

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

Cellule de Planification et de Statistique
du Secteur Equipement, Transports
et Communication

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple-Un But-Une Foi

Groupe Thématique:

DEVELOPPEMENT DES
INFRASTRUCTURES ET
DES SECTEURS PRODUCTIFS

***RAPPORT 2010 DE MISE EN
ŒUVRE DU CADRE STRATEGIQUE
POUR LA CROISSANCE ET LA
REDUCTION DE LA PAUVRETE***

Sous groupe :

*Infrastructures de
transports et de
communication*

Mai 2011

SIGLES ET ABREVIATIONS

CSLP:	Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté
ANAC:	Agence Nationale de l'Aviation Civile
ADM:	Aéroport du Mali
DNR:	Direction Nationale des Routes
SDR:	Service des Données Routières
BSI:	Budget Spécial d'Investissement
COMANAV :	Compagnie Malienne de Navigation
MET :	Ministère de l'Équipement et des Transports
DNTTMF :	Direction Nationale des Transports Terrestre Maritimes et Fluviaux
PACT :	Projet d'amélioration des Corridors de Transports
PST :	Projet sectoriel des Transports
AR :	Autorité routière

TABLE DES MATIERES

Sigles et abréviations	2
INTRODUCTION	4
Objet de la revue, méthodologie de conduite de la revue, composition de l'équipe.....	4
I. <u>ANALYSE DU CONTENU DE L'AXE STRATEGIQUE</u>	
1.1. Contexte général	
1.1.1. Etat des lieux des secteurs de l'axe stratégique en 2006	
1.1.2. Défis posés au niveau de l'axe et pour chaque secteur	
1.2. Analyse des stratégies et actions programmées	
1.1.3. <i>Processus d'élaboration et approche participative</i>	
1.1.4. <i>Pertinence des politiques et programmes retenus</i>	
1.1.5. <i>Cohérence et complémentarité des politiques et programmes</i>	
1.1.6. <i>Couverture thématique (exhaustivité des secteurs retenus dans l'axe)</i>	
1.1.7. <i>Orientation vers les résultats</i>	
II. <u>BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE</u>	
2.1. Analyse des actions menées	
2.1.1. Efficacité (comparaison des actions réalisées par rapport aux actions programmées)	
2.1.2. Efficience	
- procédures de mise en œuvre,	
- maîtrise des coûts unitaires	
2.1.3. Prise en compte des dimensions transversales	
- genre	
- environnement	
- suivi-évaluation	
2.1.4. Modalités des concertations sectorielles lors de la mise en œuvre	
2.1.5. Impact des programmes sur les cibles	
2.1.6. Soutenabilité des résultats et des acquis	
2.2. Analyse SEPO :{Succès (Forces), Echecs (Faiblesses), Potentialités, Obstacles (Contraintes)}	
III. <u>ANALYSE DES FINANCEMENTS MOBILISES PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS INITIALEMENT FIXES</u>	
IV. <u>EVOLUTION DES INDICATEURS DE L'AXE STRATEGIQUE</u>	
IV. <u>RECOMMANDATIONS POUR LE CSCRP 2012-2017</u>	
4.1. Recommandations pour l'amélioration du Document	
5.1.1. Au niveau global	
5.1.2. Au niveau sectoriel	
4.2. Propositions concernant la stratégie de mise en œuvre efficace du Plan d'actions du CSLP	
5.2.1. Au niveau global	
5.2.2. Au niveau sectoriel	
V. <u>CONCLUSION</u>	
VI. <u>ANNEXE : BILAN DETAILLE DE MISE EN ŒUVRE DES PLANS D' ACTIONS SECTORIELS DE L'AXE STRATEGIQUE</u>	

INTRODUCTION :

a. **Objet de la revue :**

La revue du Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR), a pour objet de faire le point de l'atteinte des objectifs fixés, au 31 décembre 2010, dans le cadre de la réalisation d'infrastructures et des activités des secteurs productifs du domaine de l'Équipement, Transports et Communication.

b. **Méthodologie de conduite de la revue**

• **Au niveau des groupes thématiques :**

La méthodologie utilisée pour la conduite de la revue se présente comme suit :

1. Lancement du processus de la revue par le MEF à travers la Cellule CSLP ;
2. Travaux au niveau des 4 groupes thématiques traditionnels existant depuis 2003 pour les évaluations annuelles du CSCR ;
3. Réunions de travail des membres des sous groupes relevant d'un même groupe thématique dont le sous groupe Infrastructures de transports et communication ;
4. Collecte des données au niveau des services composant le sous groupe ;
5. Synthèse et analyse des données collectées et
6. Elaboration des rapports des sous groupes sur la base d'un canevas élaboré à cet effet par la Cellule CSLP ;
7. Elaboration des rapports des groupes thématiques par compilation des rapports des sous groupes ;
8. Transmission à la Cellule CSLP des rapports des groupes thématiques pour la rédaction du rapport général.

• **Au niveau du sous groupes infrastructures de Transports et de Communication :**

Les membres du sous groupe Infrastructure qui sont les points focaux CSCR au niveau des différentes structures des départements ministériels concernés se sont réunis pour élaborer le rapport du sous groupe sur la base des informations collectées par chaque membre selon les étapes suivantes :

1. Collecte des données par les points focaux au niveau des structures du MET, du MC et du MNTP ;
2. Analyse des données recueillies ;
3. Elaboration du rapport du sous groupe ;
4. Transmission du rapport à la commission de rédaction du groupe thématique.

c. **Composition du groupe :**

Le sous groupe Transports et Communication comprend :

1. **Président** : Monsieur Moriba MAGASSOUBA : Directeur Adjoint de la CPS du Secteur Equipement, Transports et Communication ;
2. **Rapporteurs** : Monsieur Ibrahima KONE, Comité de Régulation des Télécommunications et Nouhoum COULIBALY, CPS-ETC ;
3. **Membres** :

- 3.1. Représentants des structures du MET : CPS, DNM, DNR, DNTTMF, DFM, DNTTMF, OT, SDR, COMANAV, TRANSRAIL, CETRU, AGEROUTE, AGETIPE, ANAC, ADM, UNC-PST2, ANASER.
- 3.2. Représentants des structures des Ministères de la Communication et du Ministère des Nouvelles Technologies et de la Poste : CRT, DFM, ORTM, ONP, AGETIC.

I. ANALYSE DU CONTENU DE L'AXE STRATEGIQUE

1.3. Contexte général

1.3.1. Etat des lieux des secteurs de l'axe stratégique en 2006 :

L'état des lieux des infrastructures de base et des secteurs productifs en 2006 se présentait comme suit :

- Infrastructures de transport :

Le développement des infrastructures de transport le Gouvernement a mis en chantier, avec l'appui de ses partenaires, le Programme d'Amélioration des Corridors de Transport (PACT) après le Programme Sectoriel de Transport (PST).

En 2006, l'accent a été mis sur l'entretien courant des routes pour faciliter l'écoulement des produits des zones de production vers les zones de consommation. La longueur du réseau entretenu a augmenté de 14% par rapport à 2005. L'état du réseau s'est aussi amélioré. En effet, 74% des routes bitumées et 60% des routes en terre moderne sont jugés en bon état.

Dans le domaine des infrastructures aéroportuaires, la desserte aérienne du pays est assurée par 13 aéroports principaux, 12 aéroports secondaires et 5 aéroports privés et les travaux de modernisation et de sécurisation des aéroports de l'intérieur se sont poursuivis.

En 2006, la longueur du réseau ferroviaire n'a connu aucun changement. Aucun entretien significatif n'a été fait, malgré l'existence d'un plan de réhabilitation et d'entretien. Toutefois, le parc total de locomotives a été porté à 20 contre 14 prévues par la concession.

En 2006, d'importants travaux ont été effectués sur le chenal navigable du Niger et le premier port sec sénégalais est devenu opérationnel.

- Infrastructures de communications :

La télé densité est passée de 3,37 lignes pour 100 habitants en 2004 à 6,25 en 2005 et à 11,5 lignes pour 100 habitants en 2006. Le nombre de localités branchées sur un réseau téléphonique a atteint 700 agglomérations pour le téléphone mobile et 302 pour le téléphone fixe. Le nombre d'abonnés au mobile a presque doublé.

Le pourcentage de la population couverte par la radio se situe en 2006 aux alentours de 96%. Celle de la télévision est restée stable entre 2005 et 2006 à 80%.

1.3.2. Défis posés au niveau de l'axe et pour chaque secteur :

La position géographique centrale du Mali au cœur de l'Afrique de l'ouest soumet le secteur des transports et de la communication à des défis importants que sont :

- la poursuite de l'amélioration de l'efficacité et de la durabilité des moyens et des infrastructures de transport (routier, ferroviaire, aérien et fluvial)
- La restructuration des entreprises publiques du secteur des transports ;
- la promotion des moyens intermédiaires de transport et du déplacement à pieds dans les centres urbains

- la réduction des coûts des transports notamment en milieu rural,
- l'amélioration du fonctionnement des corridors de transports,
- le suivi du respect des règles en matière de circulation routière,
- l'opérationnalisation de l'unité environnementale des projets
- La prise en compte des aspects sociaux dans le cadre de la mise en œuvre du cadre de politique globale pour le déplacement et la compensation des populations.

Pour les infrastructures de communication, les défis à relever entre autres sont :

- favoriser l'utilisation professionnelle de l'Internet
- poursuite de la vulgarisation de l'accès à l'Internet pour augmenter le taux d'utilisation
- améliorer la couverture audiovisuelle au niveau des communautés rurales, par l'augmentation du budget à allouer au secteur.

1.4. Analyse des stratégies et actions programmées en 2010

1.4.1. Processus d'élaboration et approche participative :

La politique nationale du Mali en matière de transport s'appuie depuis plus d'une décennie sur un ensemble de documents : la Lettre de Politique de Développement du Sous-secteur des Infrastructures Rurales de mai 2000, la Lettre de Politique du Secteur des Transports dans le cadre du Projet d'Amélioration des Corridors des Transports du 11 février 2004, la Lettre de Politique du Secteur des Transports dans le cadre du Deuxième Projet Sectoriel des Transports en date du 27 avril 2007 et le Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne (SSATP) qui est né d'un partenariat international.

Les stratégies et programmes en cours de mise en œuvre dans le secteur en 2010 sont :

- la Stratégie de Transport en Milieu Rural, le Programme Sectoriel des Transports Phase 2 et programme de pluies provoquées pour le sous secteur des infrastructures de transport ;
- la Stratégie Nationale d'Accès Universelle et programme de connexion des Communes du Mali à l'Internet, pour le sous secteur de la Communication.

Toutes ces stratégies et programmes visent à l'amélioration des conditions de vie des populations contribuent à lutter contre la pauvreté en permettant l'atteinte des objectifs de réduction de la Pauvreté. Ils sont élaborés de façon participatives lors des études réalisées ayant abouties à la formulation des objectifs de développement et les résultats attendus. Des indicateurs pertinents permettent de mesurer l'atteinte des résultats.

1.4.2. Pertinence des politiques et programmes retenus

Les Politiques retenues avec leur stratégie de mise en œuvre disposant de plans d'actions, ont pour principaux bénéficiaires les populations rurales et urbaines pauvres, comme indiqué les objectifs de développement desdits politiques, stratégies et programmes en cours au niveau du secteur.

La valeur ajoutée suite à la mise en œuvre des politiques et programmes, est l'amélioration de l'accès aux services sociaux de base, l'augmentation de la mobilité urbaine et interurbaine, la facilitation des échanges entre les zones de production et les zones de consommation par l'amélioration de l'état des infrastructures de transport et de communication, l'augmentation de la

production agricole grâce au programme de pluies provoquées et l'amélioration de l'approvisionnement en produits d'importation ainsi l'exportation des produits locaux et nationaux.

Certains programmes au niveau des départements chargés de l'agriculture et des mines visent les mêmes objectifs dans une moindre mesure.

Infrastructures et services de transports :

Le secteur des transports contribue au désenclavement intérieur et extérieur du pays à travers la gestion efficace et durable des moyens et modes de transport, les entretiens courant, périodique et réhabilitation des axes routiers prioritaires.

Pour le développement des infrastructures de transport, le Programme Sectoriel de Transport phase II (PST2) sur la période 2008-2012 est en cours de mise en œuvre par le Gouvernement avec l'appui de ses Partenaires Techniques et Financiers.

Les stratégies et actions retenues dans ce cadre sont relatives aux différents modes de transports (routier, ferroviaire, fluvial et aérien) pour ce qui concerne les infrastructures et services de transports.

La mise en œuvre des stratégies et programmes retenus a permis l'atteinte des résultats d'une manière générale :

- la promotion des moyens et des services de transport ;
- la poursuite du désenclavement du monde rural par le biais de la réalisation d'un important réseau de pistes rurales.
- La poursuite de la modernisation des infrastructures aéroportuaires et météorologiques ;
- L'amélioration de la pluviométrie par la poursuite du programme des pluies provoquées ;
- L'amélioration du transport fluvial par l'acquisition de bateaux à faible tirant d'eau et la réhabilitation des infrastructures fluviales ;
- La poursuite des trafics voyageurs et marchandises et le maintien des infrastructures de transport et du matériel ferroviaires ;
- La poursuite de la lutte contre l'insécurité routière.
- le renforcement des capacités des acteurs du domaine des transports,
- la poursuite de l'assainissement et la modernisation du parc de véhicules de transports publics,
- la sensibilisation en matière de sécurité routière.

Dans le domaine de la communication :

- la réforme des services postaux, en vue de transformer l'opérateur public en une entreprise privée,
- la poursuite du renforcement des capacités en TIC et appropriation,
- le renforcement organique du CRT,
- la modernisation de la gestion de la gestion du contrôle des fréquences radioélectriques,
- l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie d'Accès Universel,
- l'observation effective du marché,
- la prise en compte de l'aspect environnemental de l'utilisation du téléphone mobile

D'une manière générale, le renforcement des capacités des structures chargées de la planification, du suivi évaluation et de la collecte des données statistiques s'est poursuivi.

2. BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE

2.3. Analyse des actions menées

2.3.1. Efficacité

En matière de comparaison des actions réalisées par rapport aux actions programmées, les résultats sont en moyenne de 85% de taux de réalisation pour les projets tous types confondus. Ce qui a permis l'atteinte des résultats suivants : L'état du réseau routier est jugé satisfaisant dans la mesure où le réseau principal constitué de routes bitumées et en terre est bon à 76%, passable à 18% et mauvais à 6% seulement. Les pistes constituent le point noir du capital routier car jugées mauvaises à 95% et passables seulement à 5%.

2.3.2. Efficience

- Les projets au niveau du secteur sont essentiellement exécutés par des entreprises et bureaux d'études privés et suivi par l'administration, ce qui permet une certaine efficience dans la mise en œuvre.
- Les coûts unitaires sont maîtrisés grâce à la mise en concurrence lors du choix des entreprises attributaires devant exécuter les marchés.

2.3.3. Prise en compte des dimensions transversales

- Le genre n'est pris en compte de façon efficace. En effet, les femmes conductrices d'engins ainsi que les femmes entrepreneurs du BTP ne sont pas très nombreuses.
- Le respect de l'environnement est un souci majeur dans l'exécution des travaux routiers. Les documents de politique prennent en compte l'environnement au point que c'est une conditionnalité de l'exécution des marchés.
- Le suivi-évaluation est un point essentiel pour tous les projets du secteur, et ce en rapport avec la DNPd. Le suivi est assuré par les directions techniques dont relève le projet. Par contre, l'évaluation des projets ne se fait qu'à la fin des travaux. Certains indicateurs d'impact ne seront donc pas déterminés.

2.3.4. Modalités des concertations sectorielles lors de la mise en œuvre indiquent la participation au projet de l'ensemble des parties prenantes surtout les bénéficiaires directes. Les populations rurales sont impliquées dans le processus depuis le début jusqu'à la mise en œuvre.

2.3.5. Quant à la vérification de l'impact des programmes sur les cibles, les projets du secteur ont un impact direct sur les populations pauvres car permet le désenclavement et donc l'échange des produits, favorise le développement des autres secteurs de l'économie.

2.3.6. Dans le cadre de la soutenabilité des résultats et des acquis, les projets d'infrastructures de transport et de communication, peuvent et doivent être poursuivis sur le moyen et le long terme, car les capacités de mise en œuvre sont disponibles tout au long du processus d'exécution.

2.4. Analyse SEPO(SWOT) du secteur

2.4.1 Analyse SEPO(SWOT) du sous secteur transport

{Succès (Forces), Echecs (Faiblesses), Potentialités, Obstacles (Contraintes)}

Atous : organisation de revue annuelles des projets et programmes, financement insuffisant du secteur ; difficultés de mobilisation des crédits, retard constatés dans l'exécution des projets, faible capacité d'absorption des crédits, faiblesse des capacités de suivi évaluation , personnel insuffisant....

<u>Secteurs</u>	<u>Succès (Atouts)</u>	<u>Echecs (Faiblesses)</u>
Sous secteur Equipement, Transports : (transport routier, ferroviaire, fluvial et aérien)	Réseau routier est classé qui permettra le désenclavement total du pays s'il est entièrement aménagé	Le financement de l'entretien routier n'est bien assuré il est insuffisant, en particulier en ce qui concerne l'entretien périodique
	Parc de camions est important en matière de transport interurbain	Beaucoup de transporteurs routiers individuels non organisés et peu efficaces
	Existence d'une ligne de fer entre Dakar et Bamako	Infrastructure en très mauvais état
	Les Gouvernements ont décidé d'externaliser l'exploitation du chemin de fer Périodes de navigabilité réduites	La concession d'exploitation est mal gérée Le problème du financement de la réhabilitation/reconstruction des infrastructures n'est pas véritablement abordé Faiblesse de la capacité de transport du rail Dakar-Bamako
	Potentiellement forte avec le développement de l'économie et des échanges extérieurs du Mali Ses tarifs sont très compétitifs pour le transport longue distance	Forte concurrence du transport routier Transport multimodal et secteur logistique embryonnaires
	Longueur navigable du fleuve Niger	Périodes de navigabilité réduites, Niveau de l'étiage Entretien, dragages irréguliers, Balisage insuffisant
	Nombreux ports (ou points d'arrêts)	Manque de pontons pour pinasses
	Pinasses et pirogues adaptées au transport	Vétusté et inadaptation flotte Comanav
	Désenclavement zones rurales	Pas de code fluvial Sécurité insuffisante Budgets d'entretien irréguliers
	La plateforme aéroportuaire de Bamako en particulier se trouve dans une position géographique au centre de plusieurs pays de l'Afrique de l'Ouest	un pouvoir d'achat très limité Les distances à l'intérieur du pays sont longues
<u>Secteurs</u>	<u>Potentialité (Opportunités)</u>	<u>Obstacles (Menaces)</u>
Sous secteur Equipement, Transports : (transport routier, ferroviaire, fluvial et aérien)	Les financements des bailleurs de fonds restent à un niveau élevé	Le contrôle de la charge à l'essieu n'est pas encore complètement organisé Les tracasseries administratives sont encore trop nombreuses
	Croissance des flux de trafic internationaux Croissance du transport en conteneurs	La surcapacité des entreprises entraîne une concurrence sauvage et empêche la génération de revenus suffisants pour renouveler la flotte des véhicules
	C'est le mode le plus à même d'assurer le désenclavement intérieur du pays	L'augmentation des prix des carburants risque de peser sur les tarifs
	Rénovation du chemin de fer Dakar-Bamako	Risque d'interruption du trafic si des travaux d'urgence ne sont pas entrepris sur les infrastructures
	Possibilités d'interconnexion des réseaux d'Afrique de l'Ouest	
	Facilitation du transit international vers le Mali	La société de patrimoine n'est pas encore créée
	Rénovation du chemin de fer Dakar-Bamako Création de ports secs au Mali	Le vieillissement et l'inadaptation du personnel aux nouveaux métiers que nécessite une exploitation en concession
	Croissance des flux de trafic internationaux Croissance du transport en conteneurs	L'interruption possible des transports ferroviaires en raison du mauvais état des infrastructures nuit à la crédibilité de ce mode de transport et pourrait détourner le trafic vers la route avec le risque de ne pas pouvoir le récupérer.
	Aménagement du fleuve Sénégal	
	Renouvellement flotte Comanav	
	Réorganisation Comanav Développement du fluviomaritime Dakar-Imbidédi (OMVS)	Lenteur des prises de décision et de la mise en œuvre
	Facilitation du transit international par le Mali	Mise en œuvre d'autres chaînes de transport concurrentes
	Trafics de minerais	Concurrence rail/route pour OMVS
Il y a des bonnes conditions au développement du tourisme surtout d'origine européenne et pour certains produits périssables comme fruits et légumes	Le transport aérien est très dépendant des prix du carburant. Vu son enclavement les coûts/tarifs au Mali restent très haut	

2.4.2 Analyse SEPO(SWOT) du sous secteur

SUCCES (FORCES)

- *amélioration de la couverture des réseaux dans les communes rurales ;*
- *baisse des tarifs du service de la téléphonie ;*
- *amélioration de la qualité du service de la téléphonie ;*
- *etc.*

ECHECS (FAIBLESSES)

POTENTIALITES (ATOUPS)

- *secteur dynamique lié à l'innovation technologique ;*
- *convergence des réseaux et des services ;*
- *secteur attractif ;*
- *incidence du secteur sur les autres secteurs d'activités socio économique ;*
- *beaucoup d'initiatives privées en matière des projets TIC ;*
- *etc.*

OBSTACLES (CONTRAINTES)

- *difficulté de la mise en œuvre des programmes et projets ;*
- *faible couverture des réseaux pour la fourniture de service Internet ;*
- *coût d'accès élevé pour le service Internet*
- *etc.*

3. ANALYSE DES FINANCEMENTS MOBILISES PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS INITIALEMENT FIXES

Evolution des indicateurs d'allocation budgétaire (en million de FCFA)

Indicateurs	2007	2008	2009	2010
Niveau du BSI global				
Montant BSI alloué	104 488	107 055	120 580	127 573
Montant BSI réalisé	74 016	41 629	68 773	103 165
Taux de réalisation	70,84	38,88%	57%	80,86%
Budget alloué à l'entretien courant des routes				
Montant du budget alloué	9 000	14 500	ND	ND
Montant du budget réalisé (fonds propre AR)	8 957	8 789,87	16 576	20 500
Taux de réalisation	99,44%	60,61%	95%	100%

Source : CPS

Commentaire :

Durant les quatre années consécutives, le BSI alloué au département des transports est en net progression avec une moyenne 6,96% par. Le taux de réalisation du BSI a été de l'ordre de 80,86% en 2010 contre 57% en 2009 soit une amélioration de 41,85%.

Le fonds d'entretien du réseau routier a tendance aujourd'hui d'être coûteux pour l'économie nationale ; en 2007 il était de 8,957 milliards et en 2010 20,500 milliards soit 11, 543 milliards de plus dans un intervalle de quatre ans.

4. EVOLUTION DES INDICATEURS DE L'AXE STRATEGIQUE

I. DOMAINE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

1. REALISATIONS 2010 MET :

Les investissements en infrastructures économiques au cours de ces dernières années ont porté principalement sur la dotation du pays en infrastructures de transports adéquates.

Le Président de la République en a fait une priorité dans le PDES (2007-2012), à travers la stratégie d'expansion des infrastructures « Désenclavement intérieur et extérieur ». Les efforts d'investissement des autorités se sont concentrés sur certains domaines prioritaires entre autres le domaine routier, le domaine aéroportuaire, le domaine fluvial, le domaine ferroviaire.

L'année 2010 a été marquée par la poursuite de l'achèvement des chantiers qui étaient en cours et le démarrage de nouveaux projets d'infrastructures routières pour assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays.

L'année 2010 a également été marquée par les cérémonies de commémoration du Cinquantenaire du Mali. A cet effet, de grands projets ont été initiés dont certains ont pu être achevés et d'autres en cours d'exécution.

En vue de stimuler et de promouvoir le développement du secteur privé, les autorités se sont fixées pour objectifs de lever les contraintes qui entravent le développement de ce secteur. Au delà de l'environnement des affaires qui est en cours d'amélioration, la faible dotation du pays en infrastructures socioéconomiques peut constituer un goulot d'étranglement. Les actions réalisées en 2010 l'ont été dans un contexte marqué par la mise en œuvre du deuxième Projet Sectoriel des Transports (PST2), des Programmes Routiers de l'UEMOA, du Millénum Challenge Corporation (MCC) et la poursuite de la préparation du Programme Routier du 10^{ème} FED.

Les actions majeures entreprises au sein du Département de l'Equipement et des Transports au cours de l'année 2010 ainsi que les perspectives pour l'année 2011 sont les suivantes :

1.1. Dans les domaines législatif et réglementaire :

Pour améliorer le fonctionnement de la chaîne logistique de transport, l'application du Décret 09-178/P-RM du 27 avril 2009 adopté et qui fixe les modalités de perception et de gestion de la redevance perçue au titre de la Lettre de Voiture est effective.

Pour assurer le renouvellement du parc automobile de transport, il a été procédé à la relecture du Décret N°03-303 fixant les conditions d'affectation et d'utilisation des ressources du Fonds pour l'équipement des transporteurs routiers urbains et interurbains.

L'Inspection de l'Equipement et des Transports créée suivant la Loi N°037 du 19 novembre 2009 est fonctionnelle depuis le premier semestre 2010.

Par ailleurs, dans le cadre de l'application du contrôle de la charge à l'essieu, les termes de référence pour l'étude d'impact de l'application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA sur l'industrie du transport ont été élaborés.

La relecture du décret 99- 134 fixant les conditions de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules, dans le cadre de l'interdiction du téléphone portable au volant et des vitres obscurcies.

1.2. Etat de développement de l'espace économique :

Il est bien connu que l'existence de voies de communication est une condition préalable au développement de l'activité économique des régions qu'elles traversent. Une politique de transport vise notamment à promouvoir et renforcer économiquement les régions ayant une faible structure en les dotant de meilleures voies d'accès.

L'Etat joue dans ce domaine un rôle prépondérant via sa politique de développement des infrastructures, politique qui en général profite en premier lieu au développement du réseau routier. L'Etat peut toutefois prendre dans ces domaines d'autres mesures d'ordre financier, telles que des aides à l'investissement et des avantages fiscaux.

Le Mali dispose quatre (04) modes de transports : (i) le mode routier, (ii) le ferroviaire, (iii) le fluvial et (iv) l'aérien.

Hormis les secteurs du transport routier et fluvial, une des caractéristiques des autres modes de transport est leur concentration qui est allée en s'accroissant au fil du temps :

- La totalité du trafic ferroviaire se concentre sur une unique ligne, Bamako-Dakar ;
- Le trafic aérien est actuellement essentiellement concentré sur l'aéroport de Bamako-Sénou. Si le transport aérien international long-courrier des passagers est assez développé, l'offre de transport aérien est exactement réduite au niveau régional et quasiment inexistante au niveau national. Une des raisons en est bien évidemment que le faible revenu de la population ne permet pas de générer une demande suffisante.
- Même s'il dessert le pays de façon beaucoup plus uniforme que les autres modes, le réseau routier est encore relativement limité en étendue : en 2010 sa longueur atteignait 89024 km au total, dont de l'ordre de 14102 km de routes d'intérêt national ; sur ses 89024 km près de 5700 km sont bitumés (6,49%) et de l'ordre de 84324 km sont des routes et pistes en terres ; globalement, la densité moyenne du réseau s'établit à 13,93 km de route par millier de km² ce qui est légèrement supérieur à la moyenne en Afrique sub-saharienne (13 km par millier km²).

1.3. Dans le domaine de la construction, de la réhabilitation et de l'équipement :

Les actions ont concerné la poursuite des efforts de désenclavement intérieur et extérieur qui se sont matérialisés par :

- 475,96 km de routes construites ou réhabilitées :

Il s'agit des routes suivantes : Sékokoto-Bafing et contournement de Kita (71,14 km), Bafing- Falémé (98,53km), Bamako-Kangaba (40 km), Kayes-Diamou-Sélinkegni-Bafoulabe (46,8 km), Bandiagara Wo (38 km), Wo-Bankass-Koro (20,93 km), Construction et amélioration de la route Niono - Goma Coura (48,6 km), Bougouni- Koualé (45,83 km), Koualé-Sikasso (66,13 km).

- 1692,6 km de pistes rurales réhabilitées:

Il s'agit de pistes suivantes : les pistes rurales dans les Régions de Sikasso et de Ségou (149,6 km), dans la zone CMDT de Kita et Bougouni (442 km) et du Programme de Compétitivité et Diversification Agricole (1101 km).

- Sur l'axe Bamako-Dakar par le sud, le pont de Ballé a été inauguré, les ponts sur le Bafing et la Falémé sont en cours de réalisation. Les travaux de construction du pont sur la rivière Bagoué à Fourou, sont réalisés à 60%. Le troisième Pont de Bamako avec ses deux échangeurs et les voies d'accès sont en construction.

Indicateurs sectoriels inscrits dans la matrice d'évaluation du CSCRP et autres indicateurs pertinents :

Evolution des indicateurs des infrastructures routières

Indicateurs	Unité	2008	2009	2010	Prévision 2011
Nombre de km de routes bitumées entretenues	km	3 569	3 619	4 320	4 500
Nombre de km de routes bitumées en bon état	km	2 880	3 619	4 320	4 500
Nombre de km de routes en terre entretenues	km	8 941	5 772	7 880	9 000
Nombre de km de routes en terre en bon état	km	3 595	5 772	7 880	12 000
Nombre de km de pistes construites	Km	76	718,9		

Source : CPS/MET- DNR-SDR

Commentaire :

Ces performances sont dues aux réformes entreprises dans le secteur au système de suivi mis en place par les agences de maîtrise d'ouvrage délégué et la supervision des Chefs d'Unités et à une concertation entre tous les acteurs du secteur.

Evolution du réseau des routes bitumées construites

Indicateurs	Unité	2008	2009	2010	Prévision 2011
Nombre de km de routes bitumées construites	Km	216	182	150	

Source CPS/MET

1.4. Dans le domaine de l'entretien des routes :

Le budget d'entretien routier en 2010 a été de **20 milliards 500 millions** de francs CFA, ce montant a servi à la réalisation de **12 403 km** de routes prioritaires du réseau routier viable dont **4 320 km** de routes bitumées, **7 880 km** de routes en terre, et **203 km** de pistes agricoles en zones CMDT/OHVN, dans le cadre du Second Projet Sectoriel des Transports (PST2).

Au cour de la même année 2010, dix sept (17) entreprises nationales et étrangères et 25 bureaux d'études et contrôles de surveillances ont eu à exécuter les marchés de travaux d'entretien courant du réseau viable pour un montant de 20 500 000 000 francs.

Pour connaître l'état du réseau routier en vue de la planification et de la programmation de l'entretien routier, l'alimentation de la Banque des Données Routières (BDR) s'est poursuivie. Ainsi le réseau routier prioritaire a fait l'objet de relevé des mesures routières et les données ont été injectées dans la Banque des Données Routières. La BDR contient aujourd'hui 5 473,76 km de routes

avec les données sur le sectionnement, l'inventaire (schéma itinéraire), l'état (dégradation, uni, vizir, vit).

1.5. Dans le domaine de la lutte contre l'insécurité routière et de la lutte contre le VIH :

En matière d'insécurité routière, les principaux objectifs suivants sont visés:

- renforcer les contrôles sur les routes;
- réviser le Code de la route;
- renforcer les capacités des usagers et des agents chargés de la protection civile;
- améliorer la prise en charge des victimes;
- renforcer les capacités de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière en ressources humaines compétentes.

Le phénomène est devenu un sujet si préoccupant au niveau international que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) l'a qualifié de « fléau sanitaire mondial ». Selon les données relatives aux interventions des services de la Protection Civile, il a été dénombré en 2010 :

Finalisation des dossiers d'immatriculation des engins à deux roues et délivrance de permis et autorisation de conduire, dans le cadre l'opération spéciale des engins à deux roues initiée par le Gouvernement qui a donné les résultats suivant 101 737 engins ont été immatriculés et 91 331 permis et autorisations de conduire sont délivrés;

Dans ce cadre, 79 moniteurs d'auto-écoles ont reçu leur brevet pour l'exercice de la profession d'enseignement de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER) et 11 établissements (auto-école) ont été agréés ;

Animation à la Faculté des Sciences et Techniques (FAST) d'une séance de sensibilisation et d'information des étudiants sur le fléau d'insécurité routière, le 09 juillet 2010 ;

- La construction et l'équipement en véhicules médicalisés de deux postes de secours routiers à Bougouni et à Ouélessebouyou. Le marché pour les travaux est attribué. La remise du site et le lancement des travaux est prévu avant fin Décembre. Quant aux véhicules médicalisés, le marché est attribué ; la livraison est attendue.
- La préparation et le lancement des dossiers d'appel d'offres relatifs à l'acquisition de matériels informatiques de communication et de matériels roulant composés de : (08 motos avec casques, 6 véhicules 4x4, Kits d'ordinateurs, moyens de transports médicalisés pour deux postes de secours sur l'axe Bamako- Sikasso, 5 appareils radars portables de contrôles de vitesse, matériels informatiques et mobiliers de bureau.)
- Aussi, il a été livré : -les huit (8) véhicules, -les cinq (5) radars Pour les autres, les livraisons sont attendues.
- En matière de lutte contre le VIH SIDA La préparation du dossier d'appel d'offres pour le recrutement d'une ONG dans le cadre des actions de lutte contre le VIH SIDA (information, éducation et sensibilisation des populations sur l'axe routier Bamako-Sikasso) est en cours;

Indicateurs de sécurité routière

N°	Indicateurs	2008	2009	2010
1	Nombre d'accidents de la circulation routière	13 772	12 910	10 465
2	Victimes de la circulation routière	10 510	9 411	8 754
3	Cas d'accidents impliquant les motos	6 695	6 341	5 065
4	Nombre de tués	671	573	687
5	Nombre de blessés graves	9 839	8 838	8 067
6	Nombre de blessés légers			
7	Taux d'évolution du nombre de tués sur la route	1,82%	-14,60%	16,59%

Source : ANASER/CPS

Commentaire ;

Au cours de l'année 2010 la situation de l'insécurité routière se présente avec 10 465 cas d'accidents de la circulation routière dont 5 065 impliquant les motos (48,39%), 8 754 victimes, 687 tués soit 16,59% de plus qu'en 2009 et de 8 067 blessés contre 8 838 en 2009.

1.6. Dans le domaine du transport aérien :

- La modernisation des infrastructures aéroportuaires se poursuivent par :
- la réhabilitation des terminaux passagers existants à Bamako-Sénou ;
- l'achèvement des travaux de construction d'une nouvelle aérogare fret à Bamako-Sénou ;
- l'extension et la modernisation des aéroports de Mopti, et de Kayes ;
- la réalisation du Portail d'accès sur le périmètre, la fourniture d'Equipements de sûreté et la construction de la Route d'enceinte interne et externe autour de l'aéroport de Bamako-Sénou, dans le cadre du Projet Régional de Sécurité et de Sûreté;
- la construction du siège de l'ANAC ;
- les études d'aménagement d'un parc industriel à Bamako-Sénou et des aéroports de Kidal et de Taoudénit ;
- l'adoption de la Politique Aéronautique Nationale et de son Plan d'Action (PAN) ;
- la poursuite de la restructuration des Aéroports du Mali (ADM) ;
- la mise en œuvre du Programme d'extension des aéroports de Bamako-Sénou, de Kayes, de Tombouctou et de Sikasso, extension de l'aéroport de Mopti ;
- le réaménagement de l'aéroport de Gao ;
- la construction, la réhabilitation et l'extension des aérodromes de l'intérieur, clôture de l'aéroport de Sikasso, de Yélimané.

Evolution des indicateurs de transport aérien à Bamako-Senou

Indicateurs	Unité	2007	2008	2009	2010
Passagers transportés arrivées, départs et transit	Nombre	581 446	628 290	599 040	613 837
Mouvement d'aéronefs arrivées et	Nombre	11 845	12 486	11 726	11 858

départs					
Fret aérien arrivée et départs	Tonne	7 663	6 302	6 179,815	6 523
Poste	Kg	71 934	101 898	133 722	117 917

Source : CPS/MET- ADM-ANAC

Commentaire :

Le trafic commercial de Bamako-Sénou au titre en 2010 a enregistré 465 073 passagers contre 599 040 passagers transportés 2009 (Arrivée+Départ+Transit) soit une régression de 22% par rapport à 2009 et 4,41% de diminution de 2009 par rapport à 2008 qui étaient de 628 290 passagers, les mouvements d'aéronefs en 2010 est de 9 055 contre 11 726 en 2009 soit une diminution de 22,7% qu'en 2009, en colis postaux acheminés 85 338kg contre 133 722 kg en 2009, pour les frets marchandises il a été acheminé 4 904 462 kg contre 6 179 815 kg de frets transportés en 2009. Par ailleurs les régressions des données sont dues à la réhabilitation de l'international Bamako-Sénou dont les travaux terminés cela un coup de fouet au redémarrage économique en 2011.

1.7. Dans le domaine de la météorologie :

- la construction des stations Météorologiques de Yorosso et de Tenenkou ;
- la poursuite de la mise en œuvre du Programme de pluies provoquées qui dispose aujourd'hui de deux avions, dont l'un est basé à Bamako et l'autre à Mopti et un réseau de quatre radars météorologiques (Bamako, Mopti, Manantali, Gao) avec un système très innovant de télémétrie pour :
- la gestion des radars (mise en marche et arrêt) à partir de Bamako ;
- le suivi en temps réel sur internet des opérations d'ensemencement des nuages ;
- l'établissement de liens de communication entre le Centre des opérations de la DNM et les avions partout où ils se trouvent dans l'espace du territoire du Mali.
- le personnel nécessaire à la conduite des opérations de pluies provoquées notamment : les pilotes, les mécaniciens d'avion, météorologistes, les techniciens de maintenance radars.

Grâce à ce dispositif, le Programme a effectué 212 opérations d'ensemencement pendant la campagne agricole 2009-2010 dont 29 dans le District de Bamako.

La répartition par région est de 49 à Kayes, 56 à Koulikoro, 27 à Sikasso, 27 à Ségou, 18 à Mopti ,2 à Tombouctou, 2 à Gao et 2 à Kidal

- Quatre cent deux (402) bulletins dont : 4 bulletins mensuels, 18 décadaires, 365 quotidiens ont été produits et diffusés à la télé et à la radio et 23 Communications Verbales pour le Conseil des Ministres,
- Quarante trois (43) usagers de divers secteurs socio économiques ont bénéficié d'informations climatologiques,

1.8. Dans le domaine de la Cartographie :

Dans le cadre de la cartographie, l'IGM a élaboré 347 cartes thématiques au compte du public.

La construction des agences régionales Sikasso, Mopti et Tombouctou sont en cours exécution, cela permettra à l'Institut d'être plus proche de la population.

Il faut noter que l'IGM compte 45 Récepteurs GPS, 3 Stations Photogrammétriques numériques pour couvrir le territoire national en imagerie satellitaire.

La poursuite du Rapatriement des archives cartographiques du Mali entreposées à l'IGN France ;

L'élaboration du document de politique nationale en matière d'information géographique.

1.9. Dans le domaine de l'aménagement urbain :

Les travaux des voiries urbaines à Gao (5 km), San (5 km), Koutiala (5 km) et Bandiagara (5 km) sont terminés.

L'aménagement des voies d'accès à l'échangeur multiple (2 km), des rues piétonnes dans le District de Bamako (2 km), du Boulevard du Peuple et d'un anneau SOTRAMA au centre Ville de Bamako ainsi que la construction de deux passerelles à Sogoniko et Kalaban-Coura sont en cours.

1.10. Dans le domaine de ferroviaire :

Les dispositions sont prises pour la mise en place d'une structure de gestion du trafic voyageur dans le cadre de la modernisation de la voie ferrée et du matériel de transport Bamako-Dakar ;

La création du Comité Ad Hoc chargé de mettre en œuvre l'option institutionnelle retenue par les Etats pour la viabilité de l'axe ferroviaire.

Evolution des indicateurs de transport ferroviaire

Indicateurs	Unité	2007	2008	2009	2010
Tonnage kilométrique	TKM	416 445 194	370 883 950	386 873 263	397 631 107
Voyageur kilométrique	VKM	97 985 822	93 678 825	45 633 278	39 269 458
Passagers transportés par voie ferroviaire	Nombre	106 272	110 065	111 671	112 687
Marchandises transportées par voie ferroviaire	Tonne	388 080	378 986	390 753	439 926

Source : CPS/TRANSRAIL

Commentaire :

En 2010 le tonnage kilométrique est de 397 631 107 FCFA contre 386 873 263 FCFA en 2009, soit une hausse de 3% et le nombre de passagers transportés est en net progression avec 110 065 en 2008, 111 671 personnes en 2009 et 112 687 en 2010 soit une évolution moyenne triennale de 2%, cela est due au temps de réparation de quelques voitures voyageurs. Mais l'acquisition de 6 nouvelles locomotives et de 38 a permis à la relance du trafic voyageur.

La quantité de marchandises transportées a connu une hausse de 13% en 2010 du à l'état de dégradation à la route nationale N°3 et la réparation du pont de Kayes.

Le transport ferroviaire représente 10% du fret national.

L'une des difficultés à ce niveau est la concurrence entre les rails et la route puisque désormais un nombre non moins important de passagers empruntent la route en véhicule.

Pour les accidents ferroviaires, on a enregistrés 09 cas avec 07 décès, 19 blessés et 26 victimes (victimes=décès+blessés) ; les accidents fluviaux ont été au nombre de 18 cas avec 23 décès, et 23 victimes en 2009.

1.11. Dans le domaine du transport fluvial :

L'amélioration des conditions de navigation par la réalisation des travaux confortatifs concernant les quais fluviaux le long du fleuve Niger dans les localités de Ténenkou, Diafarabé, Dioro et Konna dans le cadre du PST2 dont les travaux de construction sont terminés et la poursuite du processus d'acquisition de 2 (deux) bateaux à faible tirant d'eau.

Evolution des indicateurs des infrastructures fluviales

Indicateurs	Unité	2007	2008	2009	2010
Période de navigabilité	mois	5 à 6	5 à 6	5 à 6	5 à 6
Quais fluviaux réhabilités	Nombre	0	0	4	2

Source : CPS/MET/COMANAV

Commentaire :

La longueur du réseau fluvial reste inchangée avec 2334 km et se compose de 1551 km de voies principales, 783 km de voies secondaires pour une voie navigable du réseau national sur le fleuve Niger de 1308 km.

En 2010, la période de navigabilité reste inchangée ; signalons que le chenal navigable est fortement menacé par l'ensablement, la jacinthe d'eau, la dégradation avancée des berges du fleuve et la faible pluviométrie, ayant pour conséquence des échouages fréquents et la prolongation du temps de rotation des bateaux de la COMANAV.

Evolution des indicateurs de transport fluvial de la COMANAV

Indicateurs	Unité	2007	2008	2009	2010
Passagers transportés	Nombre	13 200	7 962	5 187	5 741
Marchandises transportées	Tonne	11 000	35 883	8 151	5 067
Tonne- kilométrique	TKM	5 207 000	3 111 796	3 432 000	2 482 211
Voyageur- kilométrique	VKM	697 900	3 986 043	2 343 000	2 482 458
Chiffre d'affaires total	FCFA	564 550 000	502 093 724	418 570 000	294 322 000

Source : CPS/MET- COMANAV

Commentaire :

La COMANAV a transporté, 5 297 voyageurs et 5 280 Tonnes de marchandises en 2010.

Par ailleurs l'année 2010 a été marquée par, huit (08) accidents fluviaux enregistrés au niveau des services de sécurités qui ont fait 22 victimes dont deux (02) décès et 20 blessés. Tous ces accidents concernent entièrement la flotte privée constituée de pirogues et pinasses en bois assurant le transport des personnes et de biens dans l'insécurité totale.

1.12. Dans le domaine de l'amélioration des conditions de travail des agents de l'Etat :

La réception des travaux du projet d'achèvement de la 1ère tranche de la Cité Administrative de Bamako.

2. PERSPECTIVES 2011 MET :

L'année 2011 sera marquée par la poursuite des actions prévues dans le Programme Sectoriel des Transports à travers :

- la réalisation de 1066 Km de routes et pistes, le démarrage des travaux du reste de partie urbaine de la RN5 Woywayanko au Point Y de Sébenicoro en commune IV sur financement de la BAD. Dont l'étude de référence sera réalisée par l'INSTAT et la CPS au 1er trimestre 2011;
- l'achèvement des travaux de la rue 187 de Korofina-nord (30m), l'Accès au centre de santé de Djaguinébougou et la route intercommunautaire de Banconi-Djalakorodji-Safo en commune I dans le District de Bamako ;
- la voie de ceinture de Bamako, construction de 3 nouveaux ponts à Kabala, Bacodjikoroni et Moribabougou;
- le contournement routier de Bamako Diago-Safo-Niamana-Sanankoroba-Touréla-Kodialani-Diago;
- travaux de réhabilitation/reconstruction des pistes dans la zone de Kita et Bougouni et les travaux de la voie d'accès au site de l'hôpital du Mali de Yirimadio;
- Travaux de construction de la route Gao-Bourem-Taoussa;
- voies de raccordement du 3ème Pont de Bamako à la RN6 (Bko-Ségou) et à la RN27 (Bamako-Koulikoro);
- projet de bitumage de la route Manantali- Mahina);
- étude de dédoublement des routes Bamako-Koulikoro (RN27) et Bamako-Forêt de la Faya (RN6) et la construction d'un pont sur le fleuve Niger à Kayo– Koulikoro);
- l'acquisition attendue des deux bateaux à faible tirant d'eau qui vont renforcer la flotte de la COMANAV et permettre la navigation sur une plus longue période ;
- l'élaboration du plan de circulation routière du District et la création d'une entreprise de transport collectif pour la mobilité urbaine et périurbaine de Bamako;
- la finalisation des études pour le renouvellement du parc de véhicules commerciaux;
- la création d'une Structure chargée du développement du transport ferroviaire;
- la poursuite de la modernisation de l'Aéroport de Bamako Sénou et la route Niono-Goma Coura dans le cadre du Millénium Challenge Acompte;
- la mise en œuvre des recommandations de la Réunion Annuelle des services de Transport Aérien notamment la transformation de l'Aéroport de Bamako Sénou en un HUB, l'accessibilité financière des populations au transport aérien, la sécurisation de l'espace aérien et la concrétisation du Partenariat Public-Privé (PPP) pour les Aéroports du Mali, entre autres.
- dans le domaine de la météorologie, la poursuite des opérations de pluies provoquées, l'assistance au monde rural et la construction des stations et la réhabilitation de stations météorologiques.

- poursuite de la politique de construction des structures de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux aux fins de les doter de locaux décents dans l'objectif de l'amélioration des conditions de travail et de qualité des prestations offertes aux publics.
- déconcentration des activités de traitement des cartes grises, permis de conduire, des cartes de transport par délégation de signature aux Directeurs Régionaux des Transports Terrestres et Fluviaux;
- la formation des chauffeurs et transporteurs aux règles de fonctionnement du transport en transit et revue documentaire dans le cadre du Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit Routier en Afrique de l'Ouest ;
- mise en œuvre des recommandations des études relatives à l'amélioration de la sécurité routière ;
- la construction de 9 600m² de bureaux pour l'extension des Entrepôts Maliens au Togo;
- le démarrage des travaux de construction de 11059 m² de magasins et annexes d'entreposage de coton pour le renforcement des capacités de stockage des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire;
- construction de l'Autoroute en 2x2 voies de Bamako-Ségou (240 km) ;
- construction de l'Autoroute en 2x2 voies de Sikassou-Zégoua (95 km).
- la reconstruction du pont ferroviaire de Bagoungo, accidenté ;
- élaboration et mise en œuvre d'un programme cohérent de développement des entreprises de transport (logistique et équipement, formation, circuits adaptés et intégrés, étude pour le renouvellement du parc de véhicules commerciaux) ;
- réalisation d'une étude sur la rentabilité du secteur des transports et mise en œuvre des recommandations retenues (Étude de création d'une entreprise de transport collectif urbain dans le District de Bamako) ;
- études de modernisation de l'aéroport de Bamako-Sénou, dans le cadre du Millénium Challenge Acompt, conclu avec le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique ;
- construction aéroport de Mopti et des aéroports de Kidal et de Taoudenit;
- construction Goma-coura-Nampala-Léré-Niafunké-Goundam-Diré-Tombouctou (484 km) ;
- construction Bourem-Kidal (298 km) ;
- Gao-Bourem-Taoussa (132 km) ;
- élargissement à 2x2 voies de la voie de la RN5 (Pont Woyowayanko -Point Y de Sébéninkoro (4,5 km) ;
- Construction aéroport de Mopti et des aéroports de Kidal et de Taoudenit ;

II. DOMAINE DE LA COMMUNICATION

1. REALISATIONS 2010 DE LA COMMUNICATION

1.1. Dans le domaine de la téléphonie :

Comme les années précédentes, le marché de la téléphonie en 2010 affiche une croissance accélérée tirée par le marché mobile. Cette croissance a été fortement impactée avec l'arrivée du partenaire stratégique (MAROC TELECOM), suite à la privatisation de l'opérateur historique (SOTELMA).

En 2010, le secteur a enregistré un investissement global d'environ 98 milliards de francs CFA, soit une augmentation de 200% contre 37% en 2009.

Le marché mobile a connu un réveil accéléré, avec un parc total de 7 292 618 abonnés. Le taux de croissance du parc mobile atteint 64% en 2010 contre 30% en 2009.

Le marché du fixe peine à suivre la même tendance que le mobile. Ce marché connaît une baisse de 5% en 2010. Cette situation s'explique en partie du fait de la préférence du mobile par la majorité des utilisateurs.

Il a été enregistré une télé densité globale (fixe et mobile) de 51% en 2010 contre 36% en 2009.

En matière de couverture, les réseaux mobiles se sont étendus significativement sur l'ensemble du territoire, en dehors des capitales régionales. Par contre, des efforts restent à faire dans le domaine de l'Internet, en vue de faciliter l'accès de ce service par les populations maliennes.

L'objectif global de la politique dans le secteur est d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur par les moyens de communication avec une accessibilité pour tous et à moindre coût.

Comme principaux objectifs de cette réforme:

- Accroître l'offre de services téléphoniques et faciliter l'accès au plus grand nombre d'utilisateurs en particulier en zone rurale;
- Promouvoir les télécommunications, comme secteur économique essentiel à l'essor d'une économie compétitive, ouverte au monde et où le secteur des services représente une part importante du PIB;

➤ Le réseau fixe:

En 2010, le réseau fixe a enregistré un taux de progression de 35% par rapport à 2009. Les résultats de la stratégie sectorielle font ressortir qu'en 2008, le nombre d'abonnés au fixe s'élève à 82 800 contre 90 432 lignes fixes en 2009 et 145 546 abonnés en 2010.

Cela est dû à d'énormes efforts consentis par les opérateurs en matière de déploiement des infrastructures plus modernes dans les réseaux mobiles. Ces efforts ont été maléfiques pour le fixe qui a perdu des clients au profit du mobile. La concurrence qui règne sur le marché pousse les opérateurs vers les technologies nouvelles filaires à intégration de services diversifiés à de meilleure qualité. Deux technologies par lesquelles le service Internet est accessible à de meilleure qualité sont à la base de l'amélioration du parc du réseau filaire : les technologies ADSL et BLR. Le taux d'évolution du fixe était de 35% en 2009.

➤ **Le réseau mobile :**

Le parc d'abonnés mobile s'élève à 7 292 618 en 2010 contre 4 461 094 en 2009 et 3 267 195 en 2008. Au courant de l'année 2010, près de 2 865 743 nouveaux clients (313 243 pour Malitel et 718 000 pour Orange-Mali) ont été raccordés aux réseaux par les deux opérateurs de téléphonie mobile. Le taux de croissance du parc mobile est de 64,23% en 2010 contre 26,76% en 2009 et 7% en 2008 cela a permis de rattraper le retard des années passées.

En 2009, le nombre de communes branchées sur un réseau téléphonique mobile atteint 468 avec un taux de couverture de 67%.

De manière globale, l'extension des réseaux téléphoniques (fixe et mobile) a atteint une télé densité 51,02% (51 lignes pour 100 habitants contre 36 lignes/100hbts en 2009 et 26,4 lignes pour 100 habitants en 2008, soit un taux d'évolution de 26,5% annuel de densité téléphonique.

➤ **Les tarifs de téléphone:**

Depuis 2008, les tarifs ont été marqués par des baisses sur l'ensemble des réseaux en particulier les réseaux mobiles. Ces baisses ont concerné les tarifs des communications vers les mobiles et l'international.

Notons par ailleurs que la concurrence s'est accentuée sur le marché de la téléphonie mobile avec des campagnes de promotions et des baisses tarifaires très agressives des deux opérateurs.

Évolution des indicateurs de télécommunication de 2008 à 2010 au Mali

Indicateurs	Unité	2008	2009	2010
Densité téléphonique nationale	Lignes/100 hbts	26,4	36	51,02
Pourcentage de communes couvertes par les téléphones (fixe et mobile)	Nombre	67	68	68
Localités couvertes par le mobile	Nombre	7 100	8 092	8 951
Localités couvertes par le fixe	Nombre	nd	nd	nd
Abonnés au mobile	Nombre	3 349 995	4 461 094	7 292 618
Abonnés au fixe	Nombre	82 800	90 432	114 546
Abonnés total	Nombre	3 432 795	4 551 526	7 407 164
Abonnés Internet	Nombre	8 172	19 244	27 051
Investissement	Milliards	50,721	32,143	98

1.2. Dans le domaine de la poste:

La densité postale est stable entre 2009 et 2010 avec 1 point de contact pour 142105 habitants. Le nombre de boîtes postales concédées s'est accru entre 2009 et 2010 avec l'abonnement de 360 nouveaux clients. L'ensemble des indicateurs postaux ont fait assez de progrès, ce qui démontre le redémarrage des activités postales dans le cadre de la lutte contre la pauvreté.

Evolution des indicateurs inscrits dans la matrice du CSCRP

N°	Indicateurs	Unité	2008	2009	2010
1	Bureaux de postes	Nombre	84	90	90
2	Densité postale nationale	Points de contacts pour 100 000 habitants	1/105333	1/142105	1/142105
3	Boîtes postales	Nombre	29 780	29 780	30 140

Commentaire :

La densité postale est en régression en 2009 avec : 1 point de contact pour 142 105 habitants par rapport à 2008. Le nombre de boîtes postales concédées est resté stable entre 2008 et 2009.

Evolution des indicateurs sectoriels retenus 2008 à 2010

Indicateurs	Unité	2008	2009	2010
Délai moyen d'acheminement	Nombre	J+2	J+2	J+2
Taux de perte des envois de la poste	%	5%	5%	2,5%
Mandats postaux locaux	Nombre	2 282	2 291	24 355
Mandats postaux exports	Nombre	786	438	604
Mandats postaux imports	Nombre	3 318	2 795	4 799
Envois postaux import	Nombre	877 575	1 963 618	1 036 001
Envois postaux domestiques	Nombre	978 358	1 610 120	3 546 660
Densité postale	Nombre	142 105	142 105	142 105
Bureaux de poste	Nombre	84	90	90
Boîtes postales	Nombre	29 780	29 780	30 140
Effectif personnel	Nombre	445	432	373

Sources : ONP/CPS

1.3. Les Technologies de l'Information et de la Communication:

L'année a été marquée la connexion de neuf (09) communes à l'Internet et la poursuite des travaux de connexion des écoles dans le cadre du projet Internet à l'école.

La formation des Cadres et Agents de l'Etat, s'est poursuivie avec la formation de 420 Cadres et Agents en 2010 qui était de 300 personnes en 2009 soit un taux de progression de 40% par rapport à 2009. On constate également la création de sites web de 21 en 2009 à 27 sites en 2010, la connexion des écoles aux TIC est de 09 écoles en 2010 contre 08 écoles en 2009.

La connexion des services publics et parapublics qui est en baisse de 43 en 2009 contre 12 connectés en 2010.

La connexion des communes à l'Internet qui passe de six (06) en 2009 à huit (08) communes en 2010, les Domaines créés sous le ml sont en baisse également de 40 en 2009 à 30 en 2010.

1.4. Dans le domaine de l'Audiovisuel :

Le pourcentage de la population couverte par la radio nationale se situe en 2010 aux alentours de 98%, celle de la télévision est restée stable entre 2009 à 2010 à 85%. Deux millions sept cent mille récepteurs radio sont possédés par la population en 2008. Il faut attribuer ce phénomène à l'impact positif des radios de proximité qui utilisent les langues nationales comme media de communication et servent aux populations des programmes axés sur leurs préoccupations quotidiennes.

En 2009 le nombre de communes couvertes par les radios proximités est de 398.

5. RECOMMANDATIONS POUR LE CSCR 2012-2017

5.1. Recommandations pour l'amélioration du Document

5.1.3. Au niveau global

5.1.4. Au niveau sectoriel

(Lister domaine par domaine ; exemple : éducation)

5.2. Propositions concernant la stratégie de mise en œuvre efficace du Plan d'actions du CSLP

5.2.3. Au niveau global

5.2.4. Au niveau sectoriel

(Lister domaine par domaine ; exemple : éducation)

6. CONCLUSION

ANNEXE : BILAN DETAILLE DE MISE EN OEUVRE DES PLANS D' ACTIONS SECTORIELS DE L'AXE STRATEGIQUE

		2010											
Infrastructures de transport													
L'Extension et la qualité de gestion du réseau routier ont permis l'amélioration du transport routier	20.a. Nombre de km de routes bitumées entretenues	A	7 301	3 773	3 773	3 569	3 619	3 500	4 320	4 376	4 601	CPS/MET-DNR-SDR	Rapp (Méth admir collec donné
	20.b. Nombre de km de routes en terre entretenues	A	9 420	5 825	8 700	8 941	5 772	8 800	7 880	6 277	6 969	CPS/MET-DNR-SDR	Rapp (Méth admir collec donné
	21.a. Nombre de km de routes bitumées en bon état	A	4 413	1 675	2 793	2 880	6 619	2 800	4 320	2 555	2 781	CPS/MET	Rapp (Méth admir collec donné
	21.b. Nombre de km de routes en terre en bon état	A	3 769	1 675	5 220	3595	5 772	3500	7880	2096	5 772	CPS/MET	Rapp (Méth admir collec donné
	22. Nombre de km de pistes construites	A	1 800	-	263,38	76	718,9	45	1101		718,9	CPS/MET-DNR-SDR	Rapp (Méth admir collec donné
Infrastructures de communication													
La population a un meilleur accès au téléphone	23. Pourcentage de communes couvertes par les téléphones (fixe et mobile)	R	70	50		53	nd	65	68		nd	CPS-MET/CRT, SOTELMA, ORANGE	Rapp (Méth admir collec donné

III. CADRE PARTENARIAL

Les principaux acteurs du secteur sont: l'Administration, les PTF, les usagers des infrastructures et moyens de transport existants, les ONG et la Société civile en générale.

Le cadre partenarial est en parfaite symbiose avec les objectifs du secteur.

Au total 14 PTF participent au financement des projets au niveau du secteur de l'équipement et des transports. La Banque Mondiale est tête de file des PTF dans le secteur des infrastructures.

Tableau de répartition du nombre de projets entre les PTF dans le secteur des transports en 2008 (Projets répertoriés au niveau de la DNPD)

N°	Bailleurs de fonds	Montant de l'Accord	Taux de participation
1	FED	53 255	12,38
2	BID	18 807	4,37
3	FAD	60 807	14,13
4	BOAD	29 657	6,89
6	BADEA	12 253	2,85
8	OPEP	1 495	0,35
10	FKD	6 419	1,49
11	IDA	104 541	24,29
12	BIDC	6 202	1,44
13	LIBYE	53 508	12,43
14	FSD	4 235	0,98
14	UEMOA	1 013	0,24
15	Mali	7 8123	18,15
	TOTAL	43 0315	100,00

Commentaire :

Il ressort de l'analyse de ce tableau des taux de participation dans le financement, que l'IDA est le premier partenaire du Mali dans le secteur avec 24,29% du total des financements (**104, 541** milliards de FCFA), suivi par FAD, de LYBIE et du FED.

IV. PROBLEMES ET CONTRAINTES

La réalisation ces objectifs fixés dans le plan d'action de la stratégie de développement du secteur, rencontre des problèmes et contraintes qui se résument en des facteurs endogènes et exogènes. Il s'agit de facteurs d'ordre financier, matériel et humain.

Sur les projets gérés par le département dans le cadre de la mise en œuvre des politiques, des difficultés d'ordre financier, des difficultés d'ordre administratif et des problèmes des deux ordres sont toujours fréquents.

➤ **Difficultés d'ordre administratif:**

- la lourdeur constatée dans la passation des marchés;
- le circuit long des paiements ;
- le retard dans la libération des emprises dévolues à certains travaux.

➤ **Difficultés d'ordre financier:**

- l'insuffisance du financement des projets et le retard dans la mise en place des fonds,
- le retard dans le paiement des factures mandatées par le Trésor Public ;
- la diminution des allocations budgétaires au moment de leurs exécutions ;
- l'insuffisance de surface financière des entreprises nationales ;

➤ **Difficultés d'ordre humain et matériel:**

- L'insuffisance des ressources humaines qualifiées au niveau des entreprises,
- L'insuffisance de matériels en nombre et en qualité au niveau des certaines entreprises nationales et inexistence de Société de location de matériels ;
- Difficultés de financement de la formation des agents des entreprises ;

➤ **Autres difficultés :**

- difficultés pour l'adaptation du transport fluvial aux nouvelles conditions d'exploitations liées au manque d'eau dans le chenal navigable à cause entre autres de l'ensablement du fleuve;
- les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de la concession accordée à TRANSRAIL.
- difficultés de financement de l'achat de bateaux adaptés aux nouvelles conditions de navigabilité sur le Niger.
- Le renchérissement du prix du litre de pétrole qui a pris une dimension particulière en 2008 et 2009.