


REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple-Un But-Une Foi

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS

\*\*\*\*\*

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

DEVELOPPEMENT DES  
INFRASTRUCTURES ET  
DES SECTEURS  
PRODUCTIFS



***RAPPORT 2008 DE MISE EN  
ŒUVRE DU CADRE STRATEGIQUE  
POUR LA CROISSANCE ET LA  
REDUCTION DE LA PAUVRETE***

*Infrastructures de  
transport*

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS

CELLULE DE PLANIFICATION  
ET DE STATISTIQUE

REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple – Un But – Une Foi

***Rapport 2008 de mise en œuvre du  
Cadre Stratégique pour la Croissance  
et la Réduction de la Pauvreté***

**DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET  
DES SECTEURS PRODUCTIFS**

*Infrastructures de transport*

Février 2009

## **SIGLES ET ABREVIATIONS**

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

## TABLE DES MATIERES

1- Sigles et abréviations.....	page 2
2- Introduction.....	4
3- Bilan réalisation en 2008.....	5
5- Etat d'exécution budgétaire .....	7
6- Problèmes et contraintes.....	13
7- Perspectives sur les trois prochaines années.....	15

# I- Introduction

Le programme de développement Economique et Social du Président de la République, la Lettre de Cadrage du Président de la République au Premier ministre et la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement ont placé le développement des infrastructures au cœur de la stratégie de croissance accélérée que les plus hautes autorités entendent insuffler au développement socio-économique de notre pays au cours pendant la période 2008-2012.

Les lettres de Politique du Secteur des transports dans le cadre du PACT en 2004 et du PST2 en 2007 définissent les stratégies dans le secteur à travers un plan d'actions et des indicateurs statistiques de suivi permettant l'évaluation des actions entreprises.

L'objectif global est le désenclavement intérieur et extérieur du Mali avec accès à moindre coût aux moyens de transports.

Les objectifs visés dans le secteur sont:

- (i) la poursuite de l'amélioration de l'efficacité et de la durabilité des moyens et des infrastructures de transport (routier, fluvial, ferroviaire et aérien);
- (ii) la réduction des coûts des transports notamment en milieu rural;
- (iii) l'amélioration du fonctionnement des corridors de transports;
- (iv) le suivi du respect des règles en matière de circulation routière et la sécurité routière.

Les principales actions prioritaires engagées sont relatives à :

- (i) l'entretien d'un réseau prioritaire minimum annuel de 12 500 km,
- (ii) la construction et la réhabilitation de routes bitumées, de routes en terre, de pistes rurales et de ponts,
- (iii) Le développement des infrastructures de transport aérien,
- (iv) l'organisation et la concurrence sur le marché des transports;
- (v) l'assainissement et la modernisation du parc de véhicules de transport publics ;
- (vi) l'amélioration de la sécurité routière;
- (vii) l'amélioration du recouvrement des charges d'infrastructures routières et
- (viii) la prise en compte des aspects environnementaux, sociaux et problématique VIH/SIDA et transport,

Le présent rapport est la synthèse des différentes activités dans le domaine de l'Equipement et des Transports au courant de l'année 2008.

## 2. Bilan des réalisations au titre de l'année 2008

### 2.1. Bilan de la mise en œuvre des politiques et stratégies

Dans le secteur de l'équipement, la période a été marquée par la poursuite des efforts de désenclavement intérieur et extérieur du pays qui se sont matérialisés par la poursuite de la mise en œuvre du deuxième Projet Sectoriel des Transports (PST2), du Programme Routier n°1 (PRI): UEMOA (Mali, Burkina Faso)/GHANA et du Programme Routier n°2 (PR2): UEMOA/Mali/Sénégal, du Millénium Challenge Corporation (MCC) ainsi que la poursuite de la préparation du Programme Routier du 10ème FED.

Les principaux résultats obtenus sont entre autres :

Au total 292 km de routes dont 216 km de routes bitumées et 76 km de pistes, ont été construites. 12 510 km de routes toutes catégories confondues, ont été entretenues. Le transport aérien a connu une progression de 8,05% pour les passagers et 30,57% pour la poste en 2008 par rapport 2007. Dans le cadre du transport ferroviaire, le nombre de passagers transportés a connu une augmentation de 3,57 %, due à l'acquisition de 6 nouvelles locomotives et de 10 voitures.

Pour le transport fluvial, la quantité de marchandises transportées a été multipliée par trois.

Ces réalisations concernent :

Infrastructures et services de transport routier :

#### **En matière de construction et de réhabilitation d'infrastructures routières:**

- Les travaux de construction routière totalisent un linéaire d'environ 292 km comprenant 216 km de routes bitumées et 76 km de route en terre. Ces travaux ont concerné :
  - L'achèvement du bitumage des routes Bougouni-Yanfolila (37 km), Kati-Kita,(60 km), Bamako-Naréna (17 km), et des voies de raccordement des villes secondaires de Yorosso, Djeli, Tominian et Sofara (56 km) au réseau principal de routes bitumées,
  - Poursuite des travaux de construction des routes bitumées Kita-Sékokoto (34 km), Sékokoto-Bafing (8 km) et de la route de Garantiguibougou (4 km) dans le District de Bamako, ainsi que des routes en terre Kita-Toukoto-Bafoulabé (50 km) et Dioro-Farakoumassa (26 km).
- Les études du pont de Bafoulabé et du 3ème Pont de Bamako.

#### **Dans le domaine de l'entretien routier:**

- La poursuite des efforts en vue de la mise en place d'un mécanisme de financement pérenne de l'entretien se fondant sur le recouvrement des redevances d'usage de la route par:
  - La construction de treize (13) postes de péage à Bla(Ségou-Bla), Hèrèmakono, Zégoua, Sienso, Kourémalé, Kasséla, Koury, Tiomadio et Ty.
  - l'effectivité de la perception du péage routier au niveau de 17 postes de Peage et le contrôle systématique de la charge à l'essieu sur les nouveaux axes routiers.

- L'exécution des travaux d'entretien courant de 12 510 km de route du réseau prioritaire en 2008 dont 3569 km bitumées et 6941 km de routes en terre et de 2200 Km de pistes agricoles en zones CMDT et OHVN;

**Dans le domaine de la cartographie et de la topographie :**

- Le rapatriement de 18 000 clichés photographiques entreposés à l'IGN en France ;
- 14 065 km<sup>2</sup> couverts en imageries satellitaires (image SPOT).

**Dans le domaine de la formation :**

- La réalisation de l'étude des besoins en formation du secteur ;
- Composition d'un vivier de 31 formateurs

**Dans le domaine du transport ferroviaire :**

- L'élaboration des textes de création de la structure chargée de la gestion du trafic voyageur,
- L'acquisition de 6 locomotives 10 voitures en vue de la relance du trafic voyageur

**Dans le domaine de la facilitation du transport et du transit:**

- L'adoption de mesures réglementaires fixant les modalités pratiques de mise en œuvre du plan régional de contrôles sur les axes routiers inter Etat de l'UEMOA ;
- Le renforcement des capacités de stockage dans les entrepôts maliens au Ghana par le démarrage des travaux de construction de bureaux et magasins ;
- La réalisation des audits sur les axes routiers Kita-Toukoto-Bafoulabé, Bandiagara-Bankass-Koro Fre-Burkina Faso,

**Dans le domaine du transport fluvial:**

La réalisation des études d'aménagement des quais fluviaux de Dioro, Diafarabé, Tenenkou et Konna.

**Dans le domaine de la lutte contre l'insécurité routière:**

L'élaboration d'un programme multisectoriel de lutte contre l'insécurité routière.

**Dans le domaine du transport aérien :**

- La construction du mur de clôture de l'aéroport de Sikasso,
- L'étude de modernisation de l'Aéroport de Bamako-Senou (MCA)
- La finalisation et la publication des DAO relatifs au réaménagement de l'aéroport de Mopti ;
- La réhabilitation de l'aérogare de Gao ;
- L'équipement des aéroports de Bamako-Sénou, Nioro, Ménaka, Nara, Hombori;
- Le démarrage des travaux de construction du siège de l'ANAC

**Dans le domaine de la météorologie :**

- La construction de deux (02) stations à Macina et Yanfolila.
- La réhabilitation de huit (08) stations agrométéorologiques et climatologiques à Bamako Ville, Gourma Rharous, Niafunké, Kangaba, Kolondieba, Selingué, Goundam et Niono;
- La réalisation d'environ 300 heures de vol pour 205 opérations qui ont eu pour résultats l'amélioration de 18% de la pluviométrie contre 15% en 2007. Ces opérations de pluies

provoquées ont eu des impacts positifs la production d'énergie par le remplissage des bassins des barrages hydroélectriques de Manantali et de Sélingué. le nombre de postes pluviométriques n'a pas changé.

## 2.2. Etat de l'exécution budgétaire :

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

Indicateurs	2006	2007	2008
Niveau du BSI global			
Montant BSI alloué	76 560	104 488	107 055
Montant BSI réalisé	70 185	74 016	41 629*
Taux de réalisation	91,56%	70,84	38,88%*
Niveau du Budget alloué à l'entretien courant des routes			
Montant du budget alloué	9000**	9000**	14 500*
Montant du budget réalisé	9000	8957	8789,87*
Taux de réalisation	100%	99,44%	60,61%

Source : CPS/MET et AGEROUTE, (\*) : Données provisoires y compris le BSI  
(\*\*) : Montant BSI

#### Commentaire :

Le niveau du BSI global a augmenté de 2,45% par rapport à 2007. Le faible taux de réalisation des travaux en 2008 est de 38,88 %. Il est dû au non démarrage des chantiers de Bougouni- Sikasso, Sevaré –Gao; la lenteur dans le processus de décaissement et la lourdeur dans le processus de préparation des projets, la crise financière mondiale de 2008 et le renchérissement du prix de baril de pétrole.

Le budget de l'entretien courant des routes a été exécuté à 60,61%. Ce taux est dû au fait que le montant du BSI réalisé est de 0,960 milliards contre une prévision de 8,624 milliards prévus.

## 2-3- Indicateurs sectoriels inscrits dans la matrice d'évaluation du CSCRP et autres indicateurs pertinents :

### Evolution des indicateurs des infrastructures routières

Indicateurs	Unité	2004	2005	2006	2007	2008	
						Prévu	Réalisé
Nombre de km de routes bitumées entretenues	km	3336	3418	3667	3773	3 604	3569
Nombre de km de routes bitumées en bon état	km	2405	2461	2713	2793	2158	2880
Nombre de km de routes en terre entretenues	km	6059	8880	8365	8700	6 035	8941
Nombre de km de routes en terre en bon état	km	3332	5328	5019	5220	1568	3595
Nombre de km de pistes construites	Km	232	130	131,4	263	45	76

Source : CPS/MET- DNR-SDR

**Commentaire :**

Pour ces indicateurs, toutes les valeurs prévues sont dépassées sauf le nombre de km de routes bitumées entretenues. L'état du réseau routes revêtues et routes en terre moderne s'est amélioré. Il faut signaler qu'en 2008 pour les routes en terre et pistes, les prévisions sont dépassées. Le démarrage des travaux de certaines routes bitumées a pris du retard comme celui de Bougouni-Sikasso et Sevaré-Gao, ce qui explique le fait que moins de routes bitumées ont été réalisées par rapport à 2007.

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.

**Autres indicateurs hors matrice :****Infrastructures routières et services de transport routier :****Tableau : Evolution du réseau des routes bitumées**

Indicateurs	Unité	2004	2005	2006	2007	2008	
						Prévu	Réalisé
Nombre de km de routes bitumées construites	Km	111	102	334,4	444,57	391	216

Source CPS/MET

**Tableau : Evolution du coût du transport routier**

N°	Indicateurs	Unité	2005	2006	2007	2008
1	Coût du transport sur piste	FCFA/TKM	66,68	66,68	66,68	66,68
2	Coût du transport sur route en terre	FCFA/TKM	49,5	49,5	49,5	49,5
3	Coût du transport sur route bitumée	FCFA/TKM	32,7	32,7	32,7	32,7
4	Part des frais de transports dans le coût des marchandises	%	55	55	55	55
5	Importation de marchandises	Tonne	Nd	2 597 862	2 751 343	2 852 266
6	Exportation de marchandises	Tonne	nd	237 997	384 496	172 368
7	Trafic marchandises	Tonne	nd	2 835 859	3 135 839	3 024 634
8	Nombre de tués par les accidents de la circulation routière	nombre	564	612	659	670

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, 2007 et 2008 malgré le coût élevé du pétrole.

Le trafic a enregistré globalement une baisse de 3,54%% par rapport à l'année 2007. Le tonnage des marchandises exportées a connu une importante baisse de 55,17 % et les importations une augmentation d'environ 3,66 %.

Une évaluation de l'indicateur (part des frais de transport dans le coût des marchandises), devient une nécessité compte tenu de la flambée du prix du pétrole. L'étude sera menée en 2011. Les valeurs en 2008 restent donc inchangées et correspondent à celles de 2006 et 2007.

En matière de sécurité routière malgré les actions entreprises, le nombre de tués par les accidents de la route augmente d'année en année. Ce qui est un véritable problème.

## **Les infrastructures et services de transport aériens**

### **Les infrastructures aéroportuaires**

En 2008, le nombre d'aérodromes n'a pas changé. La desserte aérienne du Mali est assurée par 13 aérodromes principaux, 12 aérodromes secondaires et 5 aérodromes privés

### **Evolution des indicateurs de transport aérien à Bamako-Senou**

<b>Indicateurs</b>	<b>Unité</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Passagers transportés arrivées, départs et transit	Nombre	533 437	581 446	628 290
Mouvement d'aéronefs arrivées et départs	Nombre	11 092	11 845	12 486
Fret aérien arrivée et départs	Tonne	6 649	7 663	6 302
Poste	Kg	69 454	71 934	101 898

Source : CPS/MET- ADM-ANAC

### **Commentaire :**

En 2008, les indicateurs de transport aériens se sont améliorés par rapport à 2007. Ce sont: Mouvements d'aéronefs : de 11 845 en 2007 à 12 486 en 2008 soit 5,41% d'augmentation ; Passagers transportés : 581 446 en 2007 contre 628 290 en 2008 soit 8,05% de plus ; le fret en kg est en diminution de 17,76 % et la poste en kg est en augmentation de 30,57%.

### **Infrastructures météorologiques et service Météorologique**

<b>Désignation</b>	<b>Unité</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Station synoptique	Nombre	2	19	19
Station agro climatique	Nombre	-	50	50
Poste pluviométrique	Nombre	-	200	200
Nombre de radars météorologiques	Nombre	1	2	2
Nombre d'opérations d'ensemencement des nuages	Nombre	-	127	205
Moyenne du taux d'amélioration par les pluies provoquées	%	-	15	18
Nombre de stations météorologiques construites	Nombre	1	1	2

Sources : CPS/DNM

### Commentaires :

Le nombre d'opérations d'ensemencement des nuages a augmenté de plus de 60% en 2008 par rapport à 2007.

La moyenne de taux d'amélioration par les pluies provoquées a été de 18% en 2008 contre 15% en 2007 ; le nombre de postes pluviométrique n'a pas changé.

### Infrastructures ferroviaires et trafic ferroviaire

**Tableau : Evolution des indicateurs des infrastructures ferroviaires**

Indicateurs	Unité	2005	2006	2007	2008
Effectif moyen locomotives	Nombre	20	20	20	20
Nouvelles locomotives acquises	Nombre	0	1	3	6
Nouvelles voitures acquises	Nombre	0	0	10	10

Source : CPS/MET- TRANSRAIL

### Commentaire :

La longueur du réseau ferroviaire d'une longueur de 729 km n'a pas changé depuis plusieurs dizaines d'années. Ce réseau se compose de 643 km de voie principale, 70 km de voie de service, 15 km de voie de branchement particulier et de déserte pour une densité ferroviaire de 0,29 %.

En 2008, ont été acquises 06 locomotives et 10 voitures en vue de la relance du trafic voyageur contre respectivement 3 et 10 en 2007.

### Evolution des indicateurs de transport ferroviaire

Indicateurs	Unité	2006	2007	2008
Tonne kilométrique	TKM	380 648 000	416 445 194	370 883 950
Voyageur kilométrique	VKM	673 705 000	97 985 822	113 828 532
Passagers transportés par voie ferroviaire	Nombre	106 207	106 272	110 065
Marchandises transportées par voie ferroviaire	Tonne	380 558	388 080	378 986

Source : CPS-MET/TRANSRAIL

### Commentaire :

La longueur du réseau ferroviaire n'a pas changé depuis plusieurs dizaines d'années.

En 2008, le tonnage kilométrique est de 370 883 950 contre 416 445 194 en 2007, soit une baisse de 10,94% et le nombre de passagers transportés a passé de 106 272 en 2007 à 110 065 en 2008 soit une augmentation de 3,57 %, due à l'acquisition de 6 nouvelles locomotives et de 10 voitures contre respectivement 3 et 10 en 2007. Ce qui a permis la relance du trafic voyageur.

La quantité de marchandises transportées a connu une baisse (-2,34%).

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.

## Les infrastructures fluviales :

**Tableau : Evolution des indicateurs des infrastructures fluviales**

Indicateurs	Unité	2006	2007	2008
Période de navigabilité	mois	5 à 6	5 à 6	5 à 6
Quais fluviaux en réhabilitation	Nombre	0	0	4

Source : CPS/MET- COMANAV

### Commentaire :

La longueur du réseau fluvial reste inchangée avec 2334 km et se comporte de 1551 km de voie principale, 783 km de voie secondaire pour une voie navigable du réseau national sur le fleuve Niger de 1308 km.

En 2008, la période de navigabilité a légèrement augmenté à cause d'une pluviométrie dépassant la moyenne annuelle de la période 1994 - 2005.

Signalons que le chenal navigable est fortement menacé par l'ensablement et la faible pluviométrie, obligeant la COMANAV à s'adapter aux nouvelles conditions d'exploitation du réseau. Aussi les travaux d'aménagement de 4 quais à Dioro, Diafarabé, Ténenkou et Kona sont en cours.

## Evolution des indicateurs de transport fluvial de la COMANAV

Indicateurs	Unité	2005	2006	2007	2008
Passagers transportés	Nombre	11 213	6918	13 200	7 962
Marchandises transportées	Tonne	11 723	6234	11 000	35 883
Tonne- kilométrique	TKM	6 132 169	2 874 292	5 207 000	3 111 796
Voyageur- kilométrique	VKM	8 508 037	3 783 201	697 900	3 986 043
Chiffre d'affaires total	FCFA	871 335 687	517 575 334	564 550 000	502 093 724

Source : CPS/MET- COMANAV

### Commentaire :

La campagne 2008/2009 a été marquée par les résultats suivants : une baisse nette du nombre de passagers transportés -39,68% par rapport à 2007/2008 et une augmentation de plus de 3 fois la quantité de marchandises transportées.

## Les entrepôts maritimes

Pays sans littoral, le Mali utilise les différents ports de la sous-région pour assurer son désenclavement. Le Mali a diversifié les entrepôts de transit : Dakar, Conakry, Nouakchott, Tema, Lomé et Cotonou. Le Port Autonome de Dakar est le premier port de transit du Mali en 2008 (plus de 49 % du trafic dont 36,2% par la route et 11,1% par le chemin de fer). La capacité de stockage a été augmentée aux entrepôts du Sénégal (20 500m<sup>2</sup>), du Togo (9 600 m<sup>2</sup>) et du Ghana (5700 m<sup>2</sup>).

Les études de faisabilité de ports secs à Kayes et Sikasso ont été faites en 2007 et les travaux doivent démarrés pour le port de Kayes.

## Situation d'ensemble des projets gérés par le MET :

Les principales conclusions de la 9<sup>ème</sup> revue des projets au titre de l'année 2008 indiquent qu'au niveau du MET, on dénombre au total 60 projets dont 12 achevés, 31 en cours d'exécution et 17 en préparation c'est à dire sans décaissement.

Le coût total des projets recensés s'élève à 592,194 milliards de FCFA et se répartit ainsi :

- Projets en exécution 491,561 milliards de FCFA soit 83,00% du coût total;
- Projets en préparation 100,633 milliards de FCFA soit 17,00% du coût total.

Le financement total acquis s'élève à 491,064 milliards de FCFA

Le Budget National a participé pour 25,29% pour le financement des projets et son niveau de décaissement est de 62% malgré la conjoncture économique et financière connue en 2008.

### 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 DNPDP)

N°	BAILLEURS DE FONDS	Montant de l'Accord (Millions de FCFA)	Taux de participation (%)
1	FED	84613	20,4590242
2	BID	64657	15,6337575
3	FAD	22038	5,3286844
4	BOAD	15799	3,8201237
6	BADEA	21254	5,1391169
8	OPEP	1495	0,3614839
9	KFW	3968	0,9594437
10	FKD	6419	1,5520839
11	IDA	21187	5,1229166
12	BIDC	3000	0,7253858
13	LYBIE	1674	0,4047653
14	FSD	4236	1,0242448
14	UEMOA	1465	0,3542301
15	MALI	161768	39,1147391
	<b>TOTAL</b>	<b>413 573</b>	<b>100</b>

Source : CPS/MET : rapport 9<sup>ème</sup> revue des projets/programmes

#### Commentaire :

Il ressort de l'analyse de ce tableau des taux de participation dans le financement, que l'UE est le premier partenaire du Mali dans le secteur avec 29% du total des financements (627,928 milliards de FCFA) et plus de 100% de décaissement effectué en 2008 avec la fin du 9<sup>ème</sup> FED.

Remarquons que 122,026 milliards, soit 41% du montant des accords des projets financés par l'extérieur reste à décaisser.

## 2. Problèmes et contraintes

### Au niveau de la mise en œuvre des politiques et stratégies prévues en 2008

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 60 projets gérés par le département dans le cadre de la mise en œuvre des politiques, 28 ont des difficultés d'ordre financier, 16 des difficultés d'ordre administratif et 9 ont des problèmes des deux ordres.

Sur les (17) projets en préparation, 10 sont des projets qui devraient démarrer en 2008. Ils connaissent un retard dans leur démarrage en raison de l'insuffisance des fonds prévus ou de la lenteur dans la passation de leurs marchés.

#### 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:

- Les difficultés de financement de l'entretien routier par l'Autorité routière (fonds routier de deuxième génération) à partir de ressources propres. En effet, l'état d'exécution du budget alloué à l'entretien routier fait ressortir que les ressources propres de l'Autorité routière mobilisées, se chiffrent à 4,380 milliards de FCFA, soit 30,21% du budget de l'entretien routier. Ce taux est de 9,79% inférieur au niveau exigé dans l'Accord de Crédit au titre de l'année 2008.
- l'insuffisance du financement des projets et le retard dans la mise en place des fonds pour le démarrage de certains projets ;
- difficultés dans le décaissement du financement des projets :  
En effet, le cumul des décaissements effectués au 31/12/2008 pour les 42 projets terminés et en exécution se chiffre à 244,713 milliards de FCFA soit un taux de décaissement de 60% de leur financement acquis (408,191 milliards de FCFA). Le taux de décaissement pour le financement intérieur est en baisse par rapport à celui de la 8eme revue qui était de 72%.
- le retard dans le paiement des factures mandatées par le Trésor Public ;
- la diminution des allocations budgétaires lors du collectif budgétaire au 2<sup>ème</sup> semestre 2008 ;
- 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.

Parmi les projets rencontrant des difficultés il y a lieu de signaler entre autres les cas spécifiques des projets suivants :

- **Tronçon Bamako- Naréna de la Route Bamako- Kourémalé- Kankan :**  
Le délai contractuel d'exécution des travaux est expiré en septembre 2004. Le projet est terminé en décembre 2008. Les problèmes sont d'ordre financier (parc matériel non conforme, dépréciation du dollar) et administratif (manque d'expérience de l'entreprise)
- **Cité Administrative :**  
le projet de construction de la 1<sup>ère</sup> tranche de la Cité Administrative a connu une prolongation du délai contractuel à 32 mois. A cette date les travaux n'étaient exécutés qu'à 50%. Les travaux ne sont pas terminés au 31 décembre 2008. Les problèmes sur ce projet sont d'ordre financier et organisationnel au niveau de l'entreprise
- **Route Sévaré Gao :**  
Ce projet qui aurait dû démarrer en 2007 a enregistré un retard de démarrage (novembre 2008) en raison de l'insuffisance de financement.
- **Route Kayes Bafoulabé (route et Pont) :**  
Ce projet aurait dû démarrer avant 2007. Il a connu un retard dans le démarrage des travaux en raison de l'attribution tardive des marchés et la gestion du gap de financement.
- **Route Bamako–Kangaba:**  
Ce projet aurait dû démarrer après l'hivernage 2008. Il a connu un retard dans l'attribution du contrat de contrôle et surveillance des travaux.
- **Routes Bougouni-Yanfolila, Bamako-Bougouni, Gao- Labbezanga, Kati-Kita et la Fourniture d'installation ILS à l'aéroport de Tombouctou :**  
Ces projets sont terminés, mais connaissent des arriérés de paiement.

### **3. Perspectives sur les trois prochaines années 2009-2011**

#### **4.1. Au niveau de la mise en mise œuvre des politiques et stratégies**

Les actions retenues en perspective sur les 03 prochaines (2009-2011) sont :

- 1- Une banque de données routières couvrant 7684 km de réseau routier prioritaire est fonctionnelle,
- 2- 11 500 km de réseau prioritaire (dont 4500 km de routes bitumées et 7000 km de routes en terre) et 2 200 km de pistes rurales en zone CMDT et OHVN sont entretenus annuellement,
- 3- 2219 km de routes bitumées, 605 km de routes en terre, 4593 km de pistes rurales, 5 ponts et 1 échangeur sont construits ou réhabilités,
- 4- Rapatriement de 7 000 éléments d'archives cartographiques du Mali entreposées à l'IGN de France, couverture de 54 000 km<sup>2</sup> du territoire en imageries satellitaires et construction d'un prototype de logement 100% en terre.
- 5- Réalisation de 11059 m<sup>2</sup> de magasin d'entreposage de coton dans les Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire, construction de 9600 m<sup>2</sup> de bureaux et magasins aux EMATO, construction d'un hangar dans les Entrepôts Maliens en Mauritanie et 5 700 m<sup>2</sup> de bureaux et magasins dans les Entrepôts Maliens au Ghana et construction et équipement d'un port sec à Kayes.
- 6- L'élaboration du CDMT du secteur avec sa mise à jour annuelle, permettra de dégager un gap de financement à rechercher. Le renforcement des capacités de CPS du MET chargée du secteur de l'équipement, transports et communication pour lui permettre de jouer pleinement son rôle, la mise en place de la base sectorielle de la base socioéconomique du Mali « Malikunnafoni » sont entre autres des actions qui permettront l'atteinte des objectifs des politiques et stratégies du secteur.
- 7- Rapatriement des archives cartographiques du mali entreposées à l'IGN en France
- 8- Couverture du territoire national en imagerie satellitaire
- 9- Construction de prototype de logement 100% en terre
- 10- Formation du personnel des services publics et des entreprises privées du secteur et la mise en place d'un vivier de formateurs

## **OBSERVATIONS DES PTF SUR LE RAPPORT 2008 DU CSCRP 8<sup>ième</sup> REVUE**

Les commentaires sur le rapport sont les suivants :

1. La tenue de la revue générale avant la revue sectorielle du transport dont les conclusions ne seront pas prises en compte dans la revue nationale.
2. Voir la revue sectorielle de l'année 2008 et préparer l'an 2009 en ce référent au budget et au CDMT.
3. Prendre l'ensemble des indicateurs du secteur en les analysants sans disparité de meilleurs résultats ; prendre des dispositions pour que le kilométrage du réseau entretenu ne dépasse pas les prévisions qui sont très coûteux financièrement pour le budget Malien : un sous-financement pour l'année 2008 avec 18%.
4. Concernant spécifiquement les transports :
  - Le montant alloué à l'entretien du réseau routier par l'ETAT est faible annuellement par rapport aux prévisions.
  - Le non respect de surcharge à l'essieu dans le transport terrestre depuis Août 2008 et cela réduit de 5 ans la durée de vie d'une route bitumée. Il est demandé au gouvernement du Mali de respecter les règlements de l'atelier de Ouagadougou du 22 Avril 2008 signée par l'ensemble des ministres de la sous région de l'UEMOA à partir de fin Mai 2009 et que la conditionnalité des nouveaux investissements routiers en dépend.
  - Faire un calendrier de préparation stratégie sectorielle globale.
  - Prendre en compte dans le comptage routier les statistiques de transport importations et exportations (mesure trafic marchandises).
  - Etude de relance du trafic ferroviaire.