

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

-----  
**CELLULE DE PLANIFICATION  
ET DE STATISTIQUE**  
-----

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

**RAPPORT DE LA MISE EN ŒUVRE  
DU CADRE STRATEGIQUE DE LUTTE CONTRE LA  
PAUVRETE**

**AU TITRE DE L'ANNEE 2006**

**EVOLUTION DES INDICATEURS DE TRANSPORT ET  
DE COMMUNICATION**

***GROUPE THEMATIQUE  
DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE BASE  
ET DES SECTEURS PRODUCTIFS***

Bamako, mars 2007

## SOMMAIRE

	<b>Pages</b>
<b>ABREVIATIONS.....</b>	<b>3</b>
<b>I. INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>II. DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES.....</b>	<b>4</b>
<b>II.1- LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.....</b>	<b>4</b>
<b>II.1.1. Allocation budgétaire.....</b>	<b>5</b>
<b>II.1.2. Infrastructures routières.....</b>	<b>5</b>
<b>II.1.3. Infrastructures aéroportuaires.....</b>	<b>6</b>
<b>II.1.4. Infrastructures ferroviaire.....</b>	<b>6</b>
<b>II.1.5. Infrastructures fluviales.....</b>	<b>7</b>
<b>II.1.6. Entrepôts maritimes.....</b>	<b>7</b>
<b>II.2- LES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION.....</b>	<b>8</b>
<b>II.2-1. Le téléphone .....</b>	<b>8</b>
<b>II.2-2. Les Technologies de l'Information et de la Communication.....</b>	<b>8</b>
<b>II.2-3. La poste .....</b>	<b>9</b>
<b>II.2-4. L'Audiovisuel .....</b>	<b>10</b>
<b>II.3- AMENAGEMENT DES ZONES INDUSTRIELLES.....</b>	<b>10</b>
<b>II.4- BATIMENTS ET TRAVAUX PUBLICS .....</b>	<b>10</b>
<b>III. LES SERVICES DE TRANSPORT.....</b>	<b>11</b>
<b>III.1.Le trafic routier.....</b>	<b>11</b>
<b>III.2.Le trafic aérien.....</b>	<b>11</b>
<b>III.3.Le trafic ferroviaire.....</b>	<b>11</b>
<b>III.4.Le trafic fluvial.....</b>	<b>12</b>
<b>IV. CONCLUSIONS.....</b>	<b>12</b>
<b>V. RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>13</b>
<b>VI. PERSPECTIVES.....</b>	<b>13</b>
<b>VII. LISTE DES PARTISANTS.....</b>	<b>14</b>

## ABREVIATIONS ET SIGLES

<b>ADM</b> : Aéroports du Mali
<b>AGETIPE</b> : Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt pour l'Emploi au Mali
<b>AGETIER</b> : Agence d'Exécution des Travaux d'Infrastructures et d'Equipements Ruraux
<b>AGERROUTE</b> : Agence d'Exécution Chargée de l'Entretien Routier
<b>ANAC</b> : Agence Nationale de l'Aviation Civile
<b>AR</b> : Autorité Routière
<b>BSI</b> : Budget Spécial d'Investissement
<b>CETRU</b> : Cellule des Travaux Routier d'Urgence
<b>CSLP</b> : Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté
<b>CPS</b> : Cellule de Planification et de la Statistique
<b>COMANAV</b> : Compagnie Malienne de Navigation
<b>DAF</b> : Direction Administrative et Financière
<b>DNTMF</b> : Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
<b>DNR</b> : Direction Nationale des Routes
<b>DNSI</b> : Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique
<b>DRT</b> : Direction Régionale des Transports
<b>MET</b> : Ministère de l'Equipeement et des Transports
<b>PACT</b> : Programme d'Amélioration des Corridors de Transport
<b>PST</b> : Projet Sectoriel des Transports
<b>PNIR</b> : Programme National d'Infrastructures Rurales
<b>BTP</b> : Bâtiment et Travaux Publics
<b>OT</b> : Observatoire des Transports
<b>TRANSRAIL</b> : Société Concessionnaire des Chemins de Fer du Mali et du Sénégal
<b>TKM</b> : Tonne Kilométrique
<b>ORTM</b> : Office de la Radiodiffusion et Télévision du Mali
<b>AMAP</b> : Agence Malienne de Presse et de Publicité
<b>SDR</b> : Service des Données Routières
<b>CRT</b> : Comité de Régulation des Télécommunications
<b>SOTELMA</b> : Société des Télécommunications du Mali
<b>ORANGE</b> : Opérateur Global de Télécommunication
<b>TIC</b> : Technologie de l'Information et de la Communication
<b>FAI</b> : fournisseur d'Accès à Internet
<b>AGETIC</b> : Agence des technologies de l'Information et de la Communication
<b>CMC</b> : Centre Multimédia Communautaire
<b>ONP</b> : Office National des Postes
<b>CESPA</b> : Centre de Service de Promotion Audiovisuelle

# DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE BASE ET DES SECTEURS PRODUCTIFS

## **I. INTRODUCTION**

Le présent rapport est la synthèse des différentes activités dans le domaine du désenclavement intérieur et extérieur du Mali par les moyens de transport et de communication au courant de l'année 2006. Il s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du rapport de mise en œuvre du CSLP.

**L'objectif général** est le désenclavement intérieur et extérieur par la recherche des voies et les moyens pour promouvoir le développement des infrastructures de transport et de communication nécessaires pour une meilleure accessibilité des populations surtout rurales aux marchés de production et de commercialisation ainsi qu'aux services sociaux de base.

## **II. DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES**

### **II.I. Infrastructures de transport**

Pour un pays continental et enclavé comme le Mali, le développement des infrastructures de transport est indispensable pour assurer une croissance forte et accélérée. Pour ce faire, le gouvernement du Mali a élaboré et mis en œuvre de vastes programmes de réhabilitation et de développement des infrastructures de transport (routes, chemin de fer, ports fluviaux, aéroports et entrepôts maritimes). Après le Programme Sectoriel de Transport (PST), le Gouvernement, avec l'appui de ses partenaires, a mis en œuvre le Programme d'Amélioration des Corridors de Transport (PACT) dont les objectifs sont, entre autres, le désenclavement intérieur et extérieur du pays, la réduction des coûts de transport et l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport.

Au cours de l'année 2006, des progrès importants ont été réalisés en matière d'infrastructures de transport. Cependant beaucoup reste à faire. Les coûts de transport continuent de peser sur l'économie même si les indicateurs de transport évoluent positivement

#### **II.I.1. Allocation budgétaire**

**Tableau N°1 : Evolution des indicateurs d'allocation budgétaire (en million de FCFA)**

<b>Indicateurs</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
Niveau du BSI global			
Montant BSI alloué	71 298	73 162	76 560
Montant BSI réalisé	60 289	74 336	73 719
Taux de réalisation	83,92%	101%	96,29%
Niveau du BSI de l'entretien routier			
Montant BSI alloué	7994	8050	11 500
Montant BSI réalisé	7910	8050	11 500
Taux de réalisation	98,94%	100%	100%

Source : CPS/MET-DAF-DNPD

(\*) Les données sont provisoires

**Commentaire :**

Les taux d'exécution du montant du BSI global sont respectivement de 60,3% en 2004 et de 101,6% en 2005 soit une nette amélioration en 2005. Pour le budget alloué à l'entretien routier, il a toujours été entièrement exécuté depuis 2004.

**II.1.2. Les infrastructures routières****Tableau N°2 : Evolution des indicateurs des infrastructures routières**

Indicateurs	Unité	2004	2005	2006
Nombre de km de routes bitumées entretenues	km	3436	3418	3667
Nombre de km de routes bitumées construites	km	111	102	334,4
Nombre de km de routes en terre entretenues	km	6059	8880	8365
Nombre de km de routes en terre construites	km	59	354	79,2
Nombre de km de pistes construites	Km	232	130	131,4
Nombre de km de routes entretenues au total	km	10 314	12 298	14 055
Pourcentage de routes en bon état	%	24	24,5	30
Pourcentage de routes en état passable	%	26	25,5	29
Pourcentage de routes en mauvais état	%	50	50	41
Pourcentage routes bitumées en bon état	%	65	70	74
Pourcentage routes en terre moderne en bon état	%	50	55	60

Source : CPS/MET- DNR-SDR

**Commentaire :**

En 2006, l'accent a été mis sur l'entretien courant afin de faciliter l'accès des agglomérations pour l'approvisionnement des populations. La longueur du réseau entretenu a augmenté de 14% par rapport à 2005. L'état du réseau s'est aussi amélioré car 74% des routes bitumées et 60% des routes en terre moderne sont en bon état. Toujours en 2006, 79,2 km de routes en terre et 334,4 km de routes bitumées ont été construites sur des prévisions respectives de 80 km et 494 km, soit des taux de réalisation de 99 et 68%. Il faut signaler une nette amélioration des performances par rapport à l'année 2005. Cependant les travaux de bitumage de certaines routes ont pris du retard (Bamako-Narena) et d'autres ont eu un démarrage tardif (Bamako-Bougouni, Gao-Ansongo, Ansongo-Labbezzanga). La construction des axes Bamako-Dakar, Bamako-Conakry et Bamako-Nouakchott se poursuit malgré les retards. Ces routes permettront de faciliter l'accès du pays aux différents ports du Golfe de Guinée et de la Côte ouest atlantique et de désenclaver les zones traversées. A côté de ces routes internationales, plusieurs projets pour le désenclavement intérieur, sont exécutés dont les routes Koulikoro-Banamba, Diédiéni- Goumbou- Nara, Kita-Krounikoto-Djiangounté Camara. La construction des ponts sur le Niger à Gao et celui de Siranikoto est terminée. Le montant du BSI alloué à l'entretien routier a été exécuté à 100%.

### II.1.3. Les infrastructures aéroportuaires

**Tableau N°3: Evolution des indicateurs des infrastructures aéroportuaires**

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

Source : CPS/MET- ANAC-ADM

#### Commentaire :

Les infrastructures aéroportuaires doivent répondre à un double souci : le désenclavement intérieur et extérieur et la promotion du tourisme, la desserte aérienne du Mali est assurée par :

- **13 aérodromes principaux** (Bamako-Sénou, Gao, Kayes, Mopti, Sikasso, Tombouctou, Goundam, Kéniéba, Manantali, Nara, Nioro, Tessalit et Yélimané) dont 6 de dimension internationale (Bamako-Sénou, Gao, Kayes, Mopti, Sikasso et Tombouctou);
- **12 aérodromes secondaires** : Ansongo, Bafoulabé, Bandiagara, Bougouni, Bourem, Douentza, Kidal, Kolokani, Koutiala, Markala et Niafunké ;
- **5 aérodromes privés** : Tériyabougou, Syama, Sadiola , Morila.et Loulo.

En 2006, un aérodrome privé a été mis en service à Loulo. Les travaux de modernisation et de sécurisation des aéroports de l'intérieur se sont poursuivis.

(Source : CPS/ANAC )

### II.1.4. Les infrastructures ferroviaires

**Tableau N°4: Evolution des indicateurs des infrastructures ferroviaires**

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

Source : CPS/MET- TRANSRAIL

#### Commentaire :

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. Cependant, le parc total de locomotives a été de 20 contre 14 prévus par la concession.

### II.1.5. Les infrastructures fluviales

**Tableau N°5: Evolution des indicateurs des infrastructures fluviales**

Indicateurs	Unité	2004	2005	2006
Longueur réseau fluvial	km	2334	2334	2334
Longueur voie principale	km	1551	1551	1551
Longueur voie secondaire	km	783	783	783
Longueur voie navigable du réseau national sur le Niger	km	1308	1308	1308
Période de navigabilité	mois	5à6	5à7	5à6

Source : CPS/MET- COMANAV

**Commentaire :**

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

- désensablage au niveau du quai de Tonka,
- réparation du quai de Gao,
- aménagement test des berges du fleuve à Bamako,
- pose de 08 balises de récupération

La période de navigation a été de 6 mois 04 jours pour une côte d'eau à Mopti de 3m au début et 2,11m à la fin de la campagne.

**II.1.6. Les entrepôts maritimes****Tableau N°6: Evolution des indicateurs des infrastructures d'entreposage maritime**

Indicateurs	Unité	2004	2005	2006
Nombre d'entrepôts maritimes dans les pays côtiers voisins	nombre	6	6	6
Nombre de ports secs	nombre	0	1	2

**Commentaire :**

Pour faciliter l'acheminement des marchandises à partir du port de Conakry, les travaux de construction d'un port sec se poursuivent à Kankan en Guinée.

En 2006, le premier port sec sénégalais est devenu opérationnel à Bamako. Les études pour la construction de deux ports secs à Sikasso et Kayes, sont en cours. Ces ports secs seront les prolongements des entrepôts maliens dans les pays côtiers voisins.

**II.II. Infrastructures de communication :****III.2.1. Allocation budgétaire****Tableau N°7 : Evolution des indicateurs d'allocation budgétaire (en million de FCFA)**

Indicateurs	2004	2005	2006
Niveau du BSI global			
Montant BSI alloué	4654	4934	nd
Montant BSI réalisé	9060	2209	nd

Source : CPS/MET- MCNT-DNPD

**Commentaire :**

En 2004, le taux de réalisation était de 215,93% et en 2005 le taux de réalisation a été de 44,77 %. Le taux de plus de 200% s'explique par le financement sur fonds propre, par la SOTELMA d'un Centre de calcul. Le faible taux de 2005 s'explique par les difficultés de mise en œuvre du projet "Reforme du secteur des télécommunications".

**III.2.2. Le téléphone****Tableau N°8: Evolution des indicateurs de télécommunication**

Indicateurs	Unité	2004	2005	2006
Densité téléphonique	Lignes/100 habitants	3,37	6,25	11,5
Nombre localités couvertes par le mobile	Nombre	350	500	700
Nombre localités couvertes par le fixe	Nombre	285	295	302
Nombre d'abonnés au mobile	Nombre	406 861	761 986	1 512 948
Nombre d'abonnés au fixe	Nombre	65 834	75 904	84 634
Nombre d'abonnés total	Nombre	472 695	837 890	1 597 582

Source : CPS-MET/CRT/ SOTELMA/ORANGE

**Commentaire :**

La télé densité est passée de 3,37 lignes pour 100 habitants en 2004 à 6,27 en 2005 et à 11,5 lignes pour 100 habitants en 2006. Ce qui est largement au-dessus de la moyenne de l'Afrique subsaharienne qui est de 6,8 lignes pour 100 habitants. Le nombre de localités branchées sur un réseau téléphonique a atteint 700 agglomérations pour le mobile et 302 pour le fixe. Le nombre d'abonnés au mobile a presque doublé passant de 761 986 en 2005 à 1 512 948 en 2006

La politique de libéralisation du secteur a eu également un impact positif sur les tarifs de communication qui ont fait l'objet de baisses importantes depuis 2003. Ces baisses vont aujourd'hui de 20 à 78% pour les communications nationales, 12 à 87 % pour l'internationale et 40% pour le local. Cependant, la couverture du pays reste inégale avec notamment une faible télé densité dans les zones rurales. Des efforts importants doivent donc être faits pour rendre le téléphone accessible au plus grand nombre.

### III.2.3. Technologies de l'information et de la communication

**Tableau N°9: Evolution des indicateurs TIC**

<b>Indicateurs</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
Bande passante Internet (en Mb)	39	179	218
Nombre de Ministères connectés	5	11	30
Nombre de services connectés	5	9	39
Nombre de techniciens formés	10	300	610
Nombre de communes connectées	27	30	33
Nombre de cybercafés	75	150	220
Nombre de FAI	20	20	20
Nombre de télécentres communautaires	12	25	48
Nombre d'internautes	50 000	1 000 000	1 050 000
Nombre de sites web créés	300	40 000	40 300

Source : CPS/MET-MCNT-CRT

**Commentaire :**

Depuis l'établissement du Nœud National Internet par la SOTELMA en 1997, la bande passante ne cesse d'augmenter. Cependant, le nombre de fournisseur d'accès à Internet et de cyber reste stationnaire. Il faut noter que l'accès à l'Internet n'a pas encore atteint le niveau de vulgarisation souhaité par les autorités : il reste limité aux grands centres urbains.

En 2006, dans le cadre du renforcement des capacités en TIC et appropriation, le programme de formation en informatique de base, Internet et travail en réseau, des responsables et utilisateurs, initié en 2005, se poursuit au profit des cadres des départements ministériels.

Les autres activités réalisées en 2006 sont entre autres :

- l'équipement de cyberespaces pour les jeunes, les femmes, les associations TIC et au sein des services administratifs ;
- la réalisation de la phase test du Projet de connexion des Communes du Mali à l'Internet ;
- la poursuite du Projet Internet à l'Ecole
- la poursuite de l'exécution du Projet de passage à grande échelle des Centres Multi média Communautaires (CMC).

## II.2.4. La poste

**Tableau N°10: Evolution des indicateurs de la Poste**

N°	Indicateurs	Unité	2004	2005	2006
1	Nombre de bureaux de postes	Nombre	78	79	79
2	Densité postale nationale	Points de contacts pour 100 000 habitants	1/ 121 495	1/119 957	1/119 957
3	Nombre de boites postales	Nombre	13 830	14 000	14 400

Sources : DGP-CPS/MET

### Commentaire :

Dans le domaine des postes, l'Office Nationale des Postes (ONP) dispose depuis 2005 d'un réseau de 79 bureaux de poste. La densité postale nationale est d'un point de contact (1) pour 119 957 habitants contre 1/121 495 habitants en 2004.

## II.2.5. L'audiovisuel et presse écrite

**Tableau N°11: Evolution des indicateurs l'Audiovisuel**

Indicateurs	2004	2005	2006
Nombre de récepteurs radiophonique existant	2 000 000	2 400 000	2 500 000
Nombre de communes couvertes par la radio rurale (abritant une radio de proximité)	220	294	386
Pourcentage de populations couvertes par la radiodiffusion	95(%)	96(%)	96(%)
Pourcentage de localités couvertes par la diffusion télévisuelle	76(%)	80(%)	80(%)
Nombre de ménages ayant un récepteur radio	500 000	550 000	550 000
Nombre de ménages ayant un récepteur TV	320 000	450 000	450 000
Nombre de paraboles de réception	1400	1600	1600
Nombre de documentaires cinématographiques	25	53	24
Nombre de paquets pédagogiques et formations	16	15	13
Nombre de microprogrammes de sensibilisation	19	6	27
Pourcentage de populations sensibilisées sur le VIH/SIDA par le cinéma mobile éducatif	nd	nd	39,5%

Sources : ORTM-CESPA-CPS/MET

### Commentaire :

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%. Deux millions cinq cent mille récepteurs radio sont possédés en 2006. 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.

Quant à la télévision, sa couverture reste encore à améliorer. La hausse enregistrée entre 2004 et 2006 est de 4 points. Le coût élevé des équipements numériques lié à la faiblesse des ressources allouées au développement du secteur explique un tel état de fait.

Le nombre de microprogrammes de sensibilisation des populations a nettement augmenté, passant de 6 en 2005 à 27 en 2006. Ce résultat a été atteint grâce à la maîtrise par le centre de formation CSPA des difficultés liées à son fonctionnement. Toujours en 2006, 39,5 % de la population a été sensibilisé sur le VIH/SIDA par le cinéma mobile éducatif.

### **II.3. Aménagement des zones industrielles**

Prévue pour faciliter l'accès des investisseurs aux espaces aménagés de manière à rendre le secteur industriel plus incitatif et à promouvoir l'investissement industriel, la stratégie de réhabilitation des zones industrielles existantes et la construction de nouvelles zones n'a pas pu être mise en oeuvre en 2006 mais demeure toujours d'actualité..

La construction de deux ports secs est prévue à Sikasso et Kayes, ports sec qui seront les prolongements des entrepôts maliens dans les pays côtiers voisins.

### **II.4. Bâtiments et travaux publics**

**Tableau N°12:Evolution des indicateurs du BTP**

N°	Indicateurs	Unité	2004	2005	2006
1	Nombre d'emplois créés par les projets du BTP	nombre	17 766	11 484	15 734
2	Nombre d'entreprises BTP à Bamako	nombre	186	154	149
3	Nombre de bureaux d'études BTP à Bamako	nombre	144	132	112
4	Parc matériel total des entreprises	nombre	1359	1334	1241
5	Age moyen du parc engin de terrassement	an	24	25	26

Source : Enquêtes CPS sur les Entreprises et Bureaux d'Etudes sur les projets du MET

#### **Commentaire :**

Des réformes importantes ont été entreprises dans le secteur ces dernières années dont, entre autres la privatisation des travaux d'entretien routier, conséquence du désengagement de l'Etat de cette activité. Signalons qu'un grand nombre d'entreprises et bureaux d'études (surtout des PME) ont été créés suite à ces réformes.

En 2006 plus de 260 Entreprises et Bureaux d'Etudes, en activité dans le domaine du BTP et surtout du terrassement (travaux routiers), ont été recensés dans le District de Bamako, dont 149 entreprises et 112 Bureaux d'Etudes. Par rapport à 2004 et 2005 ces chiffres sont en diminution à causes de la disparition d'un certain nombre d'entre eux, due à la concurrence.. Ce qui explique en partie le fait que la branche des bâtiments et travaux publics a enregistré une décélération par rapport à 2004.

L'une de difficulté du secteur, est la vétusté du parc matériel et sa grande diversité de marque ainsi que la faible capacité financière des entreprises nationales.

### **III. Les services de transport**

#### **Le trafic routier**

**Tableau N°13:Evolution du coût du transport routier**

N°	Indicateurs	Unité	2004	2005	2006
1	Coût du transport sur piste	FCFA/TKM	66,68	66,68	66,68
2	Coût du transport sur route en terre	FCFA/TKM	50	49,5	49,5
3	Coût du transport sur route bitumée	FCFA/TKM	32,6	32,7	32,7

Source : CPS/MET- OT

**Commentaire :**

Les frais de transport occupent toujours une part importante dans le coût des marchandises. C'est pourquoi l'entretien du réseau routier a été maintenu à un niveau tel que le transport ne grève pas le coût des produits. Le coût du transport sur route bitumée est ainsi resté stable depuis 2002 (32 FCFA/t/km pour une prévision de 32,7 FCFA) et celui du transport sur route en terre a même connu une légère baisse, passant de 50 FCFA/t/km en 2004 à 49,5 FCFA/t/km en 2005. Ces indicateurs sont restés inchangés en 2006 malgré le coût élevé du carburant, à cause surtout de la concurrence entre les différentes compagnies de transport qui se partagent le marché du transport.

**III.1. Le trafic aérien****Tableau N°14 : Evolution des indicateurs de transport aérien à Bamako-Senou**

Indicateurs	Unité	2004	2005	2006
Passagers transportés arrivées, départs et transit	Nombre	486 526	516 378	533 437
Mouvement d'aéronefs arrivées et départs	Nombre	9309	9 206	11 092
Fret aérien arrivée et départs	Tonne	6 003	6 396	6 649
Poste	Kg	80 311	80 556	69 454

Source : CPS/MET- ADM-ANAC

**Commentaire :**

En 2006, les indicateurs de transport aériens se sont améliorés par rapport à 2005. Ce sont :

- Mouvements d'aéronefs : de 9206 en 2005 à 11 092 soit 20,49% d'augmentation ;
- Passagers transportés : 516 378 en 2005 contre 533 437 en 2006 soit 3,3 % de plus ;
- Le fret en kg est en augmentation de 3,94% et la poste en kg par contre diminue de près de 14%.

Ces performances s'expliquent par le fait que certaines compagnies comme AIR SENEGAL, ETHIOPIAN AIR LINE, LA RAM, ont augmenté leurs fréquences de vols en direction de Bamako, ainsi que l'arrivée de d'autres compagnies : KENYA AIRWAYS et AVIRES du Gabon.

**III.2. Le trafic ferroviaire****Tableau N°15: Evolution des indicateurs de transport ferroviaire**

Indicateurs	Unité	2004	2005	2006
Tonne kilométrique	TKM	nd	nd	380 648 000
Voyageur kilométrique	VKM	nd	nd	673 705 000
Passagers transportés par voie ferroviaire	Nombre	406 000	361 000	106 207
Marchandises transportées par voie ferroviaire	Tonne	464 000	329 514	380 558

Source : CPS-MET/TRANSRAIL

**Commentaire :**

Le transport ferroviaire est assuré depuis octobre 2003 par la société TRANSRAIL, un consortium privé franco-canadien, concessionnaire pour une durée de 25 ans, qui a repris l'exploitation de la ligne ferroviaire. Il s'est engagé à accroître le tonnage transporté par an et

à améliorer sensiblement la qualité et la sécurité du service offert à la clientèle. Le transport ferroviaire représente 10% du fret national

En 2006, le tonnage transporté était de 380558 contre 329514 en 2005 soit une augmentation de plus de 15%. Mais, le transport de passagers est en recule de plus de 60%. Cette diminution du nombre de passagers transportés s'explique surtout par le fait que de plus en plus les voyageurs empruntent la route en véhicule au détriment du train et aussi par l'insuffisance et la vétusté des voitures au niveau de la société TRANSRAIL. L'arrivée de nouvelles voitures et locomotives sur financement Budget National, permettra d'augmenter sensiblement les performances en matière de transport de passagers.

### III.3. Le trafic fluvial

**Tableau N°16: Evolution des indicateurs de transport fluvial de la COMANAV**

Indicateurs	Unité	2004	2005	2006
Passagers transportés par voie fluviale	Nombre	7864	11 213	6918
Marchandises transportées par voie fluviale (bateau)	Tonne	7 213	11 723	6234
Tonne- kilométrique	TKM	3 119 326	6 132 169	2 874 292
Voyageur- kilométrique	VKM	4 302 295	8 508 037	3 783 201
Chiffre d'affaires total	FCFA	489 292 869	871 335 687	517 575 334

Source : CPS/MET- COMANAV

#### Commentaire :

Le trafic fluvial est assuré sur les deux fleuves par la COMANAV, les pinassiers et piroguiers. A travers le contrat plan 2003-2005, la COMANAV doit maintenir sa flotte malgré la courte durée de la période de navigation du Niger. L'insuffisance des données statistiques ne permet pas de faire une analyse de l'évolution du secteur.

En 2006, la COMANAV a transporté respectivement 6918 passagers et 6234 tonnes de marchandises, contre 11213 et 11723 en 2005. Cette contre performance s'explique par le démarrage tardif des activités à cause d'un niveau d'eau insuffisant, la diminution du nombre de passagers à transporter dans le cadre des contrats annuels habituellement signés avec les principaux clients que sont : le Ministère de l'Education National pour le transport des élèves, l'OPAM et le Ministère chargé de la défense lors des mouvements de militaires dans le cadre des relèves.

## IV. CONCLUSIONS

Il sera difficile pour le Gouvernement d'assurer un taux de croissance par an, souhaité dans le CSLP, s'il n'améliore pas l'état des infrastructures et équipements caractérisés encore aujourd'hui par leur insuffisance et bien souvent leur vétusté et leur mauvais état. C'est pourquoi il s'est engagé dans des actions visant à améliorer l'offre des infrastructures de base et à réduire leurs coûts d'utilisation. Au cours de l'année 2006, des progrès importants ont été réalisés dans ce sens, surtout en matière de transport. L'objectif est d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays avec un accent particulier sur les pistes rurales et la diversification des ports de

transit. Cependant beaucoup reste à faire.. En attendant, les coûts de transport continuent de peser sur l'économie même si les indicateurs de transport évoluent positivement.

En matière de télécommunications, la période 2004-2006 a été marquée par la vulgarisation de l'Internet dans les milieux urbains et l'extension de la téléphonie mobile grâce à l'ouverture du secteur à la concurrence. Mais, le téléphone est toujours hors de la portée des populations à faible revenu et la desserte des zones rurales est encore très faible malgré les efforts déployés dans ce sens.

## **V. RECOMMANDATIONS**

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 recommandations sont :

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

## **VI. PERSPECTIVES**

Le secteur des transports doit donc contribuer au désenclavement intérieur et extérieur du pays à travers la gestion efficace et durable des moyens et modes de transport, les entretiens courants, périodiques et réhabilitation des axes routiers prioritaires. Il s'avère indispensable pour cette raison d'élaborer un schéma directeur du développement du réseau d'infrastructures de transports au Mali.

La stratégie retenue est :

- la promotion des moyens et des services de transport
- le désenclavement du monde rural par le biais de la réalisation d'un important réseau de pistes rurales dans le cadre du PST2 (période 2007-2011).

Les mesures d'accompagnement qui sont prévues sont entre autres:

- le renforcement des capacités des acteurs du domaine des transports,
- l'assainissement et la modernisation du parc de véhicules de transports publics,
- l'application rigoureuse de la législation en vigueur en matière de transports et de sécurité.

L'objectif visé est :

- la réalisation des tronçons manquants des corridors internationaux
- la liaison de tous les chefs lieux de cercles par une route bitumée ou une route en terre moderne ;
- la liaison de tous les chefs lieux d'arrondissement par une piste améliorée praticable en toute saison.
- Construction, réhabilitation, et entretien des infrastructures de transports fluvial, aérien et ferroviaire.

En perspective, pour la communication, on observera :

- 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,
- promouvoir une stratégie d'Accès Universel,
- assure l'observation effective du marché,
- prise en compte de l'aspect environnemental de l'utilisation du téléphone mobile

D'une manière générale, il faut :

- Renforcer les capacités des structures chargées de la planification, du suivi évaluation et de la collecte des données statistiques.

**LISTE DES PARTICIPANTS  
AUX REUNIONS DE VALIDATION DES INDICATEURS STATISTIQUES  
2006 POUR LE SUIVI-EVALUATION DU CSLP**

**Bamako, le 29 mars 2007**

N°	PRENOMS ET NOMS	STRUC <sup>2</sup> TURES	TELEPHONE	ADRESSES E-MAIL	SIGNATURE
1	<b>Dramane TRAORE</b>	<b>D/CPS</b>	<b>636 42 95</b>	<a href="mailto:cps_met@yahoo.fr"><u>cps_met@yahoo.fr</u></a>	
2	<b>Moriba MAGASSOUBA</b>	<b>CPS/MET</b>	<b>686 87 52</b>	<a href="mailto:tmmagassouba@yahoo.fr"><u>tmmagassouba@yahoo.fr</u></a>	
3	<b>Oumar A TOURE</b>	<b>CESPA</b>	<b>672 32 11</b>	<a href="mailto:toumarattalar@yahoo.fr"><u>toumarattalar@yahoo.fr</u></a>	
4	<b>Lamine Mahamadou DIARRA</b>	<b>AGETIC</b>	<b>674 84 97</b>	<a href="mailto:Lmd_pedia@yahoo.fr"><u>Lmd_pedia@yahoo.fr</u></a>	
5	<b>Mme Samaké Omou</b>	<b>SOTELMA</b>	<b>671 61 86</b>	<a href="mailto:odoumbia@sotelma.ml"><u>odoumbia@sotelma.ml</u></a>	
6	<b>Bangaly Fodé TRAORE</b>	<b>ORTM</b>	<b>672 82 44</b>	<a href="mailto:fodetra@tresitu.int"><u>fodetra@tresitu.int</u></a>	
7	<b>Cheick DIARRA</b>	<b>AR</b>	<b>679 88 36</b>		
8	<b>Amadou W. DEMBELE</b>	<b>DNPD</b>	<b>617 37 43</b>	<a href="mailto:wdembele@yahoo.fr"><u>wdembele@yahoo.fr</u></a>	
9	<b>Aboubacar S. SACKO</b>	<b>DNPD/MPAT</b>	<b>696 25 38</b>	<a href="mailto:Abou_sacko@yahoo.fr"><u>Abou_sacko@yahoo.fr</u></a>	
10	<b>Baba KONATE</b>	<b>CT/MCNT</b>	<b>675 90 12</b>	<a href="mailto:bkonate@sotelma.ml"><u>bkonate@sotelma.ml</u></a>	
11	<b>Modibo TRAORE</b>	<b>DNSI</b>	<b>638 99 24</b>	<a href="mailto:traoremot@yahoo.fr"><u>traoremot@yahoo.fr</u></a>	
12	<b>Oussouby SISSOKO</b>	<b>Aéroport du Mali</b>	<b>673 70 66</b>	<a href="mailto:oussouby@yahoo.fr"><u>oussouby@yahoo.fr</u></a>	
13	<b>Salif DEMBELE</b>	<b>IGM</b>	<b>639 63 44</b>	<a href="mailto:salifdembele@yahoo.fr"><u>salifdembele@yahoo.fr</u></a>	
14	<b>Ousmane SANGARE</b>	<b>OT</b>	<b>686 49 31</b>		
15	<b>N'Golo COULIBALY</b>	<b>CPS/MET</b>	<b>689 18 10</b>	<a href="mailto:ngolocoulibaly2002@yahoo.fr"><u>ngolocoulibaly2002@yahoo.fr</u></a>	
16	<b>Patrick HASTOÏP</b>	<b>BCEOM/CPS</b>	<b>529 57 49</b>	<a href="mailto:cps_met@yahoo.fr"><u>cps_met@yahoo.fr</u></a>	
17	<b>Aliou Sibiry TRAORE</b>	<b>TRANSRAIL</b>	<b>674 25 30</b>	<a href="mailto:alioutraore@transrailsa.com"><u>alioutraore@transrailsa.com</u></a>	
18	<b>Hamady NIANG</b>	<b>ANAC</b>	<b>229 59 42</b>	<a href="mailto:hamadyniangml@yahoo.fr"><u>hamadyniangml@yahoo.fr</u></a>	

N°	PRENOMS ET NOMS	STRUC²TURES	TELEPHONE	ADRESSES E-MAIL	SIGNATURE
19	<b>Dramane TRAORE</b>	<b>CPS/MET</b>	<b>223 54 55</b>	<a href="mailto:cps_met@yahoo.fr">cps_met@yahoo.fr</a>	
20	<b>Salifou TELLY</b>	<b>ORANGE</b>	<b>629 92 36</b>	<a href="mailto:Salifou.telly@orangemali.com">Salifou.telly@orangemali.com</a>	
21	<b>Sadio Koly KEITA</b>	<b>CSLP</b>	<b>672 14 40</b>	<a href="mailto:sadiokoly@yahoo.fr">sadiokoly@yahoo.fr</a>	
22	<b>Makan MAKADJI</b>	<b>MCNT</b>			
23	<b>Moctar TRAORE</b>	<b>CRT/MCNT</b>	<b>674 42</b>		
24	<b>Oumar DEMBELE</b>	<b>DAF/MET</b>	<b>679 71 38</b>		

Bamako, le 29 mars 2007-03-29

**LE PRESIDENT DE SEANCE**

**LE SECRETAIRE**

**Dramane TRAORE**  
**Directeur de la CPS/MET**

**Moriba MAGASSOUBA**  
**Chef Division Statistique et Documentation**