % PIBm)	86,20%	86,90%	84,50%	85,90%	nd	nd
Taux de consommation privé	74,10%	75,20%	73,50%	75,00%	nd	nd
Taux de consommation publique	12,10%	11,70%	11,00%	10,90%	nd	nd
Produit national brute par tête en FCFA courants	230454	249255	289 087	277 884	nd	nd
Produit national brute par tête en FCFA constants (1987)	112381	117140	122 231	122 882	nd	nd
Taux de croissance réel du produit national brute par tête	-1,10%	4,20%		nd	nd	nd
Produit national brute par tête en £ EU	437	473		nd	nd	nd
Balance des paiements						
Taux d'importation (en % du PIBm) prix courants	32,60%	33,40%	35,70%	34,70%	nd	nd
Taux d'exportation (en % du PIBm) prix courants	24,40%	25,00%	30,70%	26,40%	nd	nd
Déficit commercial (FOB en % du PIBm)	-2,30%	-2,60%	2,20%	nd	nd	nd
Compte courants (hors transfert OFF) en % du PIBm	-8,20%	10,00%	-6,60%	-9,70%	nd	nd
Compte courants (y compris transfert OFF) en % du PIBm	-10,20%	-10,10%	-7,50%	nd	nd	nd
Réserves net en mois d'importation caf		5,4	6,3	5,8	nd	nd
Réserves brute en mois d'importation caf		7,6	8,6	7,9	nd	nd
Ratios du secteur de la dette en % des exportations	7,9	8,3	3,1	nd	nd	nd
Finances publiques						
Taux de pression fiscale (recette fiscale/PIBm)	14,90%	15,40%	14,80%	15,10%	nd	nd
Taux de fiscalité (Recettes courantes hors don en % du PIB)	17,30%	17,50%	17,70%	nd	nd	nd
Taux de fiscalité (Recettes courantes en % du PIB secteur fo	46,10%	47,30%	51,00%	nd	nd	nd
Total des dépenses et prêts nets en % du PIB	23,80%	23,40%	25,00%	nd	nd	nd
Solde opération courantes (épargne publique nationale en %	3,60%	5,60%	6,00%	nd	nd	nd
Solde opération courantes (épargne propre en % du PIB)	2,30%	4,10%	3,30%	nd	nd	nd
Solde primaire (épargne publique propre hors intérêt) en %	4,60%	5,10%	5,40%	nd	nd	nd
Solde budgétaire budgétaire primaire (FMI) en % du PIB	1,60%	0,90%	2,30%	nd	nd	nd
Solde budgétaire budgétaire primaire (UEMOA) en % du PIB	0,40%	-0,10%	0,80%	nd	nd	nd
Solde global (base engagement) hors dons en % du PIB	-6,50%	-6,00%	-7,40%	-9,00%	nd	nd
Solde global (base engagement) dons compris en % du PIB	-2,60%	-2,00%	31,80%	-3,70%	nd	nd
Solde global (base caisse) en % du PIB	-2,30%	-2,40%	31,80%	-3,70%	nd	nd
Situation monétaire						
Créances sur trésor (taux de croissance)	-20,30%	-52,40%	351,40%	-8,90%	nd	nd
Créance sur l'économie (taux de croissance)	6,80%	-6,50%	19,30%	-0,80%	nd	nd
Croissance de la masse monétaire (M2)	-2,40%	9,50%	8,70%	0,00%	nd	nd
Vitesse de la circulation de la monnaie (PIB/M2 fin de période	3,4	3,4	3,4	nd	nd	nd
Taux de liquidité (M2/PIBm)	29,10%	29%	29,50%	nd	nd	nd

nd: non disponible

INDICATEURS DE PERFORMANCE MACROECONOMIQUE

	2002	2003	2004	2005	2006	nd
Prix et taux de change						nd
Inflation mondiale (Muv)	-1,30%	7,50%	6,90%	0,80%	1,60%	3,90%
TC indice de prix à la consommation des ménages de Bamako	5,10%	-1,30%	-3,10%	6,40%	1,50%	1,40%
	-4,20%	3,10%	5,00%	3,80%	1,60%	2,70%
Déflateur du PIB (taux de croissance)	71,7	69,3	70,1	65,60%	96	93,6
Terme de l'échange (1987 - 100)	850,4	771,8	764,5	763,5	756,6	nd
Taux de change FCFA/DTS (fin de période)	625,5	519,4	489,3	553,9	497,2	nd
Taux de change FCFA/\$ EU (fin de période)	694,9	579,9	527,6	526,9	524,7	479,3
Taux de change FCFA/\$ (moyenne de période)	656	656	656	656	656	656
Taux de change FCFA/£ (moyenne de période)	126,5	127,4	123	129,8	130,3	nd
Indice du taux de change réel (IP M/IP PIB + dévaluation)						
Aide extérieure	9,80%	9,80%	8,20%	9,30%	47,60%	nd
Aide extérieure Brut en % du PIB	7,40%	7,70%	6,30%	7,40%	-22,10%	nd
Aide extérieur net en % du PIB	310,8	413,9	407,2	513,30%	2809,2	nd
Aide extérieur brut en moi \$ EU	235,5	325,9	313,1	406,1	-1306,4	nd
Aide extérieur net en moi \$ EU	28,7	37,3	35,7	44	235,3	nd
Aide extérieur brut en moi \$ EU par tête de la population	21,8	29,3	27,4	34,8	-109,4	nd
Aide extérieur net en moi \$ EU par tête de la population						
Critères de convergence UEMOA						
Critère de Premier rang	-0,10%	0,90%	0,40%	-0,10%	0,10%	-0,80%
Ratio du solde budgétaire de base /PIBm 1/>=0%	5,10%	-1,30%	-3,10%	6,40%	1,50%	1,40%
Taux d'inflation (HPC Bamako) <=3%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Ratio de l'encours dette extérieur /PIBm	75,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Variation des arriérés de paiement intérieure (en mrd FCFA) <=0		59,40%	63,90%	60,20%	20,40%	25,20%
DON : en cours dette extérieur/PIBm	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Variation des arriérés de paiement extérieur (en mrd FCFA) <=0						nd
Critère de Second rang	30,60%	0,00%	30,90%	30,90%	31,40%	31,40%
Ratio de la masse salariale sur les recettes fiscales <=35%	20,50%	30,40%	22,70%	22,00%	22,40%	22,50%
Ratio invest publique financier /ress inte sur rec fiscales 2/>=20%	-6,10%	22,40%	-10,20%	-10,10%	-6,30%	-9,90%
Ratio déficit extérieur courants hors transfert publique /PIBm<=5%	13,90%	-9,20%	14,90%	15,40%	14,80%	15,10%
Taux de pression fiscal (= recette fiscale/PIBm) >=17%						

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

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	1159,3	1248,4	1283,8	1362,4	1409	nd
PIB aux prix du marché	319,6	343,4	340,2	350,1	388,3	nd
Importations de bien et snf	1478,8	1591,8	1624	1712,6	1797,4	nd
Total des ressources = emplois	423,4	388	363,9	400	468,6	nd
Exportations de biens et snf	151	286,3	277,8	312	317,1	nd
Investissements bruts	186,1	199	214,7	228,5	231,2	nd
Formation brute de capital fixe	-35	87,3	63,1	83,4	85,9	nd
Variation des stocks	904,4	917,5	982,3	1000,6	1011,7	nd
Consommation finale	120,8	123,7	138,2	135,2	145,4	nd
Consommation publique	783,6	793,8	844,2	865,4	866,3	nd
Consommation des ménages	1124,7	1262,5	1283,3	1367,5	1405,5	nd
Produit national brut ("revenu disponible")	104013	113,624	112381	117140	117741	nd
Produit national brut par tête, en FCFA const.						nd
en % du PIB m	27,60%	27,50%	26,50%	25,70%	27,60%	nd
Importations de bien et snf	36,50%	31,10%	28,30%	29,40%	33,30%	nd
Exportations de biens et snf	9,00%	3,60%	1,80%	3,70%	5,70%	nd
Balance des ressources (X - Mca)	13,00%	22,90%	21,60%	22,90%	22,50%	nd
Investissements bruts	78,00%	73,50%	76,50%	73,40%	71,80%	nd
Consommation finale	83638	82570	86022	85,71%	84751	nd
Consommation finale par tête (FCFA,const.)	189,5	195,4	2051	212,80%	218,6	nd
Déflateur du PIB	-4,20%	3,10%	5,00%	3,80%	2,70%	nd
Variation annuelle du Déflateur PIB						

Source : DNP, modèle MME - DNP

G-1 Principaux indicateurs socio-économiques

	unité	2005	2006	2007	2008	2009
superficie	km2			1241238	1241238	1241238
Population totale	1.000 habitants			12400		
Population urbaine	id					
Population du district de Bamako	id					
Densité de population	habitant/km2			10		
taux de croissance de l'économie	%		5,3	4,3	5	
taux de l'inflation			1,5	1,4		
Produit intérieur brut (Prix courants)	milliards FCFA					
Revenu national disponible brut (Prix courants)	id					
Epargne brute (Prix courants)	id					
Formation brute de capital fixe (Prix courants)	id					
Epargne brute/Revenu national brut	%					
FBCF/Revenu national brut	%					
Revenu national disponible brut par habitant	FCFA					
Valeur ajoutée (Prix courants)	milliards FCFA					
<i>dont</i> branche Transport et Télécommunications	id					
Valeur ajoutée Transport et Télécom./PIB	%	5,80	6,40	6,7		
Mil, sorgho	1.000 tonnes			2076		
Riz paddy	id		1053	1082		
Mais	id			690		
fonio				29		
Blé/orge	id			8		
total cereales	id	3397	3693	3885		
Arachide	id			324		
Coton-graine	id	508	398	248		
Bovins	1.000 têtes					
Ovins, caprins	id					
Porcins	tonnes					
Poisson frais	tonnes					
Poissons fumés et séchés	id					
Bois de chauffe	1.000 stères					
Bois d'œuvre	m3					
Coton fibre	tonnes					
Sucre	id					
Bière	hl					
Boissons non alcoolisées	id					
Electricité	1.000 kwh					
Eau	1.000 m3					
or	tonnes		61,3	55,8		
Recettes budgétaires hors dons	milliards FCFA					
<i>dont</i> recettes fiscales	id					
Dépenses budgétaires	id					
<i>dont</i> frais de personnel	id					
Déficit courant hors dons	id					
Déficit courant hors dons /PIB	%					
Budget moyen par ménage	FCFA					
<i>dont</i> dépenses santé	id					
dépenses alimentation	id					
dépenses habitation	id					
dépenses habillement	id					
dépenses transport	id					

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

TRANSPORT ROUTIER



TRANSPORT ROUTIER

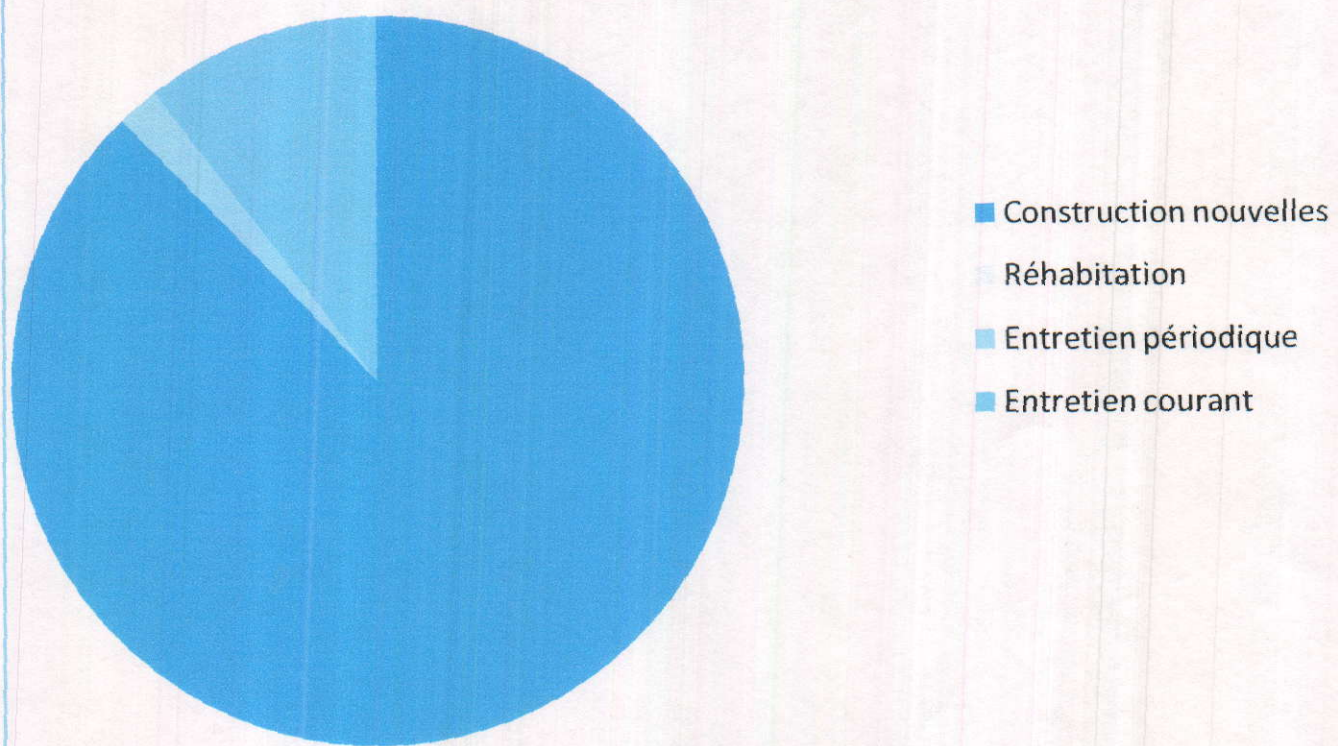
R-3 DEPENSES ROUTIERES DE 2005 à 2009
en million de francs cfa

Année	2005	2006	2007	2008	2009
Construction nouvelles	67938	14452	54722	114964	110911
Routes revêtues	44018	12928	52627	112434	110911
Routes en terre	20194	1041	155	0	0
Pistes	3726	483	1940	2530	0
Réhabilitation	0	5122	8784	30735	0
Routes revêtues		4060	0	30735	0
Routes en terre		1062	0	0	0
Pistes			7916	0	0
Entretien périodique	2837	3175	7916	3006	2406
Routes revêtues	0	3175	0	3006	2406
Routes en terre	0		0	0	0
Pistes	2837			0	0
Entretien courant	8050	11500	11500	11088	13137
Routes revêtues*				7792	7650
Routes en terre				8296	5487
Pistes				ND	ND
Totale	79599	34249	82922	159793	126454
financement de l'Etat					ND
Financement extérieur					ND
Montant des travaux regie	1000	1000	1000	850	ND

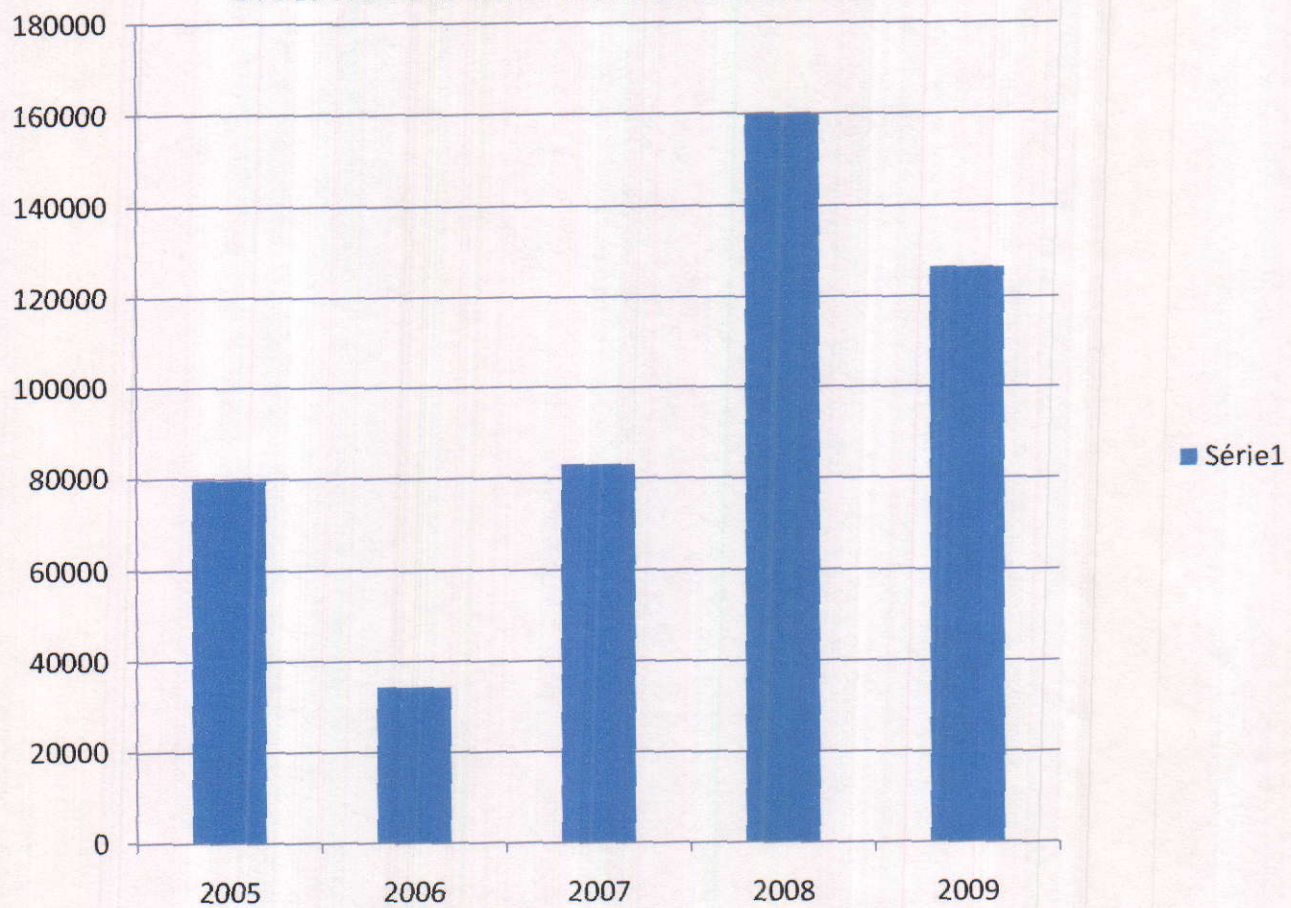
Source : Direction nationale des Routes et autorité routière

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

REPARTITION DES DEPENSES ROUTIERES EN 2009



EVOLUTION DES DEPENSES ROUTIERES DE 2005 A 2009



**EVOLUTION DES INDICATEURS
DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES**

Indicateurs	unité	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nombre de km de route bitumées entretenues	km	3436	3418	3667	4467	3569	3619
Nombre de km de route bitumées construites	km	111	102	334,4	290	216	nd
Nombre de km de route en terre et pistes entretenues	km	6059	8880	8365	11165		5772
Nombre de km de route en terre construites	km	59	354	79,2	142	9141	nd
Nombre de km de piste construite	km	232	130	131,4	0	76	nd
Nombre de km de routes entretenues au total	km	10314	12298	14055	15632	12510	9391
Pourcentage de route en bon état	%	24	24,5	30	23	20	nd
Pourcentage de route en état passable	%	26	25,5	29	36	41	nd
Pourcentage de route en mauvais état	%	50	50	41	41	37	nd
Pourcentage Routes bitumées en bon état	%	65	70	74	68	68	nd
Pourcentage Route en terre moderne en bon état	%	50	55	60	51	50	nd

Source : CPS/MET - DNR-SDR

PARE DES VEHICULES ROUTIERS PAR REGION

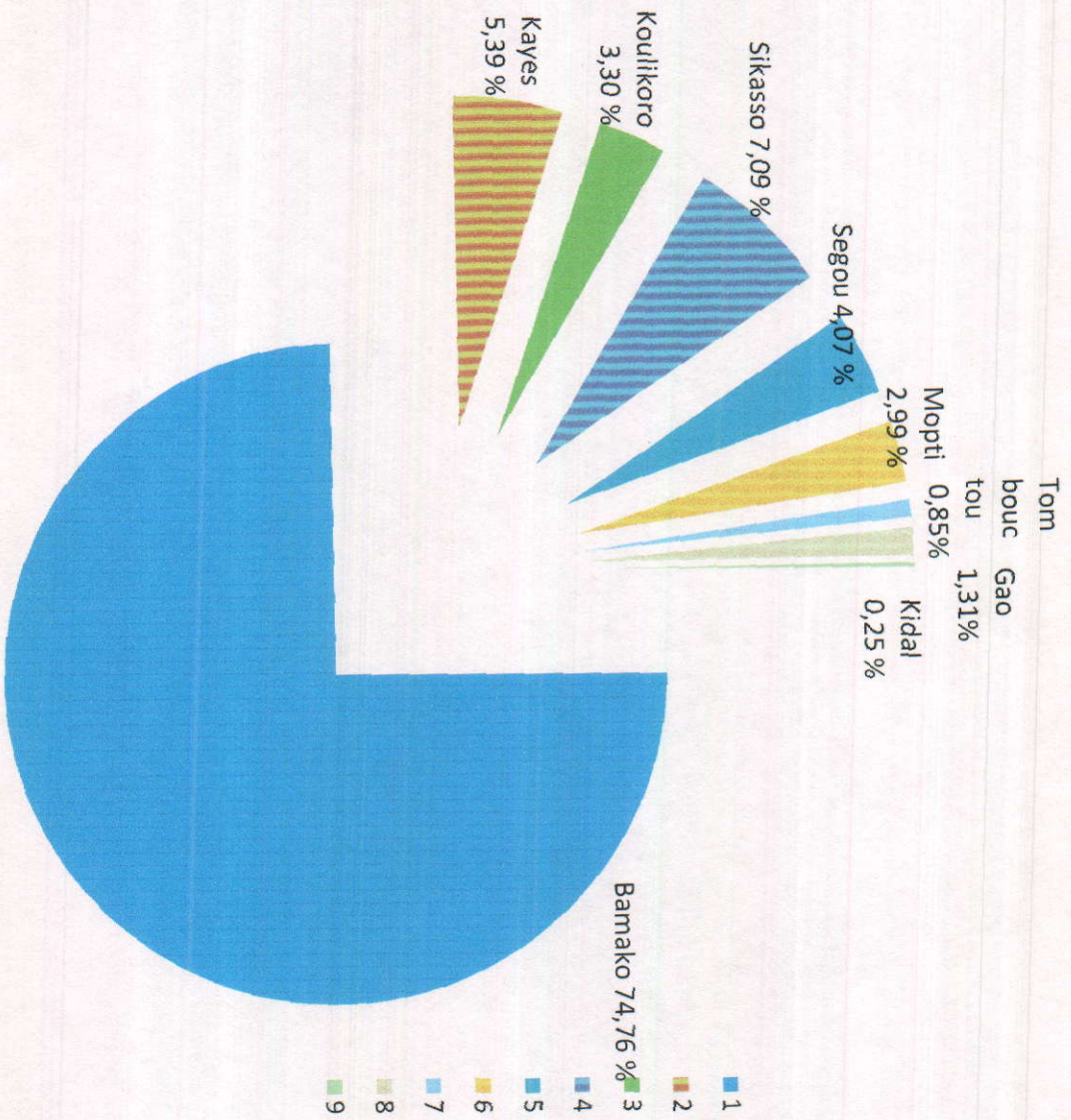
unité : nombre de véhicule
(situation du 1/1/1995 au 31/12/ 2009)

REGION	BAMAKO	KAYES	KOULIKORO	SIKASSO	SEGOU	MOPTI	TOMBOUCTOU	GAO	KIDAL	TOTAL
GENRE										
MOTO	9 240	1679	850	5 844	1395	3611	749	1141	191	24 700
VP	89 671	4 545	3521	3 749	3 239	763	608	902	196	107 194
V. TRANSP. COMMUN	16958	1424	1225	1321	995	425	51	101	6	22 506
CAMION	8 770	1 918	425	1280	1024	681	190	236	24	14 548
CAMIONNETTE	12295	983	737	1062	985	440	183	286	86	17 057
REMORQUE	95	3	6	8	0	3	0	0	0	115
SEMI/REMORQUE	5821	397	86	1587	598	162	1	74	10	8 736
TRACTEUR ROUTIER	7347	436	78	147	356	204	8	35	7	8 618
AUTRES VEHICULES	8218	42	56	17	27	41	11	11	9	8 432
TOTAL	158 415	11 427	6 984	15 015	8 619	6 330	1 801	2 786	529	211 906

NB : Véhicules immatriculés dans la serie normale

Source : fichier carte grise

REPARTITION DU PARC ROUTIER PAR REGION D'IMMATRICULATION



VEHICULE ROUTIERS IMMATRICULES

unité : nombre de véhicule
(situation du 1/1/2009 au 31/12/ 2009)

REGION	BAMAKO	KAYES	KOULIKORO	SIKASSO	SEGOU	MOPTI	TOMBOUCTOU	GAO	KIDAL	TOTAL
MOTO	4 979	1685	1106	2 902	1884	987	105	101	98	13 847
VP	9 502	386	384	172	196	120	30	43	5	10 838
V.TRANSP. COMMUN	1704	64	75	28	76	17	0	24	0	1 988
CAMION	795	153	76	56	32	37	36	30	0	1 215
CAMIONNETTE	540	90	40	48	40	5	9	21	7	800
REMORQUE	5	1	0	3	0	0	0	0	0	9
SEMI/REMORQUE	452	41	19	10	0	20	0	0	0	542
TRACTEUR ROUTIER	647	39	20	9	0	21	0	2	0	738
AUTRES VEHICULES	734			1024						1 758
TOTAL	19 358	2 459	1 720	4 252	2 228	1 207	180	221	110	31 735

NB : Vehicules immatriculés dans la serie normale

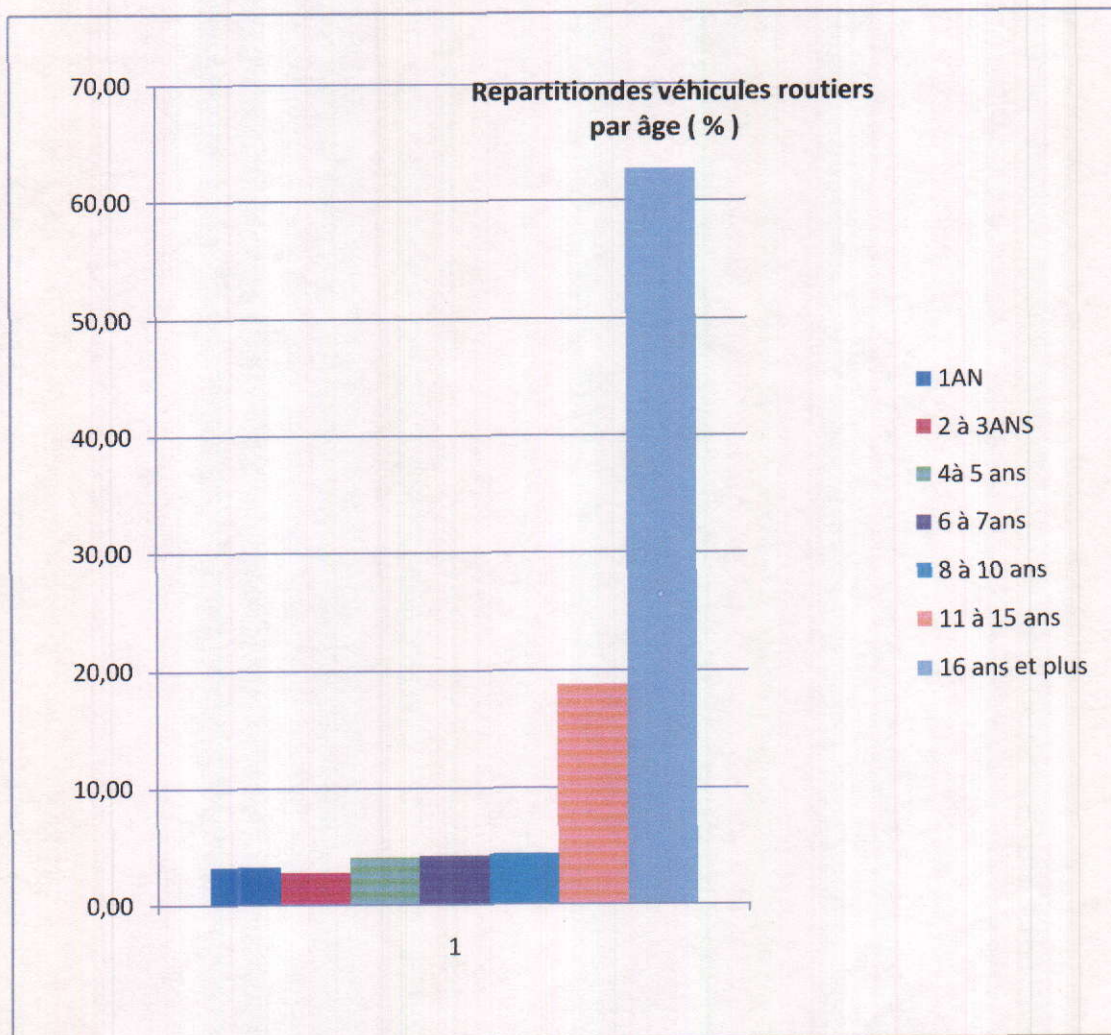
Source : fichier carte grise

PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR GENRE ET AGE

unité : nombre de véhicule
(situation du 31/12/ 2009)

GENRE	AGE										TOTAL
	1 AN	2 à 3 ANS	4 à 5 ans	6 à 7 ans	8 à 10 ans	11 à 15 ans	16 ans et plus				
MOTO	5675	2812	4962	1830	704	5832	2885	24700			
VP	563	1547	2415	2761	6587	25873	67448	107194			
V.TRANSP. COMMUN	30	75	42	39	254	2054	20012	22506			
CAMION	18	34	36	39	201	892	13328	14548			
CAMIONNETTE	402	782	625	601	958	3201	10488	17057			
REMORQUE	0	0	0	0	27	28	60	115			
SEMI/REMORQUE	102	304	266	247	97	474	7246	8736			
TRACTEUR ROUTIER	82	260	215	193	247	1400	6221	8618			
AUTRES VEHICULES	9	0	19	3040	15	62	5287	8432			
TOTAL	6881	5814	8580	8750	9090	39816	132975	211906			

NB : Véhicules immatriculés dans la série normale
Source : fichier carte grise



PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR TYPE DE CARBURANT

unité : nombre de véhicule
(situation du 1/1/1995 au 31/12/ 2009)

TYPE DE CARBURANT	GAZ-OIL		ESSENCE		sans carburant		TOTAL	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
MOTO	0	0	24700	25			24700	14
VP	42250	44	64944	66			107194	52
V.TRANSP. COMMUN	19536	20	2970	3			22506	5
CAMION	14369	15	179	0			14548	7
CAMIONNETTE	10979	11	6078	6			17057	8
TRACTEUR ROUTIER	8618	9					8618	4
REMORQUE					115	1	115	1
SEMI/REMORQUE	0	0	0	0	8736	52	8736	4
AUTRES VEHICULES	312	1	87	0	8033	47	8432 8080	5
TOTAL	96064	100	98958	100	16884	100	211606	100

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

PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR CARROSSERIE

Unité : nombre de véhicule
(situation du 01/ 01/ 1995 au 31 /12 / 2009

CARROSSERIE	CITERNE SPIROS		PLATEAU RIDELLE		PLATEAU		FOURGON		BENNE		AUTRES		TOTAL
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	
CAMION	346	17	3628	46	351	24	1779	83	4668	97	3776	76	14548
SEMI REMORQUE	1645	82	4347	54	1099	75	365	16	162	3	1118	23	8736
REMORQUE	6	1	3	0	9	1	10	1	0	0	87	1	115
TOTAL	1997	100	7978	100	1459	100	2154	100	4830	100	4981	100	23399

NB: Véhicules immatriculés dans la serie normale

Source fichier carte grise

CITERNE = CITERNE, CITERNE A GAZ, CITERNE SPIROS

BENNE = BENNE GRUE, BASCULANTE, BENNE

FOURGON = FOURGONNETTE FOURGON

TABLEAU D'ACCIDENTOLOGIE DE LA DNTTMF(année 2009)

	NOMBRE										Total
	KAYS	Koulikoro	Sikasso	Segou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal			
Types d'usagers impliqués	98	66	196	33			6	0		399	
Piétons	9	1	5	9	4	15	2	0		45	
Deux roues	22	20	78	41	18	27	7	0		213	
Voitures particulières	21	22	27	45	27		0	0		142	
Transports collectifs	15	12	12	21	8		0	0		68	
Poids lourds	31	18	53	37	4		0	0		143	
Nombre de victimes	235	84	258	124		7	4	0		712	
Tués	18	19	15	30	8		1	0		91	
Blessés graves	15	23	60	32	14	7	1	0		152	
Blessés légers	202	42	125	124	51		1	0		545	
Nombre de tués	18	19	18	31		18	1	0		105	
Piétons	5	1	2	2	1		0	0		11	
Occupants Deux roues	2	6	8	5	2	18	0	0		41	
Occupants Voitures particulières	5	7	4	4	5		0	0		25	
Occupants Transports collectifs	1	3	1	12	0		0	0		17	
Occupants Poids lourds	5	2	3	7	0		0	0		17	
Nombre de blessés graves	15	23	63	33		0	2	0		136	
Piétons	4	0	4	2	1		5	0		12	
Occupants Deux roues	6	2	24	14	5		13	0		64	
Occupants Voitures particulières	1	10	17	6	2		5	0		41	
Occupants Transports collectifs	4	11	5	12	5		0	0		37	
Occupants Poids lourds	4	0	7	8	1		0	0		20	
Nombre de blessés légers	202	42	179	124		0	0	0		547	
Piétons	3	2	2	0	2		0	0		9	
Occupants Deux roues	13	5	44	26	4		0	0		92	
Occupants Voitures particulières	14	21	41	19	7		0	0		102	
Occupants Transports collectifs	151	13	61	53	38		0	0		316	
Occupants Poids lourds	21	1	40	31	0		0	0		93	
Nbre de fiches BAAC reçues		20	66	10	38		3	0		137	
Nombre de réquisitions	568	62	170	103	38	92	51	0		1 084	

Source : rapports DRT 2009

TRAFFIC ROUTIER NATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES EN TONNES 2009

Régions	DESTINATION									
	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Total
BKO	0	53 898		638			3 705	10 210		68 451
Kayes	53 904	39 238	534	1 457	156	189	0	31	0	95 508
KKORO		372	0	9 256	0	0	0	0	0	9 628
Sikasso	170 750	33 114	12 897	125 139	88 369	50 443	0	43 662	0	524 374
Ségou	126 574	660	3 325	82 133	16 926	7 523	320	27 565	0	265 026
Mopti	0	0	0	3 730		11 798	2 708	4 682	0	22 918
Tbouctou	0	0	0	0	0	0	103	555	0	658
Gao	0	0	0	0	0	0	0	4 005	885	4 890
Kidal	0	0	0	0	0	0	0	43	0	43
Total	351 228	127 281	16 756	222 353	105 451	69 953	6 836	90 753	885	991 496

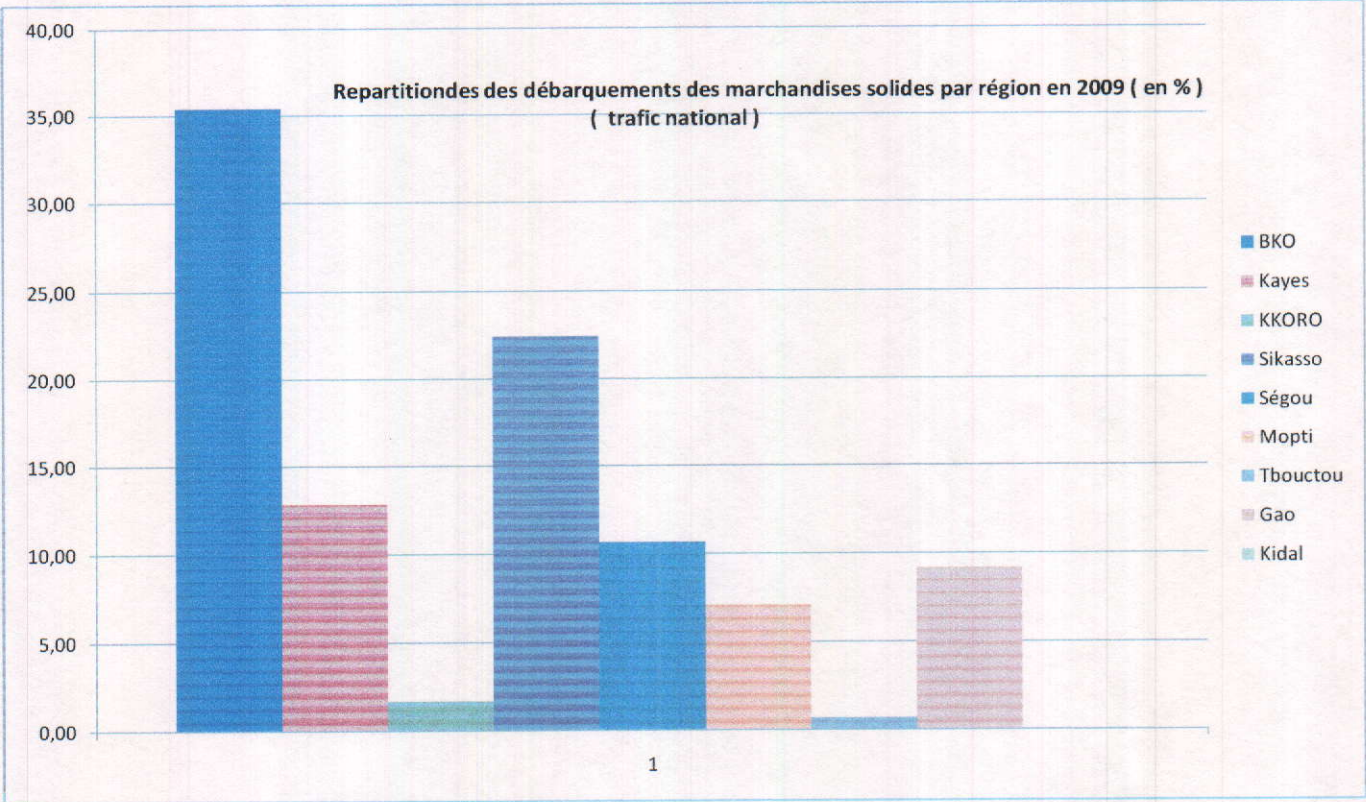
Source: Rapport DRTTF

TRAFFIC ROUTIER INTERNATIONAL DES HYDROCARBURES (EN M3)

(année 2009)

Régions	DESTINATION										Total
	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal		
O Sénégal	208 635	79 780	0	0	1 324	0	0	0	0	0	289 739
R Mauritanie	3 143	533	0	0	0	0	0	0	0	0	3 676
I TOGO	22 806	55	0	20 634	14 405	7 540	0	2 284	0	0	67 724
N BENIN	86 825	0	0	54 864	45 473	28 502	0	3 005	0	0	218 669
E GHANA	36 618	280	0	0	7 979	11 027	0		0	0	55 904
S RCI	140 474	35	47	76 340	14 120	36 045	0	220	0	0	267 281
Total	498 501	80 683	47	151 838	83 301	83 114	0	5 509	0	0	902 993

SOURCES : RAPPORTS DRT 2009



TRAFFIC ROUTIER NATIONAL DES HYDROCARBURES EN M3 2009

Régions	DESTINATION										Total
	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal		
BKO	0	5910	2963	17272	8281	4186	144	332	0		39088
Kayes	737	38890	0	0	0	0	0	0	0		39627
KKORO	0	6641	798	0	0	0	0	0	0		7439
Sikasso	153	0	0	0	0	0	0	0	0		153
Ségou	454	0	0	0	15605	0	0	0	0		16059
Mopti	214	0	110	0	198		1198	893			2613
Tmbouctou	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
Gao	0	0	0	0	55	0	0	0	0		55
Kidal	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
Total	1558	51441	3871	17272	24139	4186	1342	1225	0		105034

SOURCES : RAPPORTS DRT et ONAP 2009

TRAFIG ROUTIER INTERNATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES (EN TONNES)

(année 2009)

Régions	DESTINATION											Total
	SENEGAL	lauritani	guinée	RCI	B FASO	TOGO	GHANA	NIGERIA	NIGER	Autres	Total	
BKO	25 311		12 466	9 164	21 755	3 187	4 802				0	76 685
Kayes	5 421	28 617	0	0	0	0	60					34 098
KKORO	24 308	4 668	17 768	1 606								48 350
Sikasso	10 921	1 050	0	58 421	14 139	12 237	10 658	966	0	2 555		110 947
Ségou	275			574	178	550	438					2 015
Mopti	0	0	0	896	186	670	40	0	0	0	0	1 792
Tombouctou	0	255	0	0	0	0	0	0	0	0	0	255
Gao	35	0	0	0	15	0	0	0	553	376		979
Kidal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	66 271	34 590	30 234	70 661	36 273	16 644	15 998	966	553	2 931		275 121

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

TRAFFIC ROUTIER INTERNATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES (EN TONNES)

(année 2009)

Régions	DESTINATION										Total
	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal		
Sénégal	771 415	322 182	0	5 003	8 345	573	0	0	0		1 107 518
Mauritanie	1 958	3 820	0	0	720	0	286	0	0		6 784
TOGO	22 194	0	0	15 063	5 778	31 390	0	825	0		75 250
GHANA	78 258	740	1 630	17 460	4 122	1 270	0	659	0		104 139
RCI	685 958	0	0	137 356	91 463	56 757	0	4 730	0		976 264
B FASO	15 972		0	9 177	8 200	1 622	0	0	0		34 971
NIGERIA	3 894	0	0	1 675	1 965	30	0	0	0		7 564
BENIN		0	0		95	0	0	0	0		95
GUINEE	60 925	0	0	102	56		0	0	0		61 083
autres	2 293	0	0		0		0	6 389	697		9 379
Total	1 642 867	326 742	1 630	185 836	120 744	91 642	286	12 603	697		2 383 047

SOURCES : RAPPORTS DRTF EMA 2009

TRAFFIC ROUTIER NATIONAL DU BETAIL (NOMBRE DE TÊTES) 2009

DESTINATION

Origines	Kayes			Bko			Sikasso			Ségou			Total	Total	Total	
	ovins caprins	bovins	autres	Ovins/ Caprins	Bovins	Autres	Ovins/ Caprins	Bovins	Autres	Ovins/ Caprins	Bovins	Autres				
Bko				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kayes	767	225		0	20	0	0	0	0	0	0	0	767	245	0	0
Kkoro	1724	2183		41 840	1 736	0	0	0	0	0	0	0	43 564	3 919	0	0
Sikasso	235			4 394	12 552	0	190	78	0	0	0	0	4 819	12 630	0	0
Ségou		247		136 011	23 512	0	280	58	0	0	0	0	136 291	23 759	0	0
Mopti				9 519	21 291	70	1 640	1 409	311	18 356	756	2 742	29 515	23 456	3 123	0
Tmbtou				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gao				984	199	222	0	173	16	258		494	1 242	372	732	0
Kidal				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total				192 748	59 310	292	2 110	1 718	327	18 614	756	3 236	213 472	61 784	3 855	0

SOURCES : RAPPORTS DRT 2009

TRAFFIC NATIONAL DES PASSAGERS (EN NOMBRE)

DESTINATION

2009

Régions	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Total
BKO		246302	197242	456601	295310	190581	11709	76642		1474387
Kayes	254553	100475	120							355148
KKORO	170815	282437	15449	199127		325	750			668903
Sikasso	11325	0	3025	11375	2941	1842	0	561	2722	33791
Ségou	176395	0	695	5825	0	3995	164	856	70	188000
Mopti	286614	21	12	55925	10152	0	3795	10513	6	367038
Tmbouctou	520	0		336		150	1865			2871
Gao	48206	0	0	1324	244	3983	214	21401	193	75565
Kidal							67		95	162
Total	948428	382933	19301	273912	13337	10295	6855	33331	3086	1691478

SOURCES : RAPPORTS DRT 2009

TRAFFIC INTERNATIONAL DES PASSAGERS (EN NOMBRE)

(année 2009)

DESTINATION

Régions	SENEGAL	Mauritanie	Gambie	RCI	B FASO	TOGO	GHANA	NIGERIA	NIGER	BENIN	AUTRES	Total
BKO	29195	0	0	7913	0	0	0	0	0	0	40449	77557
Kayes	0	902	0	0	0	0	0	0	0	0	0	902
KKORO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sikasso				562	253	9	650		39	1127		2640
Ségou	0	0	0	132	536	0	0	0	35	0	343	1046
Mopti				3312	5199		1578				6081	16170
Gao		0		0		0	184		31774	118	7653	39729
Kidal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	29195	902	0	11919	5988	9	2412	0	31848	1245	54526	138044

O R I G I N E S

SOURCES : RAPPORTS DRT 2009

SITUATION DES RECETTES DE LA DNTT(MF(année 2009)

act	ORIGINE										Total
	KAYES	Koulikoro	Bko	Sikasso	Segou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Total	
CT	6 572 500	4 643 000	7 1 130 000	16490500	7486600	802000	92000	884 000	40000	108 140 600	
LV	7 761 500	4 012 030	10 748 500	22381650	10970000	3491000		646 000		60 010 680	
PC	12 944 000	46 463 500	96 409 000	21949500	42736000	8361500	3040000	2 803 000	2088000	236 794 500	
AC	0	6 500,00	0	0		0				6 500	
CP	0	25 000		135750	15000	0	563000	60 000		798 750	
CG	17 660 750	15 005 500	177 707 000	18024000	14643000	20927500	4131500	7 727 500	669 000	276 495 750	
P.V.C	4 664 500	3 288 250	52 772 000	35755500	7522000	1615000	788000	1 055 000	100 000	75 380 250	
EXP	0	-		0	170000	0	2500			212 500	
VT	2434400	829 500,00	28 822 000	1775500	749000	737750	2107000	555 500	538000	38 548 650	
Total	52 037 650	74 273 280	437 588 500	84 332 400	84 291 600	35 934 750	10 724 000	13 731 000	3 475 000	796 388 180	

Source : rapports DRT 2009

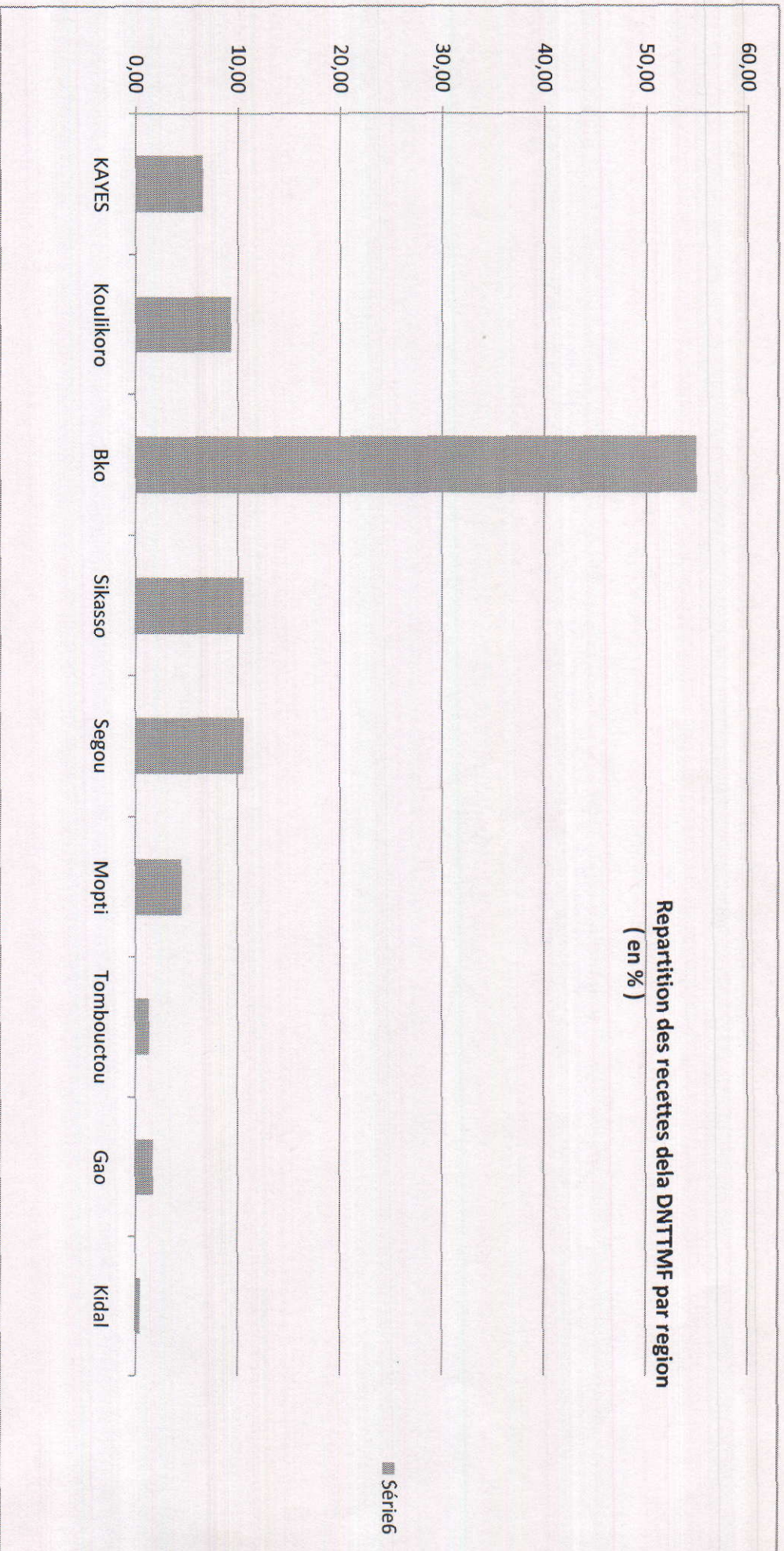
CT:carte de transport;LV:lettre de voiture;PC:permis de conduire; AC:autorisation de conduire;CP:carte professionnelle ;

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

act	REGIONS										Total
	KAYES	Koulikoro	Bamako	Sikasso	Segou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Total	
DTR	0	308700	7415	6315482	0	729705	0		111040	7 472 342	
RUR	36328000	14323000	286 011 000	76334000	24787000	5531000	612000	4389250	156000	448 471 250	

DTR:droit de traversée routière

RUR:redevance usage routier



CARTES GRISES (année 2009)

	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbton	Gao	Kidal	Total
Immat Vehicules	8573	2759	330	305	11765	293	82	187		24294
ImmatVelomoteur	72					3302				3374
ImmatMoto	0	2136	7215	35005		4745	2261		55	51417
Ré-immat	10	262	0	486	0	0		14		772
Duplicatas	956	51	36	104	31	14	2	38		1232
Duplicatas Moto	0	5	2	5	1	9				22
Régularisation	22				0					22
Mutation Véhic.	5234	149	302	336	13252	106	2			6261
Mutation Moto	512	332	10	16	157	3				574
Mutation vélomot.	0	7			7	7				7
Renouvellement	1021	84	163		270155	84		12		1551
Chang. couleur plaq.	410	14	0		0		2			426
Transformation	235									235
TOTAL	17045	5409	8058	36257	12200	8563	2349	251	55	90187

Source : rapports annuels DRRTF 2009

NOUVELLES DELIVRANCE PERMIS DE CONDUIRE (année 2009)

Cat de permis	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
A1	4	2822	3550	16269	5654	1597	358	0	218	30472
A2	5	2383	2268	9788	5034	884	2628	0	344	23334
AC	0		9		0		20	0	0	29
B	11425	850	585	237	459	355	182	258	158	14509
BC	5209	828	2960	256	463	199	313	114	80	10422
F	7	1	0	1	1	0	0	0	0	10
TOTAL	116650	6884	9372	26551	11611	3035	3501	372	800	78776

Sources : rapports DRTTF 2009

EXTENSION DE PERMIS DE CONDUIRE (année 2009)

Type d'extension	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbton	Gao	Kidal	Total
A à B			48	30	29	16				123
B à C	4	5	13	9	16	5			8	60
B à A1		77	113	402	188	67	0		3	850
B à A2		90	90	105	159	92	15		5	556
BC à A1		27	69	271	82	5	5			459
BC à A2		47	87	107	99	28	46		4	418
BC à D	882	84	1275	265	107	60	1	22		2696
BC à E		39	271	257	63	17	20	8		675
BCE à D	0	0	33	122	16	2	1	0		174
BCDE à A1		1	2	48	19	1	0	0		71
BCDE à A2		2	3	31	9	2		0		47
BCD à E	233	1	98	56	9	7	4	0		408
TOTAL	1119	373	32102	1703	796	302	92	30	20	6537

Sources DRT 2009

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

Operations	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbton	Gao	Kidal	Total
Duplicatas	2335	354	3067	322	72	76	0	22	11	6259
Echanges	41	2	59	15	11	0	0	0		128
Renouvellements	1376	466	2025	1030	378	142	0	55	14	5486
Reconstitutions	0	0	15	0	15	0	0	0	0	30
TOTAL	3752	822	5166	1367	476	218	0	77	25	11903

Sources DRT 2009

RECAPITULATIF DES PERMIS DE CONDUIRE (année 2009)

	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
Operations										
Nlles délivrances	16650	6884	9372	26551	11611	3035	3501	372	800	78776
Extensions	1119	373	2102	1703	796	302	92	30	20	6537
Duplicatas	2335	354	3067	322	72	76	0	22	11	6259
Echanges	41	2	59	15	11	0	0	0	0	128
Renouvellement	1376	466	2025	1030	378	142	0	55	14	5486
Reconstitutions	0	0	15	0	15	0	0	0	0	30
TOTAL	21521	8079	16640	29621	12883	3555	3593	479	845	97216

Sources : rapports DRTTF 2009

Expertises (année 2009)

	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
Opera. techniques	0	0	5350	0	0	0	3	668	0	6021
PVC	22233	1509	7726	36469	10800	1895	56	292	56	81036
PV de reception	2540	2211	0	23	26	3	0	9	0	4812
Expertise d'accident	134	30	58	314	108	55	0	8	0	707
Expert. Mecanique		353	27	0	29	29	0	23	0	461
Véh. regularisation	73	0	0	0	0	0	0	0	0	73
Expertise de valeur		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Expertise de reforme	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	024980	4103	13161	36806	10963	1982	59	1000	56	93110

Source : rapports annuels DRTTF 2009

CARTES DE TRANSPORT (année 2009)

REGION	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbton	Gao	Kidal	Total
GENRE DE VEHICULES										
Taxis 4/5 places	3894	14	70	4	3	3	0	0	0	3988
Taxis 9/10 places	0	0	23	5	5	4	0	0	0	37
Cttes bachées 15/16 places	65	0	2	11	0	2	5	0	0	85
Mini Bus de plus de 18 pls	1738	24	137	6	141	3	0	2	0	2051
Cars de plus 21 places	1423	50	102	168	59	17	10	23	0	1852
Camions jusqu'à 10T	1562	54	57	79	95	13	11	27	0	1898
Camions de 11 à 20 T	270	29	38	217	31	11	0	24	0	620
Camions de 21 à 25 T	8	0	6	0	35	0	0	3	0	52
camion de tprt de plus 25 T	0	0	0		103		0	0	0	103
Tracteur routier	2620	184	64	584	247	49	0	42	0	3790
Semi-remorque jusqu'à 25T	77	25	21	241	103	28	0	27	0	522
Semi-remorque de plus 25T	1975	81	31	105	98	12	0	0	0	2302
Citerne jusqu'à 10 m3	0	0	0	0	51	0	0	0	0	51
Citerne de 11 m3 à 20 m3	0	0	0		0	0	0	0	0	0
Citermes de 21 à 25 m3	0	0	0	187	0	0	0	0	0	187
Citermes au dessus de 25 m3	590	80	3	176	22	9	0	0	0	880
Remorques	0	0	0	45	19	0	0	0	0	64
TOTAL	14222	541	554	1828	1012	151	26	148	0	18482

Source : rapports annuels DRTTF 2009

EVOLUTION DES PRIX INDICATIFS A LA POMPE (ANNÉE 2009)

Hydrocarbures et Gaz Butane

	Janvier	Fevrier	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Hydrocarbure												
Super	650	635	635	635	635	635	635	635	635	635	645	645
Essence												
Pétrole	460	450	450	450	450	450	450	450	450	450	460	460
Gasoil	555	545	545	545	545	545	545	545	545	545	555	555
DDO	555	545	545	545	545	545	545	545	545	545	555	555
Fuel-oil(180)	365	355	355	355	355	355	355	355	355	355	365	365
Fuel 380												
Jet A1	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre
Butane 2,75kg												
Butane 6kg												
Butane 12,5kg												
Butane 32kg												

N.B: Les prix indiqués sont en FCFA/ Litre

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 A 2009

MOIS	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
ANNEE												
2009	555	555	555	555	570	585	585	585	585	585	575	565
2008	555	555	555	555	555	570	585	585	585	585	575	565
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-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		Coûts fixes		
Type de route	RR Assez bon		Amortissement		160,00
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Frais financiers		180,00
Conditions économiques	déc-09		Assurances véhicule		15,00
Caractéristiques du véhicule			Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule neuf		Salaires et charges salariales		19,56
Marque et type			Taxes et droits divers		16,70
Carburant utilisé	Gas-oil		Total Coûts fixes		391,26
Capacité (charge utile)	40	tonnes	Coûts variables		
Nombre total de pneus	18	(16+2 secours)	Carburant		444,00
Éléments financiers			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 route		15,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	555	Total Coûts variables		911,21
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais Généraux		130,25
Assurances véhicule	(FCFA/an)	1500 000	Coût d'exploitation du véhi		1432,72
Assurances marchandises	(FCFA/an)		COÛT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE		
Salaires équipage	(FCFA/mois)	130 000	(FCFA/T-Km)		
Charges salariales	(FCFA/an)	396 240	Coûts fixes		
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 500 000	Taux de chargem	80%	44,77
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 670 000	Aller-Retour	90%	39,80
Conditions d'exploitation			Salaires et charges	100%	35,82
	unité			120%	29,85
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 vidange	(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 coûts)	10,0%			
Frais financiers sur le capital inves	(%/an)	18,0%			
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhici	20,0%			

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

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

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

R-10.4 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 route	Route en terre et piste en état	Coûts fixes		
Catégorie de véhicule	Camion moyen	Amortissement	84,38	
Conditions économiques	decembre 2009	Frais financiers	0,00	
Caractéristiques du véhicule		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	Total Coûts fixes	182,66	
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)			
Eléments financiers	unité	Prix TTC	Coûts variables	
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	27 000 000	Carburant	346,88
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	345 000	Lubrifiants	14,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	555,00	Pneumatiques	64,69
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Entretien et réparation	150,00
Assurances véhicule	(FCFA/an)	520 000	Frais de route	65,00
Assurances marchandises	(FCFA/an)		Total Coûts variables	640,56
Salaires équipage	(FCFA/mois)	60 000	Frais Généraux	41,16
Charges salariales	(FCFA/an)		Coût d'exploitation du véhicule	864,39
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 040 000		
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	332 600		
Conditions d'exploitation			COÛT DE REVIENT A LATONNE-KILOMETRE	
Ratio chauffeur/véhicule		1,00		
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	20	Taux de chargement moyen	(FCFA/T-Km)
Kilométrage annuel	(km/an)	16 000	Aller-Retour	172,88
Durée de vie train de pneus neuf	(km)	32 000		144,06
Kms parcourus entre deux vidan	(km)	2 000		123,48
Consommation de carburant	(litres/100 km)	63		108,05
Consommation de lubrifiants	(l/vidange)	28	Tarifs pratiqués	(FCFA/T-Km)
Entretien et réparation	(FCFA/an)	2400 000		
Frais généraux	(% autres coûts)	5,0%		
Frais financiers sur le capital inv	(%/an)	0,0%	- distance moyenne de transport	km
Valeur résiduelle du véhicule	% prix du véhicu	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 compte : TTR (265 000 FCFA/an), droits de visite technique (10 000 FCFA/an), DTR (3 600 FCFA/voyage).

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

R-10.2 Estimation du coût d'exploitation				
Liaison interurbaine : Bamako - San				
DONNEES DE BASE		DETAILS DE CALCUL		
Pays	Mali			Prix TTC (FCFA/Km)
Type de route	Route revêtue en moyen état			
Catégorie de véhicule	autobus			
Conditions économiques	01/12/2009			
Caractéristiques du véhicule				
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion			
Marque et type	Mercedes 0303			
Carburant utilisé	Gas-oil			
Capacité (charge utile)	50 places			
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)			
Eléments financiers		unité	Prix TTC	Coûts variables
Prix du véhicule avec pne	(FCFA)	25 000 000		Carburant 194,25
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	280 000		Lubrifiants 6,86
Prix du carburant	(FCFA/litre)	555		Pneumatiques 28,00
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000		Entretien et réparation 8,47
Assurances véhicule	(FCFA/an)	200 000		Frais de route 21,18
Assurances personnes tra	(FCFA/an)	580 000		Total Coûts variables 258,75
Salaires équipage	(FCFA/mois)	130 000		Frais Généraux 39,11
Charges salariales	(FCFA/an)	45 000		
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 800 000		Coût d'exploitation du véhicule 430,19
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 050 000		
Conditions d'exploitatio		unité	COUT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE	
Ratio chauffeur/véhicule		1,00		
Durée de vie du véhicule	(années)	4		
Kilométrage annuel	(km/an)	85 000		
Durée de vie train de pneu	(km)	60 000		
Kms parcourus entre deux	(km)	3 500		
Consommation de carburant	(litres/100 km)	35		
Consommation de lubrifiant	(litres/vidange)	24		
Entretien et réparation	(FCFA/an)	720 000		
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%		
Frais financiers sur le cap	(%/an)	10,0%		
Valeur résiduelle du véhic	% prix du véhicule	15,0%		
Source : Bani Transports				
(*) 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.				

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

Désignation	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nombre d'accidents	1 141	2 269	2 170	0	0	2 349	2 333	2 933	2918	2568
- piétons	315	355	360			369			842	760
- deux-roues	107	749	720			825			3429	2934
- voitures particulières	367	792	800			830			936	1053
- transports collectifs	255	292	200			223			1881	571
- poids lourds	97	81	90			102			81	132
Nombre de victimes	1 478	1 377	0	1 722	2 059	2 425	2 832	3 743	4095	3398
- tués	109	140		127	170	180			157	156
- blessés graves	642	715		813	737	750			1840	1607
- blessés légers	727	522		782	1152	1495			2098	1635
Nombre de tués	109	140	0	124	170	190	168	155	157	156
- piétons	48	71		66	66	72				54
- occupants deux-roues	26	39		39	67	69				86
- occupants voitures particulières	5	14		12	8	12				7
- occupants transports collectifs	23	11		5	19	22				9
- occupants poids lourds	7	5		2	10	15				0
Nombre de blessés graves	642	715	0	784	737	887	1 388	1 808	1840	1607
- piétons	190	205		153	177	185				367
- occupants deux-roues	204	353		359	384	500				1119
- occupants voitures particulières	37	83		128	65	80				50
- occupants transports collectifs	199	66		119	91	97				71
- occupants poids lourds	12	8		25	20	25				0
Nombre de blessés légers	727	592	0	771	1 152	1 348	1 276	1 780	2098	1755
- piétons	145	119		145	190	225				251
- occupants deux-roues	270	311		31	690	795				1277
- occupants voitures particulières	123	116		404	60	80				54
- occupants transports collectifs	178	39		94	194	200				173
- occupants poids lourds	11	7		97	18	48				0

Source : BRCTU - District de Bamako

2009

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
Dozentza	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	41	440	287	1321	474	515	764	297	551	359	498	1031
Koulikoro	615	373	220	1254	655	448	697	478	484	292	431	964
Koutiala	391	75	351	891	989		334	812	135	156	140	828
Ménaka	1502,96	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	2008	2009
Longueur réseau ferroviaire	km	729	729	729	729	729	729
Longueur voie principale	km	643	643	643	643	729	729
Longueur voie de service	km	70	70	70	70	70	70
Longueur voie de branchement particuliers et de	km	15	15	15	15	15	15
Densité ferroviaire	%	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59
Effectif moyen locomotives	Nombre	14	16	20	20	20	20

Source : CPS/MET - TRANSRAIL

EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES ANNEE 2009

DESIGNATION	REALISATION
INTERUPTION ET RALENTISSEMENT VOIE	
Nombre de ralentissement instaurés	32
Nombre de ralentissements relevés (réduction de la longueur)	50
Nombre de ralentissements en fin de mois	945
Dont instaurés depuis plus de 30 jours	41
Dont instaurés depuis plus de 60 jours	20
Dont instaurés depuis plus de 90 jours	874
Longueur cumulée des ralentissements instaurés plus 90 j	213
TELECOMMUNICATIONS	
Nombre d'interruptions circuit de régulation	ND
Durée totale des interruptions circuit régulation (h)	ND
Durée totale des interruptions circuit omnibus	ND
Durée totale des interruptions circuit omnibus (h)	ND
Nombre d'interruptions liaison sotelma	ND
Nombre d'interruptions liaison radio BLU (h)	ND
Nombre d'interruptions liaison radio VHF/UHF	ND
Nombre d'interruptions liaison radio VHF/UHF (h)	ND
	ND
INCIDENTS D'EXPLOITATION	
Nombre de déraillement traint de voyageur en plein voie	ND
Nombre de déraillement traint de marchandises en plein voie	ND
Durée totale interception pleine voie due aux déraillements (h)	ND
Nombre de déraillement sur voie de service	ND
Nombre de tamponnement et collisions	ND
Nombre de blessés dus à l'activité ferroviaie	ND
Nombre de mort dus à l'activité ferroviaire	ND
	ND

Source: TRANS RAIL

NB: le circuit avec le vol des fils ne fonctionne pas depuis septembre 2009

PERFORMANCES DU MATERIEL ROULANT ANNEE 2009

DESIGNATION	REALISATION 2009
LOCOMOTIVES DE LIGNE	
Parc total	20
Parc en exploitation	14
Effectif moyen du parc locomotives (*)	11
Taux de disponibilité (%)	80%
Nombre de detrèsses aux 100000km	22
Taux d'utilisation (%) (**)	67%
Kilometrage mensuel par locomotive disponible(km)	7369
Temps d'utilisation moyen par jour d'une locomotive de fret (h)	16
Vitesse moyenne d'utilisation (km/h)	17
WAGONS MARCHANDISES	
Parc en exploitation	610
Effectif moyen disponible (**)	549
Taux de disponibilité parc (%)	90%
Nombre de wagon chargés	760
Rotation moyenne par disponible (jours)	21
WAGONS MARCHANDISES DES PARTICULIERS	
Parc en exploitation	-
Taux de disponibilité (%)	-
Nombre de wagon chargés	-
Rotation moyenne par disponible (jours)	-
VOITURES VOYAGEURS	
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 (Chaumage exclut)

RESULTATS DU TRAFIC VOYAGEURS ANNEE 2009

DESIGNATION	REALISATION 2009
OFFRE DE TRANSPORT (000 000 sko)	
Trafic National au Mali	56,258
Trafic International au Mali	3,054
Trafic International au Senegal	8,190
Total sko	67,501
NOMBRE DE VOYAGEURS (u)	
Trafic National au Mali	109 434
Trafic International au Mali	633
Trafic International au Senegal	1 604
Total	111 671
VOLUME (000 000 vk)	
Trafic National au Mali	43,673
Trafic International au Mali	1,870
Trafic International au Senegal	12,083
Total voyageur -km	57,626
RECETTES VOYAGEUR (000 000 FCFA)	
Trafic National au Mali	414,604
Trafic International au Mali	11,938
Trafic International au Senegal	29,223
Total recettes voy et Bag (000 000 FCFA)	455,765
RECETTES BAGAGES (000 000 FCFA)	
Trafic National au Mali	63,568
Trafic International au Mali	338,955
Trafic International au Senegal	85,611
Total recettes Bag (000 000 FCFA)	488,134
Total recettes voy et Bag (000 000 FCFA)	943,9
TAUX D'OCCUPATION moyen (%)	
Trafic National au Mali	78%
Trafic International au Mali	61%
Trafic International au Senegal	148%
TAUX D'OCCUPATION moyen (%)	85%
RECETTES PAR VK (FCFA)	
Trafic National au Mali	9
Trafic International au Mali	6
Trafic International au Senegal	2
Recettes moyenne par vk (FCFA)	8

Source: TRANS RAIL

RESULTATS DU TRAFIC MARCHANDISES ANNEE 2009

DESIGNATION	REALISATION 2009
TONNE (000t)(*)	
Hydrocarbure Mali	4,85
Autres Hydrocarbures	0,04
Conteneurs	144,41
Engrais et pesticides	51,64
Céréales	19,94
Sel	0,90
Sucres et produits alimentaires	25,37
Ciment et matériaux de constructions	54,98
Coton	4,74
attapulgite	55,28
Soufre*	0,00
Autres	28,60
Total	390,75
Nombre de wagons cahargés en montée	8834
Nombre de wagon chargés en descente	1850
Chargement moyen par wagon	37
VOLUME (000000tk)(*)	
Hydrocarbure Mali	4,98
Autres Hydrocarbures	0,01
Conteneurs	178,58
Engrais et pesticides	62,85
Céréales	22,29
Sel	0,61
Sucres et produits alimentaires	27,76
Ciment et matériaux de constructions	50,69
Coton	4,70
attapulgite	3,16
Soufre*	0,00
Autres	31,30
Total	386,87

NB: Conteneur en descente il sagit là du coton conteneurisé

Source: TRANS RAIL

RESULTATS DU TRAFIC MARCHANDISES ANNEE 2009

DESIGNATION	REALISATION 2009
RECETTES (000000FCFA)(*)	
Hydrocarbure Mali	166,41
Autres Hydrocarbures	0,36
	7968,79
Engrais et pesticides	1739,11
Céréales	622,47
Sel	18,10
Sucres et produits alimentaires	8451,33
Ciment et matériaux de constructions	1475,65
Coton	118,76
attapulгите	91,45
Soufre*	0,00
Autres	838,29
Total	13890,72
RECETTES PAR TK (FCFA)	
Hydrocarbure Mali	33
Autres Hydrocarbures	28
Conteneurs	45
Engrais et pesticides	28
Céréales	28
Sel	30
Sucres et produits alimentaires	31
Ciment et matériaux de constructions	29
Coton	25
attapulгите	29
Soufre*	0
Autres	27
Moyenne	36

Source: TRANS RAIL

SYNTHESE DES RESULTATS DU TRAFIC ANNEE 2009

DESIGNATION	REALISATION 2009
TRAFIC MARCHANDISES	
Tonnage(000t)	391
Volume (000000 tonne kilometre)	387
Recettes (000 000 F CFA)	13 891
Recettes Tonne kilometre (F CFA)	36
TRAFIC VOYAGEURS	
Nombre de voyageur (voyageur)	109 434
Volume (000 000 vk)	58
Recettes (000 000F CFA)	944
Siège-kilomètre offerts (000 sko)	68
Recettes par vk (F CFA)	8
TRAFIC TOTAL	
Volume trafic total (000 000 uk)	444
Recettes trafic total (000 000 F CFA)	14 835
Péages SEFICS (000 000 F CFA)	758
Péages PTB (000 000 F CFA)	510
Recettes totales (000 000 F CFA)	16 102

Source: TRANS RAIL

**SYNTHESE ELEMENTS FINANCIERS
ANNEE 2008 - 2009**

EN MILLIONS DE FCFA

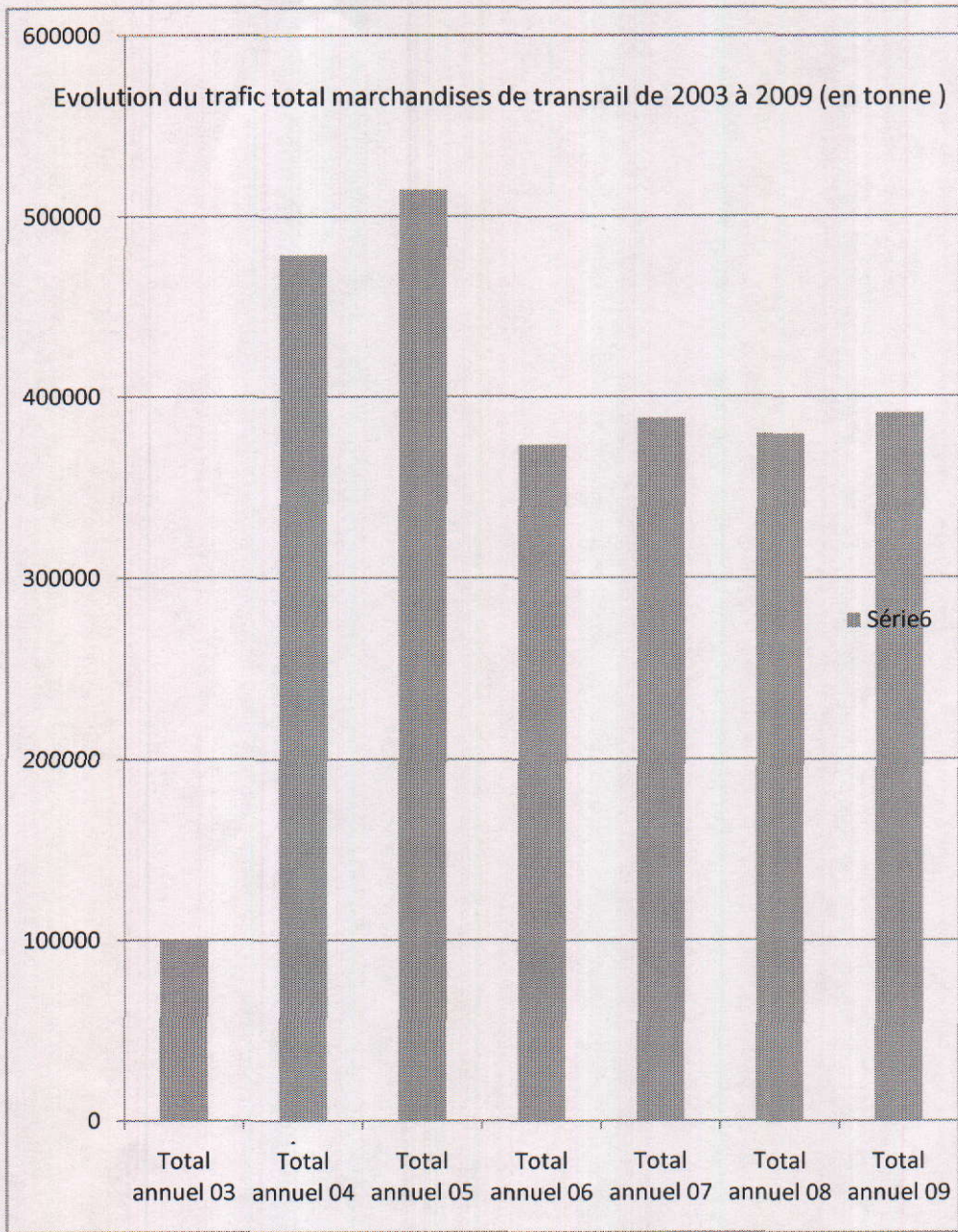
DESIGNATION	RESULTATS	
	2008	2009
Voyageurs, bagages et express	1512	1360
Marchandises	13610	13679
Divers	2769	4300
TOTAL PRODUIT D'EXPLOITATION	17891	19339
Charges d'exploitation (hors provisions et redevances)	17552	16999
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	-322	1661
Redevances	661	678
Dotations amortissements et provisions	2934	2420
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	21146	20097
Produits financiers		
Charges financières	725	1352
RESULTAT FINANCIER	725	-1352
Produits hors exploitation (,,)		
Charges hors exploitation	7	-129
RESULTAT AVANT IMPOTS	-3987	-2239
Impots	63	63
RESULTAT APRES IMPOTS	-4050	-2302

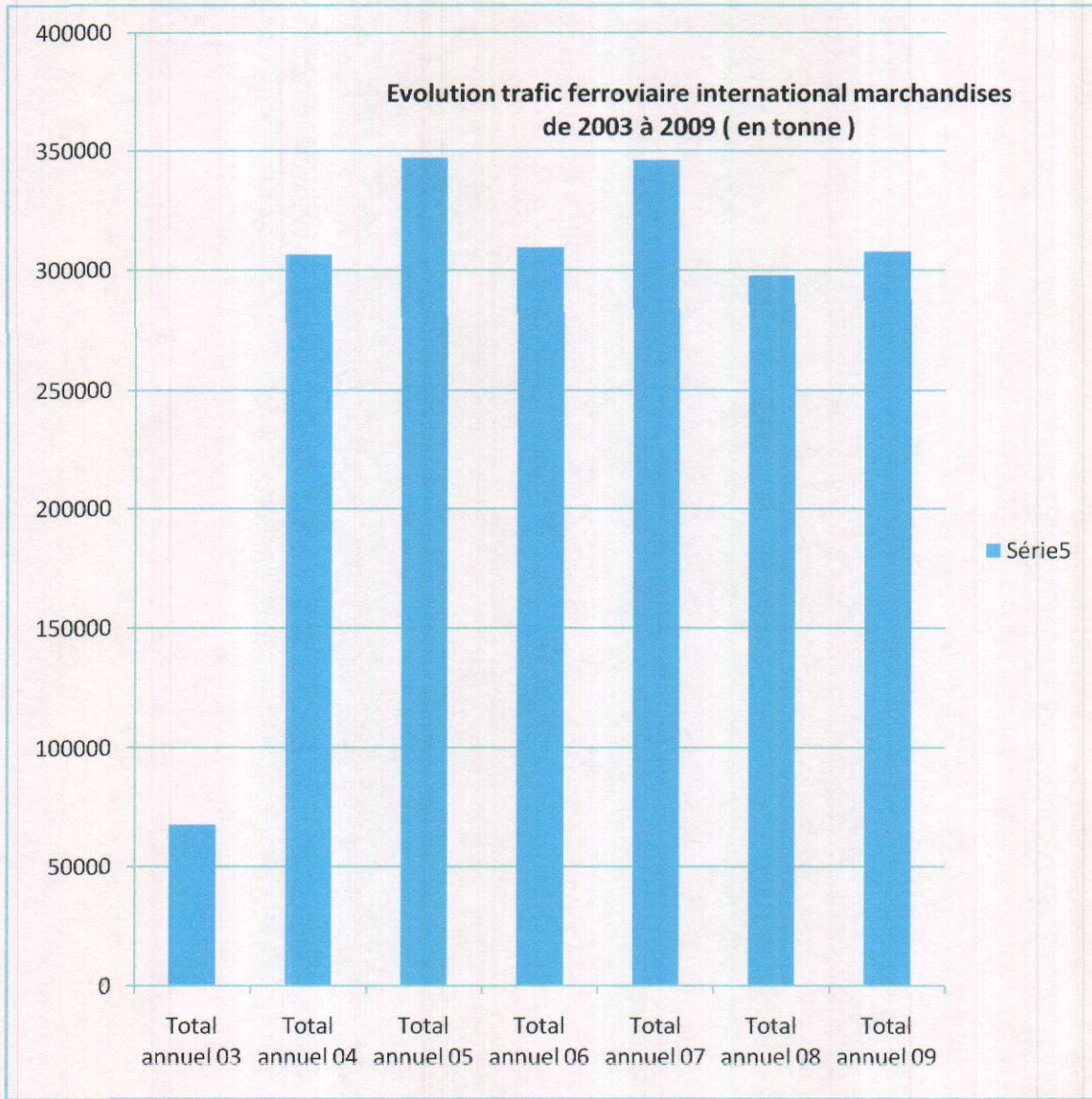
Source: Transrail

RESULTATS DE TRAFIC SUR L'AXE FERROVIAIRE DAKAR - BAMAKO

DESIGNATION	TRAFIC					TOTAL GENERAL	NOMBRE WAGONS		TOTAL
	NATIONAL		INTERNATIONAL				CHARGE		
	SENEGAL	MALI	MONTE	DESCENTE	S/TOTAL	MONTEE	DESCENTE		
Total annuel 03	21368	10690	48438	19166	67604	99662			
Total annuel 04	133393	38529	234086	72734	306820	478742	3588	319	2430
Total annuel 05	149129	18128	266301	81068	347369	514626	8500	3654	12154
Total annuel 06	47868	15643	244162	65523	309685	373196	7938	2779	10717
Total annuel 07	26240	15685	289420	56735	346155	388080	10117	2584	12701
Total annuel 08	65962	14949	244389	53686	298075	378986	8837	2287	11124
Total annuel 09	56938	25743	266493	41579	308072	390753	8834	1850	10684

Source : Transrail





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 entrée à l'escale de Gao très ensablée
Gao - Ansongo	100	id	zone de vallée fossile

2 - Bief amont (Bamako-Kouroussa)

Bamako - Kégnéba	226	de fin juin à début décembre	lit unique sur formations rocheuses
Kégnéba - Kourouma	145	id	id

3 - Biefs adjacents (Canaux de l'Office du Niger, Diaka, Bani, Bara-Issa, Milo)

Canaux de l'Office du Niger	200	toute l'année	mouillage minimum de 0,90 m
Diaka	50	de mi-août à fin décembre	navigable jusqu'à Tenenkou
Bani	225	id	navigable jusqu'à San
Bara-Issa	200	id	tracé étroit et sinueux
Milo (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**

Indicateurs	unité	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Longueur réseau fluvial	km	2334	2334	2334	2334	2334	2334
Longueur voie principale	km	1551	1551	1551	1551	1551	1551
Longueur voie secondaire	km	783	783	783	783	783	783
Longueur voie navigable du réseau	km	1308	1308	1308	1308	1308	1308
Période de navigabilité	mois	5 à 6	5 à 7	5 à 6	4 à 5	4 à 5	4 à 5

Source : CPS/MET - COMANAV

N-2 Caractéristiques de la flotte fluviale

2009/2010

Flotte de la Compagnie Malienne de Navigation

Type de bateau	Nom	nombre	Capacité unitaire		Capacité totale	
			place	tonnage	place	tonnage
Courrier	Général A. Soumaré	1	288	130	288	130
Courrier	Tombouctou	1	305	130	305	130
Courrier	Kankou Moussa	1	448	130	448	130
Pousseur	Méguetan	1				
Automoteur	Gouina	1	100	200	100	200
Pétrolier	Sony Ali Ber	1		330		330
Remorqueur	kourouba	1				
Barge	Bourry Touré	1		235		235
Barge	Mafouné	1		240		240
Barge	Issaka Kané	1		240		240
Barge	Bréma Fria	1		240		240
Barge	Toumat	1		95		95
Barge	Mamadou Fomba	1		95		95
Barge Blao	N° 1-2-3-4-5-6	6		180		1 080
Chaland 200 t	N° 1 2-3-4-5-6	2		200		1 000
Chaland 85 t	Quartz n° 3 6	1		85		190
Chaland 150 t	Quartz n° 19	1		150		150
Total matériel flottant CMN		27			1 141	6 265

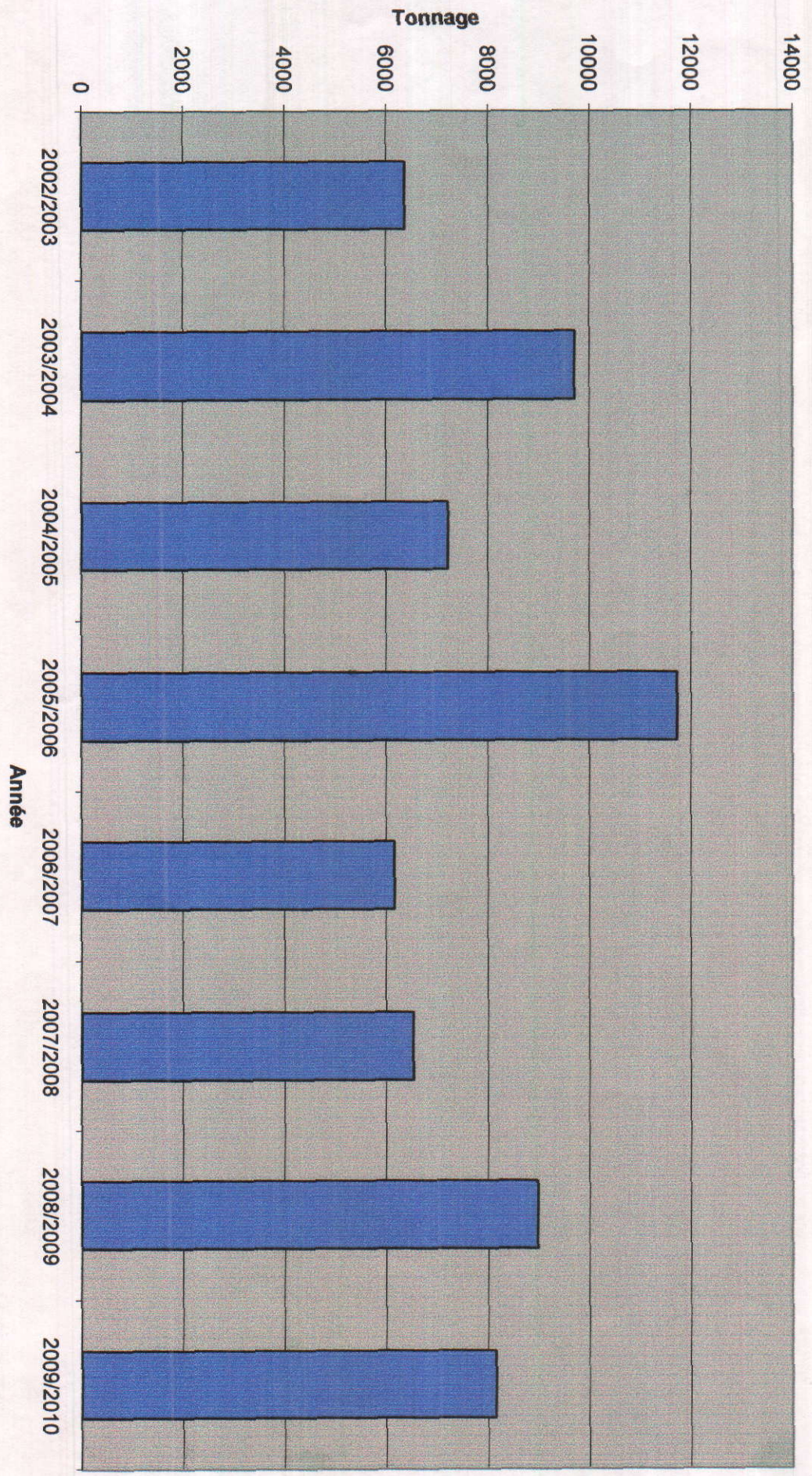
Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

N-3 Trafic des principales escales fluviales de la CMN

Escale portuaire	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010
1. Tonnage embarqué (en tonnes)								
Total	6360	9709	7213	11723	6150	6465	8982	
Koulikoro	344	844	281	656	351	164	565	394
Niamina	2	0	0	0	1	1	0	3
Ségou	51	266	116	1404	395	125	539	266
Markala	1	5	3	6	2	11	2	10
Dioro	0	1	1	1	1	0	0	0
Macina	1	5	13	2	1	0	8	2
Diafarabé	0	2	0	0	0	0	0	0
Mopti	5561	7058	5870	7861	4612	5746	7128	6632
Aka	0	0	0	0	0	2	0	1
Niafunké	17	93	24	93	42	24	99	101
Tonka	23	66	135	121	77	81	113	112
Diré	103	613	544	517	195	155	159	286
Kabara	139	199	105	243	201	80	170	237
Modiokoy	0	1	0	1	0	2	3	5
Rharous	10	13	14	15	14	59	16	11
Temera	0	2	0	0	0	5	1	1
Bourem	9	13	20	44	21	0	30	8
Bamba	2	13	9	2	12	8	25	24
Gao	96	515	79	756	223	0	123	57
						59		
2. Tonnage débarqué (en tonnes)								
Total	6300	9709	7213	11723	6150	6523	8982	
Koulikoro	106	1014	510	489	201	72	108	163
Niamina	0	0	0	0	1	2	0	0
Ségou	36	84	38	175	122	27	30	116
Markala	1	6	6	12	5	3	2	4
Dioro	0	1	0	0	0	0	1	0
Macina	6	5	5	2	4	2	1	9
Diafarabé	0	0	0	3	5	0	6	1
Mopti	95	207	63	457	145	119	161	172
Aka	1	9	5	2	10	2	3	2
Niafunké	37	1095	100	75	98	63	414	162
Tonka	18	42	35	286	150	25	378	74
Diré	412	976	1662	369	336	67	1292	1822
Kabara	5249	5365	4349	8456	4746	5763	6055	5042
Modiokoy	6	10	4	3	4	8	10	3
Rharous	188	96	45	31	52	43	86	101
Temera	3	8	3	4	3	36	13	6
Bourem	18	69	176	39	66	13	144	128
Bamba	24	30	48	270	20	134	84	61
Gao	100	692	164	1050	183	145	193	281
3. Tonnage total (en tonnes)								
Total	12659	19417	14427	23445	12301	13048	17964	
Koulikoro	450	1858	791	1146	551	236	674	557
Niamina	2	0	0	0	2	2	1	3
Ségou	87	350	154	1579	517	152	569	382
Markala	2	11	9	18	7	14	5	13
Dioro	0	2	1	1	1	0	1	1
Macina	6	10	19	4	5	2	8	11
Diafarabé	0	2	0	3	5	0	6	1
Mopti	5657	7265	5933	8318	4758	5865	7289	6803
Aka	1	9	5	2	10	4	3	4
Niafunké	54	1188	124	169	140	87	513	263
Tonka	41	108	170	407	227	106	491	186
Diré	514	1589	2206	886	532	222	1451	2108
Kabara	5388	5564	4454	8699	4946	5843	6225	5279
Modiokoy	6	11	5	5	4	9	13	8
Rharous	198	109	59	46	66	103	103	112
Temera	3	9	3	4	3	14	14	8
Bourem	28	82	196	83	88	142	174	136
Bamba	26	43	57	273	31	41	109	85
Gao et Kidal	196	1207	243	1805	406	204	315	338

Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

Evolution des tonnages Embarqués par la Compagnie Malienne de Navigation 2009 -2010



N-4 Production de la Compagnie Malienne de Navigation

Indicateur	Unité	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010
------------	-------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

1. Transport de voyageurs

nombre de voyageurs	nombre	11 213	7 082	5 647	8 215	5 187
voyageurs-kilomètres	milliers V-km	8 058	3 936	3 004	4 297	2 343
parcours moyen voyageur	km	719	556	532	523	452
parcours bateaux	bateaux-km	57 744	45 020	nd	nd	
nombre de rotations	nombre	25	21	18		
voyageurs par rotation	nombre	449	337	nd	nd	
recettes voyageurs	milliers FCFA	521 112	287 674	155 255	263 659	92 454
recette par V-km	FCFA / V-km	65	73	52	61	39
coût moyen par V-km	FCFA / V-km	52	112	nd		
recette moyenne / coût moyen	%	1	1	nd		

2. Transport de marchandises

tonnage de fret et bagages	tonne	11 723	6 151	6 525	8 982	8 151
tonnes-kilomètres	milliers de T-km	6 132	2 820	2 740	3 854	3 432
distance moyenne de transport	km	523	258	420	429	421
parcours bateaux	bateaux-km	666 036	50 312	nd		
nombre de rotations	nombre	33	27	22		
tonnage par rotation	nombre	355	228	nd		
recettes marchandises	milliers FCFA	554 621	260 430	225 866	271 842	297 840
recette par T-km	FCFA / T-km	90	92	82	70	86
coût moyen par T-km	FCFA / T-km	58	142	nd		
recette moyenne / coût moyen	%	2	65	nd		

3. Manutention

tonnage de coton fibre	tonne	7 426	nd	nd	nd	nd
recettes de manutention	milliers FCFA	29 701	nd	nd	nd	nd
recette moyenne par tonne	FCFA / tonne	4 000	nd	nd	nd	nd
coût moyen par tonne	FCFA / tonne	1 970	nd	nd	nd	nd
recette moyenne / coût moyen	%	2	nd	nd	nd	nd

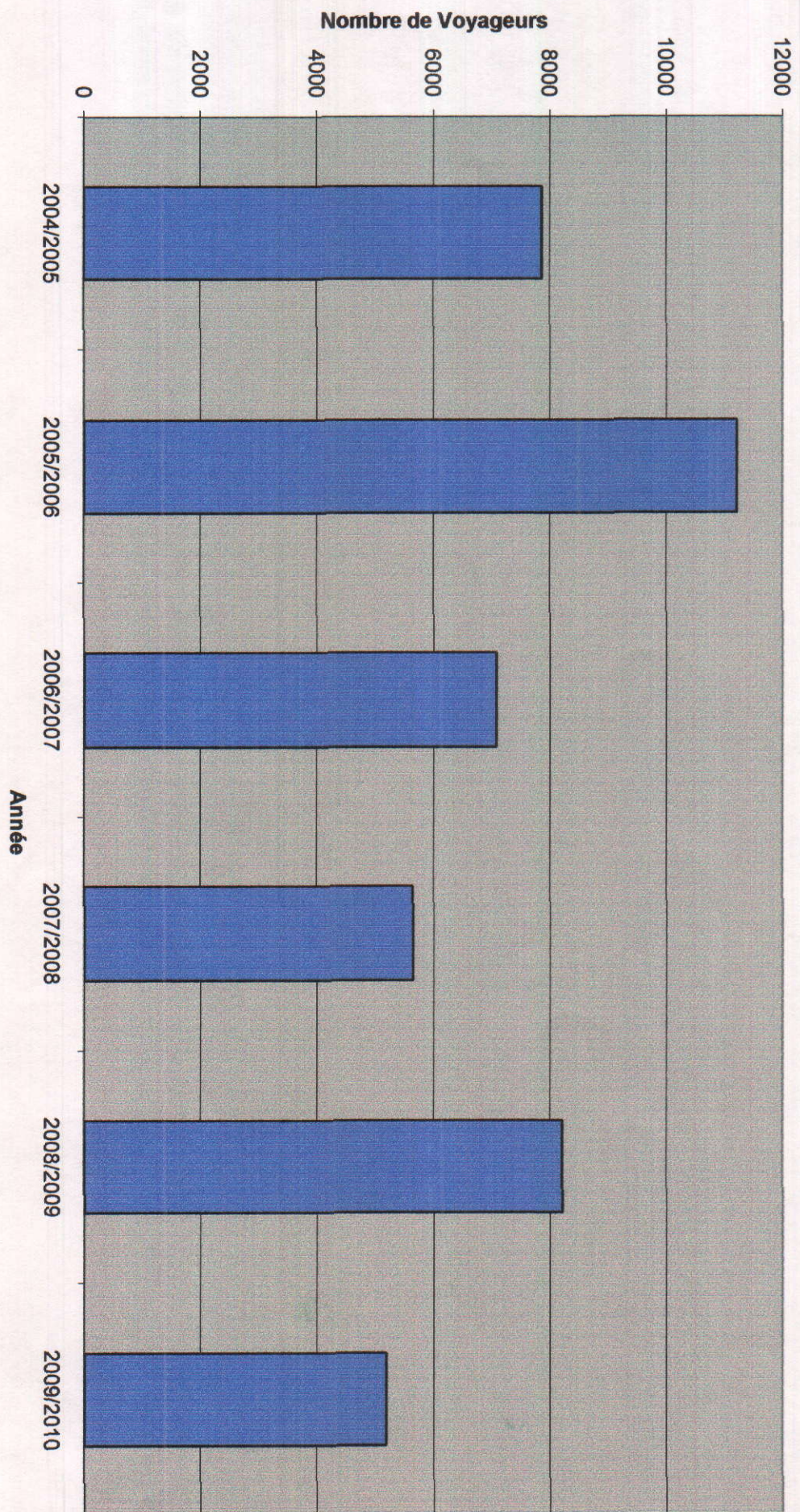
Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

TRANSPORT AERIEN



TRANSPORT AERIEN

Evolution du nombre de voyageurs transportés par la Compagnie Malienne de Navigation 2009-2010



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/Sen (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 (b)	14°26N / 11°26W	2	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/Barba (b)	14°30N / 14°05W	2	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	2	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
Balle	13°48N / 10°51W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Balle	13°48N / 10°51W	3	800 x 25	Argile + sable	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	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Bourem	17°02N / 00°24W	3	1 550 x 50	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Dioïla	12°30N / 06°48W	3	500 x 30	Argile dur	Moins de 5,7 T	Délaissé - impraticable
Douentza	15°00N / 02°55W	3	800 x 40	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Gourma-Rharou	17°00N / 20°90W	3	700 x 50	Latéritique	Moins de 5,7 T	Restriction possible
Faladié	13°09N / 08°20W	3	700 x 50	Argile	Moins de 5,7 T	Délaissé - impraticable
Kidal	18°26N / 01°25W	3	1 500 x 50	Latéritique	DC 3	Info DNAC 72 H avant le vol
Kita	13°32N / 08°03W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	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	1 200 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	15°51N / 02°26W	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 24 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	11°20N / 05°42W	3	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

Tériabougou(Bia)5°30w/13°12N	4	800x30	Latéritique	5T700	
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 aéronef ou d'un abri-passagers.

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

EVOLUTION DES INDICATEURS DES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES

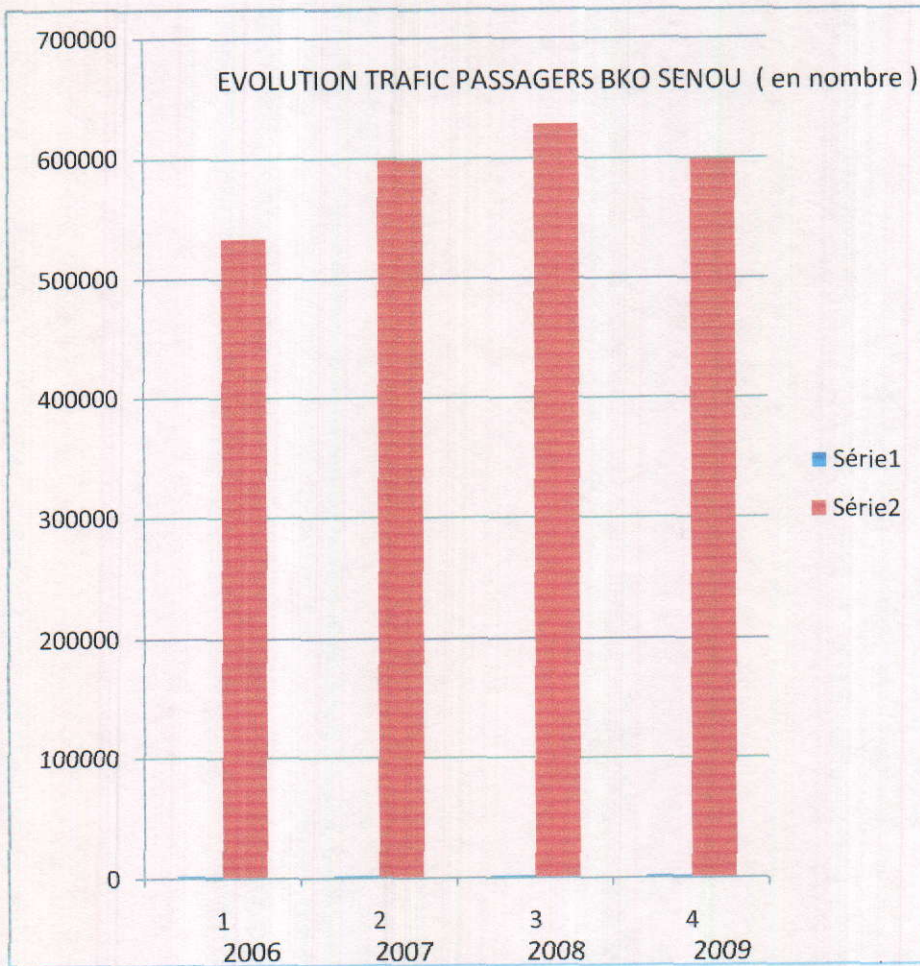
Indicateurs	unité	2005	2006	2007	2008	2009
Nombre d'aéroports d'envergure internationale	Nombre	6	6	6	6	6
Nombre d'aéroports d'envergure nationale	Nombre	19	19	19	19	19
Nombre d'aérodromes privés	Nombre	4	5	5	5	5

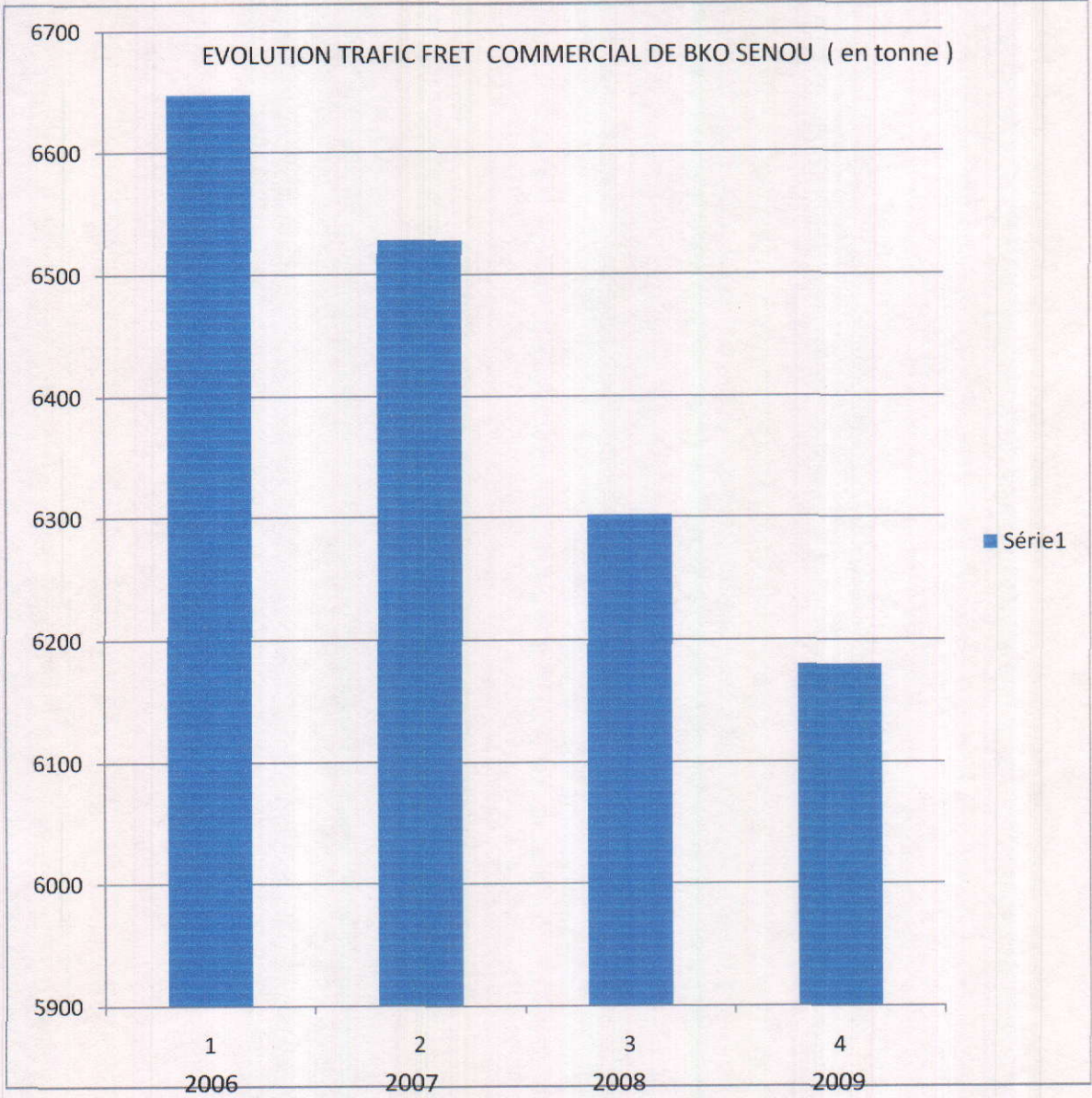
Source : CPS/MET - ANAC-ADM

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

année	2006	2007	2008	2009
1. Mouvements d'aéronefs (nombre)				
- au départ	5546	5461	6243	5863
- à l'arrivée	5546	5461	6243	5834
total arrivée + départ	11092	10922	12486	11697
2. Trafic de passagers (nombre)				
départ	235501	251058	266966	268216
l'arrivée	222129	243357	244426	231845
arrivée + départ	457630	494415	511392	500061
arrivée + départ+transit	533434	598713	628290	599040
transit	75804	104298	116898	98979
3. Trafic de frêt commercial (tonnes)				
- au départ	2156	1893	1596	1632
- à l'arrivée	4492	4635	4706	4548
total arrivée + départ	6648	6527,958	6302	6180
4. Trafic de poste (tonnes)				
- au départ	21	16	26	24
- à l'arrivée	49	58	82	109
total arrivée + départ	69	75	108	133

Source: AEROPORTS DU MALI
Annuaire statistique 2009



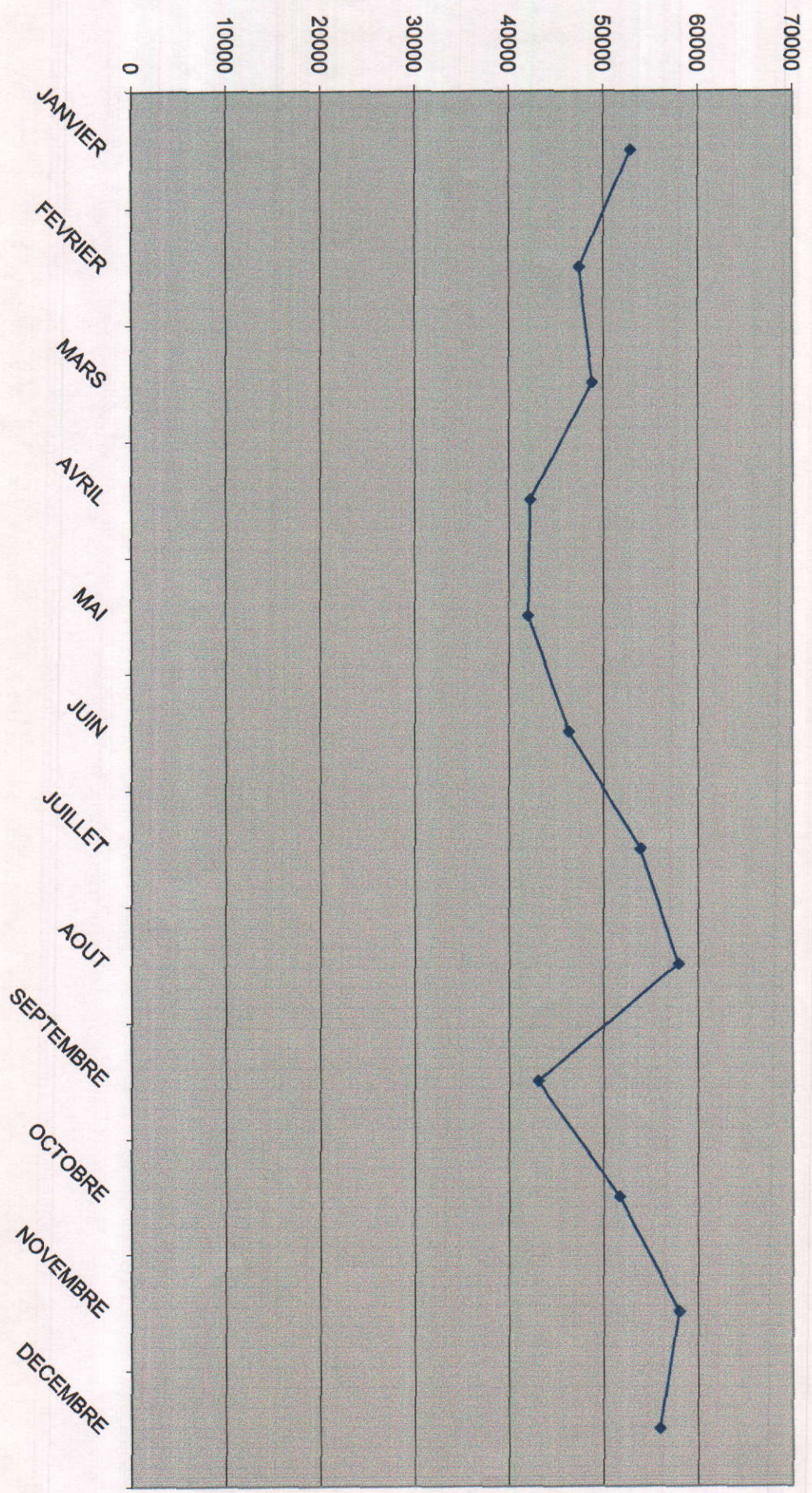


TRAFFIC AERIEN COMMERCIAL DE L'AEROPORT DE BAMAKO - SENOU PAR MOIS
ANNEE 2009

MOIS	MOUVEMENTS			PASSAGERS				FRETE EN KG			POSTE EN KG			
	A	D	A+D	A	D	A+D	TR	TOTAL	A	D	A+D	A	D	A+D
JANVIER	552	552	1104	21163	23667	44830	8067	52897	321347	48724	370071	10867	3396	14263
FEBVIER	463	463	926	18394	21323	39717	7759	47476	259114	48917	308031	7708	1296	9004
MARS	512	512	1024	17421	22491	39912	8936	48848	440324	91465	531789	8189	1344	9533
AVRIL	456	456	912	16156	19458	35614	6694	42308	313932	289460	603392	7285	2781	10066
MAI	453	453	906	16405	18093	34498	7573	42071	361722	392930	754652	8785	2855	11640
JUIN	429	429	858	20508	18796	39304	7059	46363	383805	215307	599112	7343	1406	8749
JUILLET	483	483	966	24390	21889	46279	7675	53954	396331	76700	473031	8559	3989	12548
AOÛT	510	510	1020	20842	28240	49082	8831	57913	391443	129206	520649	12882	1503	14385
SEPTEMBRE	467	467	934	15477	19942	35419	7672	43091	420356	55676	476032	12032	1184	13216
OCTOBRE	503	503	1006	19325	22860	42185	9506	51691	398257	62036	460293	10150	979	11129
NOVEMBRE	502	502	1004	20701	27090	47791	10215	58006	447652	73436	521088	5954	1086	7040
DECEMBRE	504	504	1008	23321	22780	46101	9884	54422	447783	49483	497466	8269	2954	11223
TOTAL (2009)	5834	5863	11697	231845	268216	500061	98979	599040	4547683	1632132	6179815	109722	24000	133722
TOTAL (2008)	6243	6243	12486	244426	266966	511392	116898	628290	4705880	1596102	6301982	82500	19398	101898
Variation	-6,55	-6,55	-6,55	-5,22	-0,13	-2,08	-14,57	-4,41	-2,63	-3,93	-2,96	30,94	27,11	30,32

SOURCE: Aeroport du Mali

EVOLUTION MENSUELLE DU TRAFIC VOYAGEURS DE BAMAKO-SENOU EN 2009

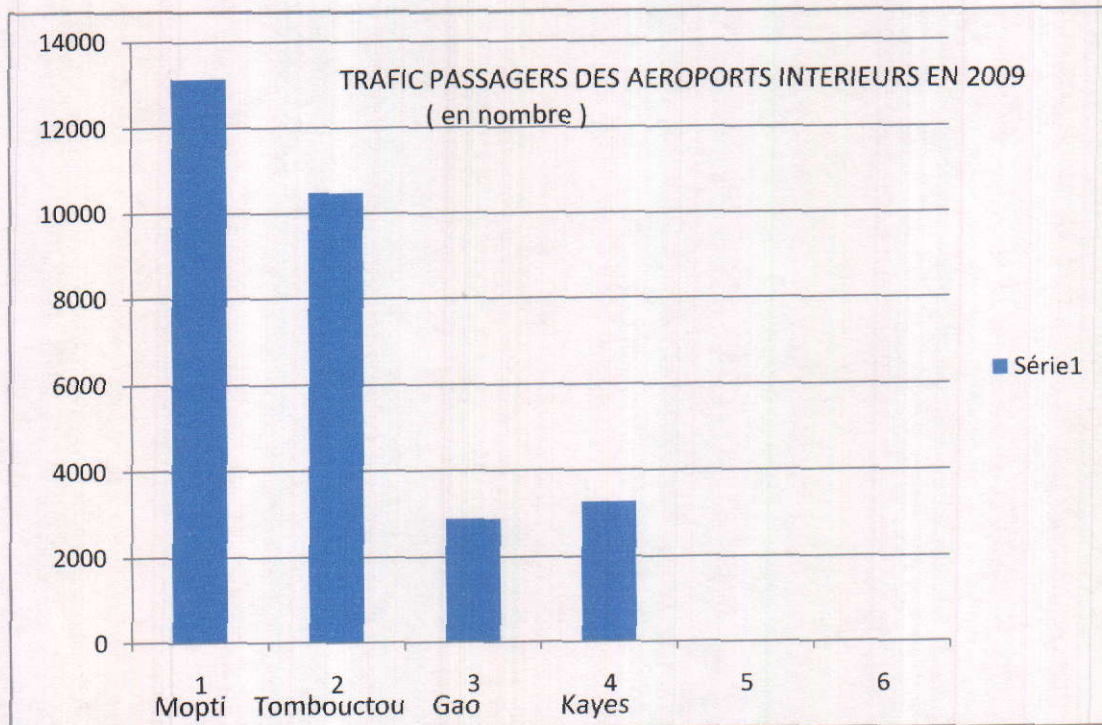


A - 2 Evolution du trafic commercial des aéroports intérieurs

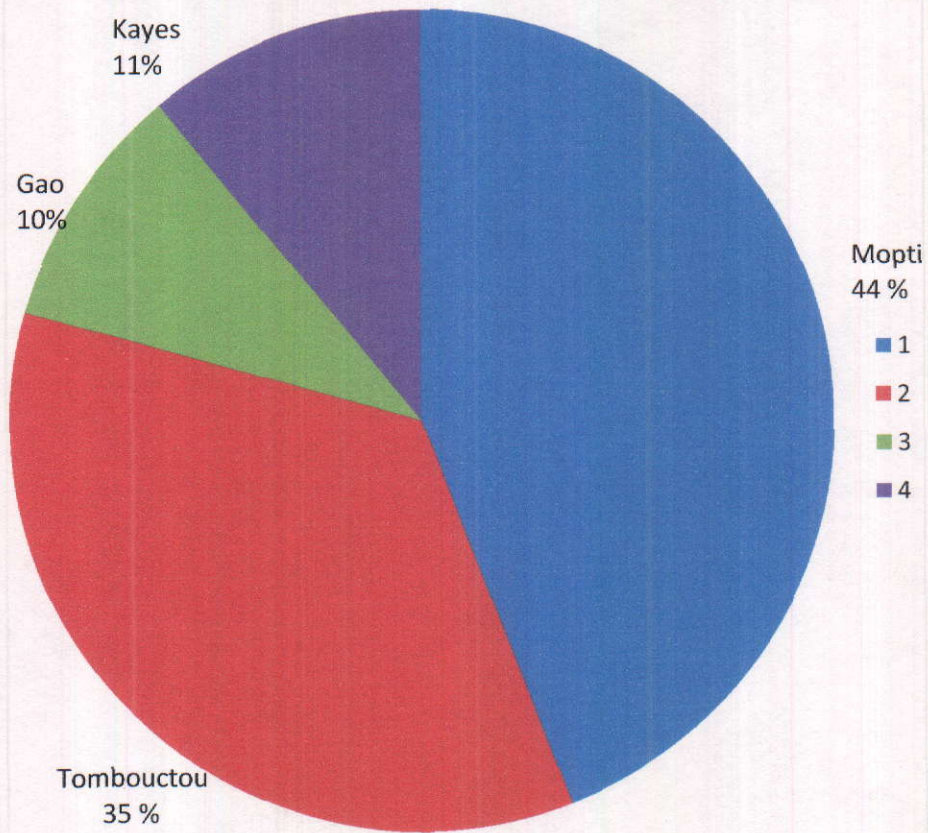
Activités	2008			2009		
	arrivée	départ	A+D	arrivée	départ	A+D
1. Mouvements d'aéronefs (nombre)						
Mopti	374	382	756	530	530	1060
Tombouctou	365	365	730	416	417	833
Gao	128	128	256	134	134	268
Kayes	327	327	654	217	217	434
Yelimane	0	0	0	0	0	0
Nioro	0	0	0	0	0	0
Total	1194	1202	2396	1297	1298	2595
2. Trafic de passagers (nombre)						
Mopti	5991	6076	12067	6733	6399	13132
Tombouctou	5303	5824	11127	4927	5556	10483
Gao	1425	1265	2690	1359	1527	2886
Kayes	2540	2426	4966	1766	1504	3270
Yelimane	0	0	0	0	0	0
Nioro	0	0	0	0	0	0
Total	15259	15591	30850	14785	14986	29771
3. Trafic de fret commercial (kg)						
Mopti	0			0	0	0
Tombouctou	0			0	0	0
Gao	0			0	0	0
Kayes	4000	65	4065	0	0	0
Yelimane	0	0	0	0	0	0
Nioro	0	0	0	0	0	0
Total	4000	65	4065	0	0	0
4. Trafic de fret postal						
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
Total	0	0	0	0	0	0

Source: AEROPORTS DU MALI

Annuaire statistique 2009



Repartition du trafic passagers de aéroports intérieurs en 2009





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 2009

Nature Marchandises	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	BENIN	EMASE		EMASE Total	TOTAL
							route	fer		
Débarquements	492504	77912	93645	60552	4565	0			434269	1163447
Embarquements	55779					0			21484	77263
Chapitre 3						0				
Poissons fumés		0				0	4763	382	5145	10290
Poissons		0				0				0
Chapitre 04						0				0
Lait	754	4357	2108	204	78	0	457	10373	10830	29161
Chapitre 08						0				0
Noix de cola	154	0				0				154
Chapitre 09						0				0
Acide & Cyanure		0	2726			0	16779	1268	18047	38820
Thé	257	3848	4525	194	234	0	420	4492	4912	18881
Autres Thé						0		130	130	260
Chapitre 10						0				0
Céréales						0				0
Riz	182025	4968	4521	4253		0	75118	11038	86156	368080
Mil/Sorgho/Mais	15	970				0		25	25	1035
Ble	42157	984		35719		0	4040	7543	11583	102026
pomme de terre					937	0				0
Chapitre 11						0				0
Farine (don)						0		10	10	20
Farine	13504	2907		240		0	5704	895	6599	29849
Chapitre 15						0				0
Graisse et huiles animales ou végétales						0				0
Huiles animale et végét.	51620	2894	2149	144	238	0				57045
Chapitre 17						0				0
Sucre et sucreries						0				0
Sucre	129954	14038	542	1002		0	18513	17115	35628	216792
Chapitre 21						0				0
Préparation alimentaires diverses		4687				0				4687
mayonnaise					140	0				

Graines de coton	24010	0								0										24010
Chapitre 24										0										0
Tabacs et succédanés		4280								0										4280
Tabacs										0										0
Chapitre 25										0										0
Plâtres										0										0
Ciment local			120							0										0
Ciment	220798		621		81		870			0		703349	750		704099					1630568
Chaux		0								0		17896	1409		19305					38610
Sel local										0			400		400					800
Sel	15									0		32588			32588					65191
Chapitre 27										0										0
Huiles minérales										0										0
Combustibles minéraux										0										0
Hydrocarbures	213825	54179	44723	0	2941	174935	281791	4980	236771											727374
Bitume			0		960		381		381											1722
Graisse et lubrifiant			2760		71					0										2830
Gaz										0										0
Chapitre 28										0										0
Soudes caustiques			7839		23		2939	15	2954											13770
Composés organiques										0										0
Composés inorganiques										0										0
Savon					90					0										0
Détergent										0										0
Pesticides		0	99							0										99
Produits chimiques	5551	23	5541	520						0										11635
Chapitre 29										0										0
Produits Alimentaires										0										57122
Cannette de boisson					49					0										
Autres Produits Alimentaires	35091		5011	3022	150					0										43275
Chapitre 30										0										0
Produits chimiques et Pharmaceutique										0										236
Produits pharmaceutiques	363	11	214	225	34					0										7962
Chapitre 31										0										0
Engrais local	3350									0										29750
Engrais importés	112880	2493								0		53993	57655		111648					338669
Chapitre 36										0										0

Poudres et explosifs			198																198
Chapitre 41										0									0
Peaux et cuirs										0									0
Chapitre 44										0									0
Bois et ouvrage en bois	13333									0									13333
Chapitre 49										0									0
Papier rouleaux										0									0
Librairie-papeterie	205	213	777	90	37					0		1304		1304				2608	
Concentré de tomate		3038	2144							0			218		218			1322	
Chapitre 56 à 63										0									0
Textile et bonneterie		6203	9550	3711	686					0									20151
Chapitre 72										0									0
Fonte, fer, acier	49467	317	8361							0	40331	1082		41413				140971	
Chapitre 87										0									0
Camions										0	6488	161		6649				13298	
Voitures										0	5859	843		6702				13404	
Tracteurs			231							0		93		93				417	
Véhicules et pièces	480		8043	2532	351					0	5498	206		206				16904	
Autres Engins Lourds				131						0								543	
Chapitre 99										0									0
Effets personnels										0	1916	1024		2940				5880	
Matériels et équipem.	2050		1627	1442	137					0	16224	5529		21753				48762	
Matériels et de construction				3011						0								3011	
Matériels Agricoles				2						0								2	
Autres matériaux	80			1428						0								1508	
Balles filets		390	105							0								495	
Animaux vivants										0		7		7				14	
Divers	88150	18319	33736	3078	202					0	62998	106754		169752				482989	
Autres produits			52		1497					0		384		384				2317	
TOTAL	1190089	129429	148203	61083	9725	174935	1339309	266493	1605802									3319267	

ACHATS LOCALUX

Source : Rapports d'activités mensuels des Entrepôts 2009

* Tous les véhicules y compris ceux qui n'ont pas transporté de contenueurs

3319267

EXPORTATION DU MALI PAR AXES 2009

	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	route	fer	EMASE	BURKINA	NIGERIA	TOTAL
Chapitre 07		0									
Arachide	20	0		151	5	353					529
Poisson	30	0				0					30
Chapitre 08		0									0
Tabacs	18	0									18
Noix de cola		0	117			2					119
Chapitre 10		0									0
Haricots		0				331					331
Mil	115	0			1843	0					1958
Maïs		0			7	25					32
Chapitre 12		0									0
Graine coton		0									0
Chapitre 44		0									0
Bois et ouvrage en bois		0			4150	0					4150
Ronier					61						
Bambou					35						
Chapitre 53		0									0
Autres Fibres textiles		0									0
Fibre de Dah		0									0
Chapitre 87		0									0
Machines BTP		0	267								267
Balle de coton		0									0
Coton et Dérivés		0		28							28
Coton		0					24238				24238
Coton fibre	60370	0		18							60388
Denrées Alimentaires		0		224							224
Chapitre 99		0									0
Effet personnels		0	3				842				845
Autres produits		0									0

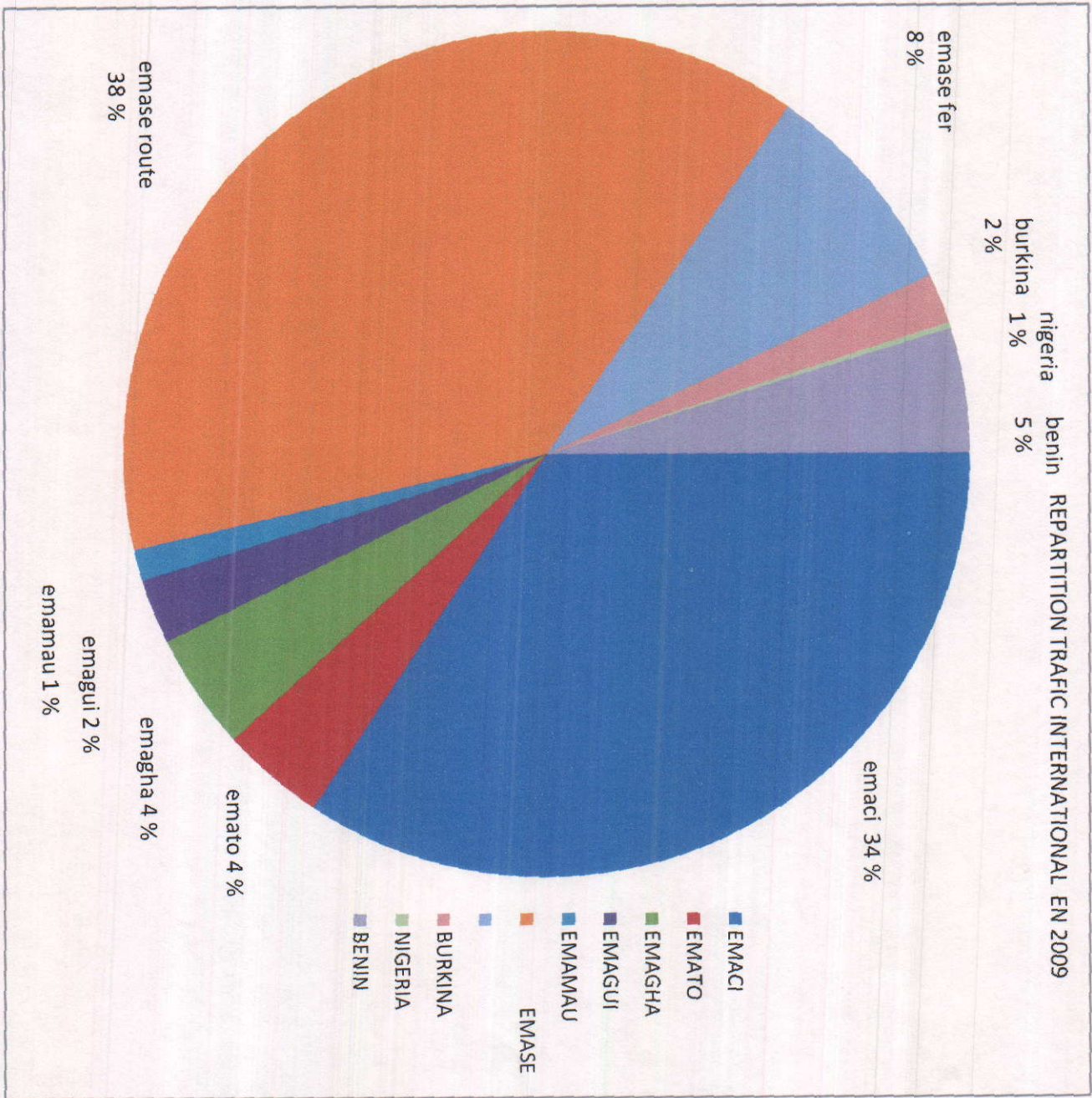
TRAFFIC INTERNATIONAL PAR CORRIDOR 2009

	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	route	fer	BURKINA	NIGERIA	BENIN	TOTAL
Importations Solides											
Tonne 2009	976264	75250	103480	61083	6784	1107518	261513	34971	7564	95	2634522
Tonne 2008	939102	107374	140721	50641	22728	908555	231289	15425	1239	200	2417274
Importations Hydrocarbure											
Tonne 2009	213825	54179	44723	0	2941	231791	4980			174935	727374
Tonne 2008	130889	69869	57137	0	1210	257845	13100	0	0	131280	661330
Import solides + hydr	1190089	129429	148203	61083	9725	1339309	266493	34971	7564	175030	3361896
Tonne 2009	1190089	129429	148203	61083	9725	1339309	266493	34971	7564	175030	3361896
Exportations solides											
Tonne 2009	70661	16644	15998	30234	34590	66271	41579	36273	966	0	313216
Tonne 2008	163675	26241	16798	7867	24998	12103	53686	23686	2121	0	331175
Import + export + Hydro											
Tonne 2009	1260750	146073	164201	91317	44315	1405580	308072	71244	8530	175030	3675112
Tonne 2008	1233666	203484	214656	58508	48936	1292393	298078	39114	3360	131480	3523675

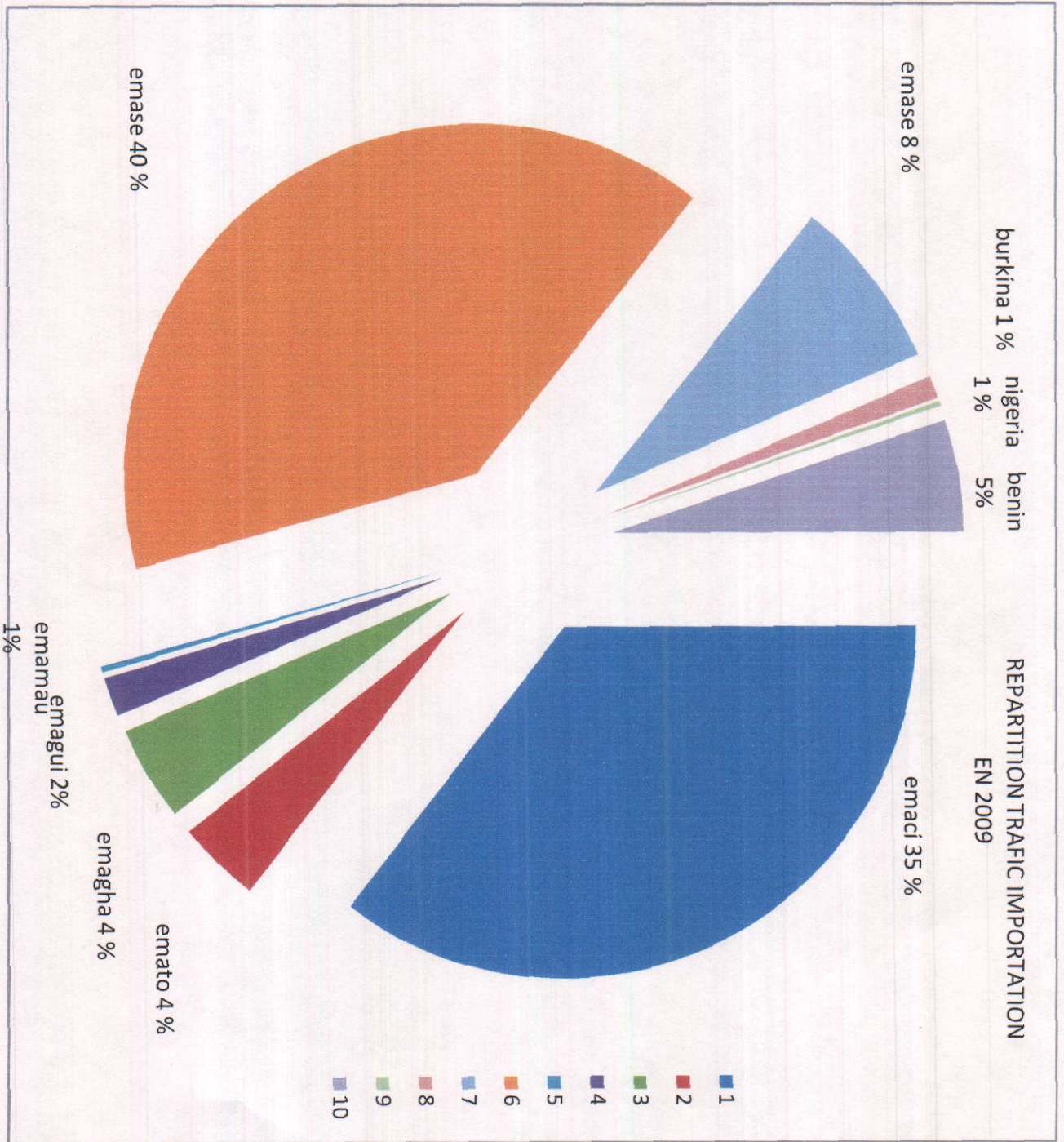
Source : Rapports d'activités mensuels des Entrepôts 2009

* Tous les véhicules y compris ceux qui n'ont pas transporté de conteneurs

REPARTITION TRAFIC INTERNATIONAL EN 2009



REPARTITION TRAFIC IMPORTATION
EN 2009



STATISTIQUES SUR LE TRAFIC CONTENEURS PAR CORRIDOR

IMPORTATION ENTRE 01/01/2009 ET 31/12/2009

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	7700	4591		2269	1030		2226	1236					532	573		663	551	
Poids des marchandises en conteneur (T)	234669			64183,065			70566						21135,724			22395,016		

EXPORTATION DU BETAIL SUR LA COTE D'IVOIRE

ANNEE 2009			
PROVENANCE	BOVINS	OVINS/CAPRINS	TOTAL
Bamako			
Koulikoro			
Sikasso	51 469	59 303	110 772
Ségou	12 344	22 879	35 223
Mopti	7 980	17 422	25 402
Gao	115		115
TOTAL	71 908	99 604	171 512

Source: Rapports annuel Sikasso

EXPORTATION DU BETAIL SUR LE SENEGAL

ANNEE 2009			
PROVENANCE	NOMBRE DE TETES		TOTAL
	BOVINS	OVINS/CAPRINS	
Mopti			
Bamako	8231	13207	21438
Kayes	31870	158309	190179
Ségou	2025	940	2965
Sikasso	508		508
total	42 634	172 456	215090

SOURCE: Rapports annuel DRTTF/KAYES

EXPORTATION DU BETAIL SUR L'ALGERIE

ANNEE 2009			
PROVENANCE	BOVINS	OVINS/CAPRI NS	TOTAL
Gao			
Kidal			
Mopti			
TOTAL			

Source : Rapport Annuel Gao et Kidal

EXPORTATION DU BETAIL SUR LA GUINEE

ANNEE 2009			
PROVENANCE	NOMBRE DE TETES		TOTAL
	BOVINS	OVINS/CAPRI NS	
Koulikoro			
Bamako	40	3351	3391
Kayes			
Total			

SOURCE: Rapports DRTTF/ District de Bamako

EXPORTATION DU BETAIL SUR LE TOGO

ANNEE 2009			TOTAL
PROVENANCE	NOMBRES DE TETES		
	BOVINS	OVINS/CAPRI NS	
Bamako			
Koulikoro			
Sikasso			
Ségou			
Mopti	467	2700	3167
Gao			
TOTAL			

sources: Rapports DRTTF/MOPTI

EXPORTATION DU BETAIL SUR LE BENIN

ANNEE 2009			
PROVENANCE	NOMBRE DE TETES		TOTAL
	BOVINS	OVINS/CAPRI NS	
Mopti	627	2100	2727
Bamako			
Kayes			
Ségou			
Sikasso			
total	627	2100	2727

SOURCE: Rapports annuel DRTTF MOPTI

EXPORTATION DU BETAIL SUR LE BURKINA FASO

ANNEE 2009			TOTAL
PROVENANCE	NOMBRES DE TETES		
	BOVINS	OVINS/CAPRI NS	
Gao			
Kidal			
Mopti			
total			

sources: Rapports DRTTF / MOPTI

EXPORTATION DU BETAIL SUR LE GHANA

ANNEE 2009			
PROVENANCE	NOMBRE DE TETES		TOTAL
	BOVINS	OVINS/CAPRI NS	
Koulikoro			
Bamako			
Segou			

Source: Rapports Annuel District de Bamako

STATISTIQUE DE CHARGEMENTS DES PRODUITS PÉTROLIERS PAR SOURCE D'APPROVISIONNEMENT

Période : du 1er janvier au 31 décembre 2009

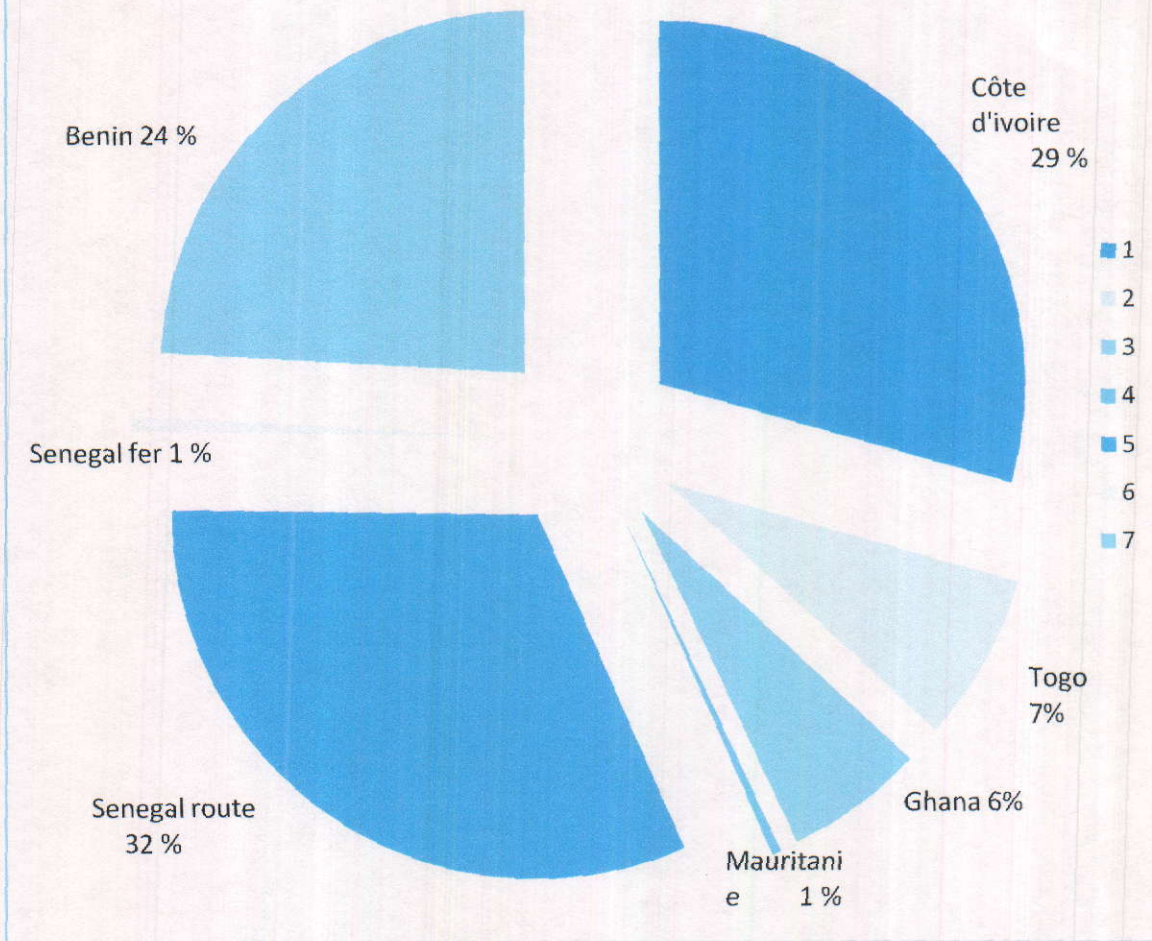
Unité: Tonne Métrique

Densités	0,770	0,820	0,813	0,867	0,896	0,920		
Produits Sources	Super	Pétrole	Jet/Avgas	Gasoil	DDO	Fuel-oil	Cumul	%
Côtes d'Ivoire	64 762	8 155		112 442	2 542	1 011	188 912	26,70%
Sénégal	5 001		17 928	210 565			233 494	33,0%
Togo	10 098		4668	50 191			64 957	9,20%
Bénin	37 873	5 592	5 584	125 663	188	35	174 935	24,80%
Ghana	4 683			36 848			41 531	5,90%
Mauritanie	278		2 569	94			2 941	0,40%
Cumul	122 695	13 747	30 749	535 803	2 730	1 046	706 770	100,00%
%	17,36	1,94	4,35	75,81	0,39	0,15	100,00%	

Sources: BIVAC International - ONAP

Conversion en litre 177 987 013 14 764 634 36 162 362 531 477 509 23 562 500 945 652 784 899 670

REPARTITION DES IMPORTATIONS
DES HYDROCARBURES (en 2009)



TEMPERATURE MINIMUM MENSUELLE (°C) 2009

STATIONS	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	15,8	21,4	24,1	25,0	25,2	23,6	22,2	22,0	21,9	21,1	16,3	15,0	19,8
GAO	15,1	20,5	24,6	25,4	29,7	29,5	27,2	25,9	26,3	26,8	20,2	17,5	25,4
KAYES	13,4	19,2	23,1	26,5	29,1	28,0	25,1	24,0	23,9	23,9	20,3	18,1	22,9
SEGOU	16,1	21,1	25,0	26,3	27,1	26,4	24,2	23,2	23,5	23,7	19,8	18,3	19,8
SIKASSO	16,7	22,7	24,5	25,8	24,6	23,6	22,7	22,2	21,2	22,4	19,9	17,4	25,4
MOPTI	15,8	20,0	24,4	25,7	27,3	27,1	25,1	23,6	23,8	23,9	19,4	16,8	19,8
KIDAL	13,6	18,1	22,1	24,7	28,5	29,8	28,2	27,6	27,4	25,4	19,7	15,9	25,4

TEMPERATURE MAXIMUM MENSUELLE (°C) 2009

STATION	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	30,8	36,3	38,3	39,7	38,7	35,7	32,5	30,8	31,6	34,6	34,2	34,7	33,1
GAO	29,6	36,5	39,8	40,9	43,4	41,7	38,6	36,7	38,6	40,2	35,3	34,4	38,6
KAYES	30,8	37,0	40,0	42,5	42,6	39,5	34,7	33,0	34,1	37,1	37,7	34,8	37,0
SEGOU	30,8	36,7	39,3	40,8	41,2	38,1	34,0	31,8	32,1	36,9	35,7	36,1	35,7
SIKASSO	31,4	36,9	36,8	37,6	36,1	33,6	31,4	30,1	30,8	33,4	34,6	33,2	33,8
MOPTI	32,0	36,5	39,6	41,0	41,8	39,5	36,5	33,9	33,5	35,7	34,5	34,8	34,1
KIDAL	27,6	33,2	36,4	38,3	41,3	41,4	39,7	39,0	39,2	37,8	33,3	29,4	36,4

PLUIE MENSUELLE - 2009 en mm

STATIONS	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	TOTAL
BKO-SENOU	0,0	0,0	3,1	5,4	30,8	84,1	209,4	205,7	353,3	34,5	15,8	0,0	942,1
GAO	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	14,0	10,6	129,0	81,5	6,2	0,0	0,0	243,3
KAYES	0,0	0,0	0,0	0,0	6,1	85,0	217,4	222,8	146,8	54,0	**	0,0	732,1*
SEGOU	0,0	0,8	20,9	0,0	34,0	52,0	233,7	203,0	165,8	18,6	17,8	0,0	746,6
SIKASSO	0,0	5,2	17,7	22,2	94,3	187,0	115,5	316,4	234,6	186,4	0,0	0,0	1179,3
MOPTI	0,0	0,3	8,0	0,0	11,5	17,0	112,5	233,6	141,3	58,7	2,3	0,0	585,2
KIDAL	0,0	0,0	0,0	0,0	13,0	33,4	30,0	21,0	17,8	0,4	0	0,0	115,6

** = Données manquantes

* = Valeur incomplète

NOMBRE DE JOURS DE PLUIE - 2009 PAR MOIS

STATIONS	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	TOTAL
BKO-SENOU	0	0	3	1	4	12	16	17	19	8	1	0	81
GAO	0	0	0	0	2	3	4	13	5	3	0	0	30
KAYES	0	0	0	0	4	7	13	14	15	4	**	0	57*
SEGOU	0	2	4	0	4	7	14	13	12	5	1	0	62
SIKASSO	0	2	3	6	13	11	17	18	22	14	0	0	106
MOPTI	0	2	2	0	3	6	13	15	13	5	1	0	60
KIDAL	0	0	0	0	2	4	4	3	6	1	0	0	20

** = Données manquantes

* = Valeur incomplète

R-2.2 Comptages routiers en 2009

Code Route	Origine	Destination	distance		Trafic moyen journalier			
			(km)	(VL+PL)	VL	PL	Tonnage	Passagers
1. Routes revêtues								
RN20	Bafoulabé	Mahina						
RN3	Bamako Rond Point Babemba	Lido		4 005	3 676	329		
RN3 bis	Bamako	Camp Présidentiel - Point G-kati						
RN5	Bamako Liberté	Woyawayanko						
RN6	Faladié	Baguinda		8 034	6 259	1 775	2 012	4 257
RN6	Baguinda	Fana		735	353	382	6 855	6 927
RN6	Fana	Banankoroni		745	286	459	3477,9	5 759
RN6	Banankoroni	Fanzana		314	165	149	271	1 284
RN6	Fanzana	Wakoro		455	267	188	360	398
RN6	Wakoro	Yangasso		289	190	99	430	1 726
RN6	Yangasso	Sibougou		286	175	111	784	1 549
RN6	Sibougou	Sienso		267	154	113	1650,2	2596,2
RN6	Sienso	Ouan		238	126	112	540	1 500
RN6	Ouan	Bonguel		363	194	169	1 303	2 414
RN7	Bamako	Sénoù						
RN7	Ouléssébougou	Kokélé		855	485	370	14 880	1 815
RN7	Kokélé	Zantiébougou						
RN7	Zantiébougou	Tiédiana tiéfala						
RN7	Tiédiana tiéfala	Niéna		335	190	145	4 104	2 015
RN7	Niéna	Natié		375	210	165	746	381
RN7	Natié	Donièna		311	144	167	4 608	1 654
RN7	Donièna	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	Oulobougou	N'tontina		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-Boukassoumbougou	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
Ensemble des routes revêtues faisant l'objet de comptage								

2. Routes non revêtues

RN1	Nahé	Kamankolé						
RN1	Kamankolé	Kayés N'DI		78	30	48	651	596
RN1	Kayés N'DI	Ségala		113	55	58	195	153
RN1	Ségala	Sandaré		246	122	124	620	312
RN1	Sandaré	Youri		0				
RN1	Youri	Nioro (TP)		0				
RN1	Nioro (TP)	Nioro (Aviation)		0				
RN1	Nioro (Aviation)	Frontière Mauritanie		0				
RN2	Bafoulabé	Mahina		287	133	154	450	213
RN2	Mahina	Djibroua						
RN2	Djibroua	Kéniéba			472	147	120	130
RN2	Kéniéba	Frontière Guinée						
RN3	Lido	Farada						
	Farada	Niossoumbougou						
RN3	Niossoumbougou	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 (entrée)						
RN4	Goumbou (sortie)	Keybane						
RN4	Keybane	Frontière Mauritanie						

RN5	Sébénikoro	Siby						
RN5	Siby	Kourémalé - Frontière Guinée						
RN8	Bougouni	Madinakoto	82	50	32	362	552	
RN8	Madinakoto	Entrée Badogo	78	47	31	383	496	
RN8	Entrée Badogo	Frontière Guinée						
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 Frontière Burkina	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 (entrée)	34	14	20	56	130	
RN20	Ménaka (sortie)	Andéramboukane	8	6	2	15	60,25	
RR1	Sortie Kayes	Dialafara						
RR1	Dialafara	Djibroua						
RR2	Kayes	Aourou						
RR2	Aourou	Magara Front-Mauritanie						
RR3	Kayes	Séro						
RR3	Dianguoulané	Yélimane						
RR5	Dialaka	Djadji						
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 - Frontière Guinée						
RR11	Kita	Séfêto						
RR12	Kita	Kourounikoto						
RR13	Kati	Sébékoro	434	266	168	836	2 201	
RR14	Koulikoro	Mafeya						
RR14	Mafeya	Banamba (entrée)						
RR14	Banamba (sortie)	Boron						
RR14	Boron	Bamandiougou						
RR15	Sébénikoro	Kangaba	460	258	202	789	622	
RR15	Kangaba	Banankoro - Frontière Guinée	86	80	6	92	414	
RR18	Fana	Dioï'la	154	127	27	548	1 656	
RR18	Dioï'la	Massigui	56	49	7	157	620	
RR20	Dioïla	Béléco	42	34	8	159	447	
RR20	Kignan	Sikasso						
RR23	Nampala	Niafunké (entrée)	15	10	5	38 181	164	
RR24	Sibila	Téninkou						
RR25	Thion	Frontière - Burkina	67	48	19	68	218	
RR26	Somandougou	Bankass (entrée)	29	21	8	70	122	
RR26	Bankass	Koro	55	37	18	183	276	
RR27	Dialassagou	Ouankoro						
RR28	Kona	Timé						
RR28	Kona	Korientzé						
RR30	Douentza (entrée)	Bambara Maoudé						
RR32	Gourma-Rharous	Bourem	8	7	1	13	93	
RL06	Banankoro - Fakola	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 (entrée)	Baï	90	60	30	416	313	
RL56	Embranchement Sangha	Sincarna Sangha I						
RL62	Ansongo	Léléhoye	49	40	9	22,26	253	
Ensemble des routes non revêtues faisant l'objet de synthèse								
Total Réseau routier faisant l'objet de synthèse								

Source : Direction Nationale des Routes

NOTE SUR LE TRANSPORT ROUTIER

Le Mali est un vaste pays de 1 241 238 km², 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.

L'alimentation principale de la population malienne est constituée de céréales dont les principales productions sont :

- mil -sorgho
- riz paddy
- maïs
- fonio
- blé

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 ; 248 000 tonnes en 2007 et 190 000 tonnes en 2008) ;
- de l'or (52,8 tonnes en 2008, 55,8 tonnes en 2007 ; 61,3 tonnes en 2006 pour un potentiel aurifère estimé à 800 tonnes) ;
- et du bétail.

La valeur ajoutée de la branche " transports et communications " était estimée à 5,58 % en 2009 .

Le taux de croissance du PIB était de 5,0 % en 2008 et 4,5 % en 2009 .

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 huit cent mille d'habitants.

Le réseau routier viable (le plus pratiqué annuellement) était en 2008 de 21 331 km dont 4 883 km revêtus, 11 498 km en terre et 4950 km en pistes améliorées.

Le capital routier malien est estimé actuellement à environ 950 milliards 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 .

En 2008, les dépenses d' entretien courant ont été de 11088 milliards de fcfa contre 13137 milliards de fcfa en 2009 (soit une hausse de18 % en 2009 par rapport à 2008).

Le parc commercial de véhicules routiers assurant le transport de marchandises solides a évolué de 17382 unités en 2006 à 17375 en 2007 à 17543 unités en 2008 et 18482 unités en 2009.

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 ; 1723 unités en 2007 ; 1845 unités en 2008 et 1997 unités en 2009 .

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).

En 2008 les tracteurs étaient de 8272 unités dont 73% de plus 15 ans d'utilisation et seulement 12% ayant au plus 10 ans.

En 2009 les tracteurs routiers étaient de 8618 unités dont 72 % avaient plus de 15 ans d'âge .

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 fait 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 1 332 878 tonnes en 2007 , 1178241 tonnes en 2008 et 991 496 en 2009 .

Les principaux lieux de chargement des marchandises en 2009, sont Sikasso (53 %), Ségou(27%) ; Kayes (10 %) et Bamako (7%).

Les principaux lieux de déchargement des marchandises en 2009 se situent dans les régions de Bamako (35%), Sikasso (22%),Kayes (13 %)et Ségou (10%).

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 , 3225707 tonnes en 2008 et 3 267 040 tonnes en 2009 .

De ce fait le trafic routier international représentait 87,9 % du trafic total international en 2005 ; 88,9 % en 2006 , 89 % en 2007 , 91,5% en 2008 et 89 % en 2009.

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 , 2834215 tonnes en 2008 et 3095403 tonnes en 2009 .

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 et 2008, la part de la route à l'export a été respectivement de 173 809 tonnes , 205497 tonnes et 391492 tonnes (soit 84,3 % et 78,36 % et 87,9% du total export) .

En 2009 les exportations par la route étaient de 271637 tonnes .

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 , 2417274 tonnes en 2008 et 2 634522 tonnes en 2009 .

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 , 2862452 tonnes en 2008 et 2947738 tonnes en 2009 .

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 % .
 En 2008 les importations étaient de 87,3% et les exportations 12,7%.
 En 2009 , les importations étaient de 81,5 % et les exportations 8,5 % .

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 :

	2006	2007	2008	2009
* corridor du Sénégal	: 52,2%	51 %	45,1%	46%
(Dont par la route	: 43,5%	38 %	36,7%	38%
par le fer)	: 8,7 %	13 %	8,4%	8%
* corridor de la Côte D'Ivoire	: 30,8 %	32 %	35,0%	34%
*corridor du Ghana	: 7,6 %	8 %	6,1%	4%
* corridor du togo	: 6,2 %	4 %	5,8%	4%
* corridor de la Guinée	: 3,1 %	3 %	1,7%	2%
* corridor de la Mauritanie	: 0,1 %	0,35%	1,4%	1%

Les tarifs de référence de transport routier des marchandises en 2004 se présentait 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

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 , 2862452 tonnes en 2008 et 2947738 tonnes en 2009 .

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 %.

En 2008 les importations étaient de 87,3% et les exportations 12,7%.

En 2009 , les importations étaient de 81,5 % et les exportations 8,5 % .

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 :

	2006	2007	2008	2009
* corridor du Sénégal	: 52,2%	51 %	45,1%	46%
(Dont par la route	: 43,5%	38 %	36,7%	38%
par le fer)	: 8,7 %	13 %	8,4%	8%
* corridor de la Côte D'Ivoire	: 30,8 %	32 %	35,0%	34%
*corridor du Ghana	: 7,6 %	8 %	6,1%	4%
* corridor du togo	: 6,2 %	4 %	5,8%	4%
* corridor de la Guinée	: 3,1 %	3 %	1,7%	2%
* corridor de la Mauritanie	: 0,1 %	0,35%	1,4%	1%

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

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 , 2862452 tonnes en 2008 et 2947738 tonnes en 2009 .

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 %.

En 2008 les importations étaient de 87,3% et les exportations 12,7%.

En 2009 , les importations étaient de 81,5 % et les exportations 8,5 % .

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 :

	2006	2007	2008	2009
* corridor du Sénégal	: 52,2%	51 %	45,1%	46%
(Dont par la route	: 43,5%	38 %	36,7%	38%
par le fer)	: 8,7 %	13 %	8,4%	8%
* corridor de la Côte D'Ivoire	: 30,8 %	32 %	35,0%	34%
*corridor du Ghana	: 7,6 %	8 %	6,1%	4%
* corridor du togo	: 6,2 %	4 %	5,8%	4%
* corridor de la Guinée	: 3,1 %	3 %	1,7%	2%
* corridor de la Mauritanie	: 0,1 %	0,35%	1,4%	1%

Les tarifs de référence de transport routier des marchandises en 2004 se présentait 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

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 , 2862452 tonnes en 2008 et 2947738 tonnes en 2009 .

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 %.

En 2008 les importations étaient de 87,3% et les exportations 12,7%.

En 2009 , les importations étaient de 81,5 % et les exportations 8,5 % .

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 :

	2006	2007	2008	2009
* corridor du Sénégal	: 52,2%	51 %	45,1%	46%
(Dont par la route	: 43,5%	38 %	36,7%	38%
par le fer)	: 8,7 %	13 %	8,4%	8%
* corridor de la Côte D'Ivoire	: 30,8 %	32 %	35,0%	34%
*corridor du Ghana	: 7,6 %	8 %	6,1%	4%
* corridor du togo	: 6,2 %	4 %	5,8%	4%
* corridor de la Guinée	: 3,1 %	3 %	1,7%	2%
* corridor de la Mauritanie	: 0,1 %	0,35%	1,4%	1%

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, 2007 et 2008 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 :

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

octobre 2010

**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^{er} 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 inexistant, 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 fil.

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 de service	Embranch. particuliers	Embranch. de desserte
	729	729	70	8	8

ANNEE	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Matériel moteur nombre	17	23	15	15	15		14	16	20	20	20	20

Trafic à l'importation

ANNEE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tonnage transporté (milliers de tonnes)	257	276	230	230	196	234	266	244	289	244	266
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	2008	2009
Tonnes transportées (milliers de tonnes)	115	98	82	44	80	75	72	81	66	57	54	42
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	2008	2009
Tonnes transportées (milliers de tonnes)	74	75	11	39	18	16	16	15	26
Distance moyenne (km)	436	438							
Recette moyenne (FCFA/TKM)	32	31							

Statistique d'exploitation

ANNEE	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2006	2007	2008	2009
Produits d'exploitation (millions de F CFA)	10 929	9 483	8 604	9 601	8426	9130	14261	17876	17891	19339
Charge d'exploitation (millions de F CFA)	8376	9120	10498	8857	7547	10196	16114	17897	21146	20097
Marge brut d'exploitation (millions de F CFA)	2 553	362	-1 894	743	879	-1067	560	2558	-322	1661
Résultat net d'exploitation (millions de F CFA)	186	-2012	-4163	-1787	-3377	-4920	-2173	-358	-3255	-2239

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 2006 et 2009 . 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 80 % en 2008 et 2009 .

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 2009 .

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 %) , 557 en 2008 et 562 en 2009 .

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 2008 et 2009 , l'importation a atteint respectivement 244 389 et 266493 tonnes et l'exportation a été de 53686 et 41579 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 , 37 fcfa en 2008 et 36 fcfa en 2009 .

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 .

Octobre 2010

**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 .

- **l'ASECNA** (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar) dont le rôle est d'assurer le contrôle et la gestion de la sécurité aérienne. Elle s'occupe de la gestion des activités communautaires .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 fca (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, Kéniéba, 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 (Téryabougou, 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 2008 , le trafic passagers(arrivée +départ + transit) s' élevait à 628290 voyageurs (soit une augmentation de 5, 6 % par rapport à 2007)

.Le fret commercial est passé de 6302 tonnes en 2008 à 6180 tonnes en 2009 (soit une baisse de 2,2 %) .

En 2009, le trafic passagers de Bamako senou (arrivée + départ + transit) s'est élevé à 599040 voyageurs soit une baisse de 4 % par rapport au chiffre de 2008.

Aéroport de Bamako Senou	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mouvements d'aéronefs (nbre)	8770	9309	9206	11092	10922	12486	11697
Trafic passagers (nbre arrivée+départ)	374351	414790	442305	457633	494415	511392	500061
Trafic fret (T)	4586	6004	6396	6648	6528	6302	6180
Trafic fret postal (T)	54	85	80	69	75	108	133

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	2008	2009
Mouvements d'aéronefs	2444	1798	1786	2780	2382	2396	2595
Trafic passagers	28598	26062	24213	34754	32552	30850	29771
Trafic fret (T)	41977	34	0	35	21	0	0
Trafic fret postal (T)	-		0	0	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 2009, les mouvements d'aéronefs ont augmenté de 8 % et les trafics passagers de aéroports de l'intérieur ont baissé respectivement de 3 % par rapport à 2008 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.

Octobre 2010

**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 de l'affleurement 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^{er} 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 commercial entre Ansongo et l'aval des rapides de Tillabéri, à 110 km 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 passager 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 en 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 478 km et 429 km en 1994/95 pour être de 475 km et 544 km en 1999/2000, contre 482 km et 521 km en 2000/2001, 428 km et 518 km en 2001/2002, 600 km et 505 km en 2003/2004 ; 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 à la campagne agricole déficitaire de 2004/2005.

Le trafic marchandises de la CMN a été de 8982 tonnes en 2008 et 8151 tonnes en 2009 soit une diminution de 10 % en 2009 par rapport à 2008.

Le trafic passager de la CMN a évolué de 8215 voyageurs en 2008 à 5187 voyageurs en 2009 soit une baisse de 7 %.

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 -2007-2008- 2009
Céréales et produits locaux d'alimentation	14,14	21,38	23,52
Matériaux de construction	22,88	34,58	38,04
Hydrocarbures	28,81cfa laTkm	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^{ème} 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 61 fcfa en 2008 et 39 fcfa en 2009.

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) , 70 fcfa en 2008 et 86 fcfa en 2009 .

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 2007,2008,2009 .

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 m³/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 ce 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 populations il est prévu une association étroite entre les branches d'activités de l'élevage, de la sylviculture et de la pêche.

- Le potentiel de production animale

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

- Le potentiel sylvicole

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

- Le potentiel piscicole

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

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

- Le potentiel minier

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

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

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

- Le potentiel de production énergétique

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

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

- **Le potentiel industriel**

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

- **Le potentiel touristique**

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

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

L'OMVS et l'aménagement du fleuve Sénégal

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

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

- le premier aspect porte sur la mise en place d'une infrastructure régionale de 1ere phase basée, sur une régularisation des débits à 300m³/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 localités riveraines ;
- l'amélioration et remplissage de lacs de Guiers et du R'KIZ
- l'écrêtage 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 m³ suivant les côtes de gestion respectives de +1.50 m et +2.50 m IGN. Il permet également le rehaussement du plan d'eau profitable à la navigation jusqu'au PK 530.

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

Manantali, avec un volume de retenue de 11 milliards de m³ d'eau, contrôle un peu plus de la moitié des écoulements du fleuve et assure à terme un débit de 200m³/s pour l'agriculture et un débit additionnel de 100m³/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 208mIGN. Pour assurer les besoins actuels de la période d'étiage, les lâchers programmés de décembre 1998 à mars 1999 varieront de 9m³/s à 120m³/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 assure 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 œuvre 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 besoins de trafic ;
- classement des opérations et leur rentabilité ;
- examen des possibilités de financement ;
- élaboration des règlements de navigation et d'exploitation technique de la flotte et du transport (actualisation de code relatif à la navigation et aux transports sur le fleuve Sénégal).
- Etudes des impacts socio-économiques et environnementaux et les mesures d'accompagnement.

Estimation du trafic fluvio - maritime

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

- les transports intérieurs de la vallée ;
- les transports entre la vallée et les capitales et ports existants ;

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

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

Etude des aménagements

La liaison mer/ fleuve

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

Toutefois, d'après les statistiques dépouillées sur les fonds à la barre, les profondeurs d'eau garanties en marée haute sont estimées à 2.m50 Ces profondeurs assurent le passage libre de petits bateaux caboteurs ou autres embarcations à fond plat de tirant d'eau limite de 2m10. L'acquisition et l'exploitation expérimentale de ces types de bateaux caboteurs avaient été envisagées 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 fret (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 approximatifs des travaux de construction et les investissements à engager ;
- la position géographique privilégiant les meilleures conditions d'intervention.

Etudes des impacts socio-économiques et environnementaux.

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

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

Organisation et gestion de la Navigation

Le développement des 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. Actuellement la COMANAV a bénéficié de 3 milliards de FCFA du gouvernement pour l'acquisition de 2 bateaux à faible tirant d'eau .

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 .

Octobre 2010