

observtransm@yahoo.fr observtransm@yahoo.fr observtransm@yahoo.fr observtransm@yahoo.fr

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

MINISTERE DELEGUE CHARGE DES TRANSPORTS

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI

Un Peuple – Un But – Une Foi

Annuaire
Statistique
des Transports
Résultats 2002

Note au lecteur

Pour assurer le suivi des activités du secteur des transports, il a été mis en place en 1995 au sein de la Direction Nationale des Transports un «*Observatoire des Transports*», chargé de centraliser l'ensemble des informations disponibles sur le secteur afin de permettre, d'une part, de disposer d'une vision globale de la fonction des transports et, d'autre part, de constituer une banque de données de transports pour les différents opérateurs économiques intervenant dans le secteur.

L'annuaire statistique des transports, dont l'élaboration est une fonction de l'Observatoire des Transports, présente un ensemble de statistiques disponibles et jugées essentielles pour la connaissance du domaine des transports. D'une manière plus précise, l'annuaire est constitué de tableaux rassemblant les renseignements quantitatifs disponibles pour un mode donné et pour la situation annuelle la plus récente avec un rappel éventuel des statistiques des années antérieures.

Cette parution sur les résultats 2002, sans être exhaustive ou même complète, contient principalement des données sur les trafics des différents modes de transports existant au Mali.

Nous renouvelons nos remerciements aux nombreux fournisseurs d'informations, mentionnés en bas des différents tableaux, qui ont contribué à la réalisation de ce document.

Aussi nous continuons à attendre de ces fournisseurs d'informations et de tous les autres utilisateurs de notre annuaire les remarques et suggestions qui nous permettront d'améliorer les prochaines parutions.

Le Directeur National des Transports

Brehima FOMBA.

SOMMAIRE

INDICATEURS GENEREAUX

| | |
|---|----|
| GI Principaux indicateurs socio-économiques | 1 |
| R0 Résultats campagne agricole 2002-2003..... | 2 |
| G2 Population par région administrative..... | 3 |
| G031 Données climatiques de Bamako – Ville..... | 4 |
| G033 Données climatiques de Sikasso..... | 5 |
| G034 Données climatiques de Kayes..... | 6 |
| G035 Données climatiques de Segou..... | 7 |
| G036 Données climatiques de Tombouctou..... | 8 |
| G037 Données climatiques de Mopti..... | 9 |
| G038 Données climatiques de Gao..... | 10 |
| G039 Données climatiques de Kidal..... | 11 |

TRANSPORT ROUTIER

| | |
|---|---------|
| R01 Etat du réseau routier par classe technique et administrative..... | 12 |
| R022 Comptage routier..... | 15 |
| D Distances Kilométriques | 19 |
| R03 Dépenses Routières..... | 20 |
| R041 Délivrance des cartes de transports marchandises et passagers..... | 22 |
| R042 Délivrance des cartes de transports marchandises et passagers par région d'immatriculation..... | 23 |
| R120 Délivrance des principaux documents de transport..... | 24 |
| R0623 Trafic intérieur routier de marchandises solides..... | 25 |
| R063 Trafic routier National des hydrocarbures..... | 26 |
| R-5 Trafic international routier de marchandises par axe..... | 27 |
| Trafic international routier de marchandises..... | 28 |
| R- 7.1 Tarifs de référence des transports routiers de marchandises solides (Axe international Abidjan-Région du Mali) | 30 |
| R 720 Tarifs de référence des transports routiers des hydrocarbures (Axe international Abidjan-Région du Mali)..... | 31 |
| R 88 Tarifs de transports interurbains de voyageurs par autocar..... | 32 |
| D 01 Distribution alimentaire gratuite | 34 |
| R101 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (4 et 8 places) ... | 36 - 37 |
| R101 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (50 places) | 38 |
| R104 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile) | 39 |
| R105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (30 tonnes de charge utile) | 40 |
| R-105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (50 M3 de capacité ou 42.5 tonnes de charge utile) | 41 |

SITUATION DU PARC ROUTIER

| | |
|---------------------------------------|----|
| Parc de véhicules routiers..... | 42 |
| Accidents corporels (BAMA KO) | 43 |

TRANSPORT FERROVIAIRE

| | |
|--|----|
| F-1 Office des transports de la régie du chemin de Fer du Mali(voie)..... | 44 |
| F-2 Offre de transport de la régie du chemin de Fer du Mali (caractéristique du matériel moteur) | 45 |
| F-3 Offre de transport de la régie du chemin de Fer du Mali (caractéristique du matériel Remorqué) | 45 |
| F-4 Statistiques de trafic ferroviaire de la régie du chemin de Fer du Mali | 47 |
| F-5 Statistiques d'exploitation de la Régie du chemin de Fer du Mali | 48 |
| F-6 Indicateurs de performance de la Régie du chemin de Fer du Mali..... | 49 |
| F-71 Trafic à l'Importation de RCFM en Wagons Complètes..... | 50 |
| F-72 Trafic à l'Exportation de la RCFM en Wagons complets | 51 |
| F-73 Trafic national de la RCFM en Wagons complets..... | 52 |
| F-74 Statistiques de Production de la RCFM..... | 53 |
| Tarifs Voyageurs par la Régie des chemins de Fer..... | 54 |
| Tarifs marchandises par la Régie des chemins de Fer..... | 56 |
| Prix par Wagon charge d'un conteneur de 40 Pieds ou de Deux conteneurs de 20 Pieds..... | 57 |
| Tarifs marchandises International..... | 58 |

TRANSPORT FLUVIAL

| | |
|---|----|
| N 01 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali | 59 |
| N-2 Caractéristiques de la Flotte..... | 60 |
| N-3 Trafic des principales escales fluviales de la COMANAV..... | 61 |
| N-4 Production de la Compagnie Malienne de Navigation..... | 63 |

TRANSPORT AERIEN

| | |
|---|----|
| A-01 Liste des Aéroports ouverts à la circulation Aérienne Publique | 64 |
| A-02 Evolution du trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Senou | 67 |
| A-3 Trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Senou par Compagnie..... | 69 |
| A-04 Trafic commercial des autres Aéroports | 70 |

TRANSPORTS PAR CORRIDOR

| | |
|--|----|
| C-1 Voies terrestre d'accès à la mer à partir du Mali | 71 |
| C-02 Trafic International de marchandises solides par Corridor | 72 |

| | |
|---|----|
| C-31 Exportation des principaux Produits (hors bétail) | 74 |
| C-32 Importation des principaux produits (hors hydrocarbures) | 78 |
| C-033 Exportation de Bétaï..... | 80 |
| C-04 Importation d'hydrocarbures..... | 81 |
| Prix des hydrocarbures | 82 |
| C-06 Evolution du prix des hydrocarbures | |
| > Structure Indicative de Prix des Carburants (Axe Dakar)..... | 83 |
| > Structure Indicative de Prix des Carburants (Axe Lomé)..... | 84 |
| > Structure Indicative de Prix des Carburants (Axe Cotonou)..... | 85 |
| > Structure Indicative de Prix du gaz butane (Axe Cotonou)..... | 86 |

NOTES DE CONJONCTURES SUR LES TRANSPORTS :

- > Le Transport routier des marchandises
- > Les Transports fluviaux
- > Le Transport aérien
- > Le Transport Ferroviaire

INDICATEURS GÉNÉRAUX

G-1 Principaux indicateurs socio-économiques

| Désignation | unité | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|------|
| Démographie | | | | | | | | |
| Population totale | 1 000 habitant | 9 191 | 9 365 | 9 560 | 9 601 | 10 017 | 10 473 | nd |
| Population urbaine | id | 2 506 | 2 614 | 2 735 | 2 863 | 2 922 | | |
| Population du district de Bamako | id | 541 | 564 | 590 | | 1 072 | | |
| Densité de population | habitant/km ² | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | | |
| Agrégats macro-économiques | | | | | | | | |
| Produit intérieur brut (Prix courants) | milliards FCFA | 1 319 | 1 422 | 1 592 | 1 656 | 1 797 | 1 797 | nd |
| Revenu national disponible brut (Prix courant) | id | 1 410 | 1 479 | 1 639 | 1 702 | 1 866 | | |
| Épargne brute (Prix courants) | id | 197 | 314 | 315 | 316 | 147 | 181 | nd |
| Formation brute de capital fixe (Prix courants) | id | 317 | 348 | 305 | 316 | 312 | 326 | nd |
| Épargne brute/Revenu national brut | % | 14 | 21 | 19 | 19 | 8 | | |
| FCFA/Revenu national brut | % | 22 | 21 | 19 | 19 | 8 | | |
| Revenu national disponible brut par habitant | FCFA | 153 411 | 157 923 | 171 066 | 173 556 | 186 283 | | |
| Valeur ajoutée (Prix courants) | milliards FCFA | 1 224 | 1 310 | 1 470 | 1 521 | 1 612 | 1 632 | nd |
| dont branche Transport et Télécommunication | id | 59 | 64 | 72 | 77 | 53 | 79 | nd |
| Valeur ajoutée Transport et Télécom./PIB | % | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | nd |
| Produits agricoles | | | | | | | | |
| Mil, sorgo | 1.000 tonnes | 1 275 | 1 151 | 1 081 | 1 271 | 1 499 | 1 557 | nd |
| Riz paddy | id | 416 | 553 | 519 | 634 | 722 | 840 | nd |
| Mais | id | 243 | 267 | 316 | 354 | 397 | 437 | nd |
| Blé | id | 18 | 20 | 19 | 23 | 26 | 21 | nd |
| Arachide | id | 156 | 133 | 143 | 151 | 159 | 9 | nd |
| Colza-graine | id | 406 | 470 | 538 | 534 | 473 | | |
| Produits de l'élevage | | | | | | | | |
| Bovins | 1.000 têtes | 599 | 605 | 591 | 593 | 625 | nd | |
| Ovins, caprins | id | 3 131 | 3 208 | 3 272 | 3 334 | 3 478 | nd | |
| Porcins | tonnes | 264 | 270 | 279 | 278 | 250 | nd | |
| Produits de la pêche | | | | | | | | |
| Poisson frais | tonnes | 31 364 | 31 706 | 32 237 | 32 745 | 33 219 | nd | |
| Poissons fumés et séchés | id | 12 139 | 12 281 | 12 474 | 12 671 | 12 854 | nd | |
| Produits de la forêt | | | | | | | | |
| Bois de chauffage | 1 000 stères | 13 278 | 13 435 | 13 647 | 13 862 | 14 063 | nd | |
| Bois d'œuvre | m ³ | 395 709 | 401 425 | 407 755 | 414 182 | 420 166 | nd | |
| Produits industriels | | | | | | | | |
| Coton fibre | tonnes | 190 152 | 207 079 | 237 396 | 235 494 | 27 517 | nd | nd |
| Sucre | id | 27 054 | 27 042 | 29 673 | 25 637 | 64 335 | nd | nd |
| Bière | h | 59 896 | 64 673 | 66 665 | 61 669 | 199 470 | nd | nd |
| Boissons non alcoolisées | id | 98 963 | 119 629 | 140 735 | 168 429 | 399 432 | nd | nd |
| Électricité | 1.000 kWh | 334 442 | 384 584 | 422 965 | 372 458 | 39 771 | nd | nd |
| Eau | 1.000 m ³ | 33 520 | 37 001 | 40 351 | 41 959 | | nd | nd |
| Finances publiques | | | | | | | | |
| Recettes budgétaires hors dons | milliards FCFA | 196 | 215 | | | | nd | nd |
| dont recettes fiscales | id | 173 | 199 | | | | nd | nd |
| Dépenses budgétaires | id | 304 | 361 | | | | nd | nd |
| dont frais de personnel | id | 51 | 67 | | | | nd | nd |
| Déficit courant hors dons | id | 108 | 144 | | | | nd | nd |
| Déficit courant hors dons/PIB | % | 8 | 9 | | | | nd | nd |
| Consommation des ménages | | | | | | | | |
| Budget moyen par ménage | FCFA | | | | | | | |
| dont dépenses santé | id | | | | | | | |
| dépenses alimentation | id | | | | | | | |
| dépenses habitation | id | | | | | | | |
| dépenses habillement | id | | | | | | | |
| dépenses transport | id | | | | | | | |

Sources : Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique

Note : comptes économiques mai 2001 MDR/CPS bilan campagne agricole/oct. 01

Résultats campagne agricole 2002-2003

1.1 Superficies totales

En hectares

| | Mil | Sorgho | Riz | Maïs | Fonio | Blé orge | Total |
|---------------|-----------|---------|---------|---------|--------|----------|-----------|
| Kayes | 59 318 | 222 860 | 3 690 | 55 682 | 4 809 | - | 345 558 |
| Koulikoro | 218 385 | 284 712 | 12 996 | 67 117 | 752 | - | 583 963 |
| Sikasso | 129 890 | 219 313 | 63 348 | 168 818 | 4 078 | - | 585 445 |
| Ségou | 533 046 | 139 802 | 114 970 | 25 603 | 18 068 | - | 831 489 |
| Mopti | 497 738 | 39 256 | 107 648 | 340 | 7 052 | - | 652 035 |
| Tombouctou | 88 927 | 13 765 | 27 571 | 601 | - | 2 424 | 133 289 |
| Gao | 30 286 | 3 695 | 26 188 | - | - | 124 | 60 294 |
| Ensemble pays | 1 557 590 | 923 403 | 356 611 | 318 161 | 34 758 | 2 548 | 3 193 072 |

1.2 Rendement

En kg/ha

| | Mil | Sorgho | Riz | Maïs | Fonio | Blé orge |
|---------------|-----|--------|-------|-------|-------|----------|
| Kayes | 678 | 626 | 828 | 688 | 662 | - |
| Koulikoro | 672 | 716 | 1 365 | 869 | 1 036 | - |
| Sikasso | 920 | 870 | 1 170 | 1 468 | 1 078 | - |
| Ségou | 516 | 605 | 3 815 | 774 | 304 | - |
| Mopti | 367 | 435 | 634 | 493 | 352 | - |
| Tombouctou | 261 | 389 | 2 454 | 1 100 | - | 2 549 |
| Gao | 252 | 228 | 903 | - | - | 1 000 |
| Ensemble pays | 510 | 695 | 1 944 | 1 148 | 470 | 2 569 |

1.3 Production

Tonnes

| | Mil | Sorgho | Riz | Maïs | Fonio | Blé orge | Blé orge |
|---------------|---------|---------|---------|---------|--------|----------|-----------|
| Kayes | 40 242 | 139 527 | 3 272 | 38 334 | 3 184 | - | 224 508 |
| Koulikoro | 146 692 | 203 809 | 17 741 | 58 306 | 779 | - | 427 328 |
| Sikasso | 119 549 | 190 723 | 74 094 | 247 878 | 4 392 | - | 636 636 |
| Ségou | 275 264 | 84 519 | 438 610 | 19 827 | 5 486 | - | 823 707 |
| Mopti | 182 577 | 17 069 | 68 228 | 168 | 2 480 | - | 270 522 |
| Tombouctou | 23 189 | 5 359 | 67 662 | 661 | - | 6 421 | 103 291 |
| Gao | 7 633 | 842 | 23 646 | - | - | 124 | 32 244 |
| Ensemble pays | 795 146 | 641 848 | 693 203 | 365 174 | 16 322 | 6 545 | 2 518 237 |

G-2 Population par région administrative

en milliers d'habitants

| Région administrative | 1996 | 1997 | 1998* | 1999 | 2000 | 2001 |
|---------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|---------------|---------------|
| District de Bamako | 941 | 964 | 1 016 | | | |
| urbaine | 941 | 964 | 1 016 | | | |
| Koulikoro | 1 509 | 1 547 | 1 566 | | | |
| urbaine | 249 | 265 | | | | |
| rurale | 1 260 | 1 282 | | | | |
| Kayes | 1 267 | 1 289 | 1 372 | | | |
| urbaine | 191 | 197 | | | | |
| rurale | 1 076 | 1 092 | | | | |
| Sikasso | 1 550 | 1 577 | 1 780 | | | |
| urbaine | 302 | 311 | | | | |
| rurale | 1 248 | 1 266 | | | | |
| Ségou | 1 635 | 1 680 | 1 679 | | | |
| urbaine | 337 | 359 | | | | |
| rurale | 1 298 | 1 321 | | | | |
| Mopti | 1 428 | 1 443 | 1 463 | | | |
| urbaine | 212 | 218 | | | | |
| rurale | 1 216 | 1 225 | | | | |
| Tombouctou | 454 | 454 | 462 | | | |
| urbaine | 132 | 138 | | | | |
| rurale | 322 | 316 | | | | |
| Gao et Kidal | 407 | 411 | GAO - 398 | | | |
| | | | KIDAL- 42 | | | |
| urbaine | 127 | 134 | | | | |
| rurale | 280 | 277 | | | | |
| Total du Mali | 9 191 | 9 365 | 9 778 | 9 801 | 10 017 | 10 473 |
| urbaine | 2 491 | 2 586 | | | | |
| rurale | 6 700 | 6 779 | | | | |

Source : Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique
 Direction Nationale de la Planification
 1998=recense-Démogra- 1998

G-3.1 Données climatiques de Bamako - Ville

(Climat Baudouin Hamidou)

| Période | Mois | Température en degrés Celsius | | | Humidité relative | | Précipitations en mm | |
|-----------|-----------|-------------------------------|----------|-----------|-------------------|---------------------|----------------------|-----------------|
| | | minimale | Maximale | mensuelle | Moyenne mensuelle | Coefficient normale | Hauteur mensuelle | Nombre de jours |
| 1985-1986 | Janvier | 17,6 | 33,3 | 25,5 | 39,5 | | 2,0 | |
| 1988 | | 18,8 | 34,4 | 26,0 | 28,5 | -4,5 | | |
| 1995 | | 16,2 | 33,1 | | | | | |
| 2000 | | 20,8 | 34,9 | | | | | |
| 2001 | | 18,1 | 34,5 | | | | | |
| 2002 | | 18,9 | 34,5 | | | | | |
| 1985-1986 | Février | 20,9 | 36,7 | 28,8 | 28,5 | | 1,8 | |
| 1988 | | 23,3 | 39,0 | 30,7 | 39,0 | 11,1 | 17,0 | 1 |
| 1999 | | 19,2 | 34,5 | | | | | |
| 2000 | | 20,4 | 35,1 | | | | | |
| 2001 | | 19,7 | 35,8 | | | | | |
| 2002 | | 19,4 | 36,7 | | | | | |
| 1985-1986 | Mars | 23,7 | 38,8 | 31,3 | 29,0 | | 0,7 | |
| 1988 | | 24,8 | 39,8 | 31,8 | 43,1 | 14,1 | | |
| 1995 | | 24,7 | 38,8 | | | | 6,0 | 1 |
| 2000 | | 24,1 | 39,3 | | | | 4,0 | 1 |
| 2001 | | 24,0 | 40,3 | | | | | |
| 2002 | | 24,2 | 40,0 | | | | | |
| 1985-1986 | Avril | 28,0 | 40,8 | 33,3 | 40,5 | | 11,0 | |
| 1988 | | 27,5 | 42,4 | 34,4 | 60,0 | 25,6 | 7,0 | 2 |
| 1999 | | 28,3 | 40,0 | | | | 44,4 | 4 |
| 2000 | | 27,1 | 41,4 | | | | 35,1 | 3 |
| 2001 | | 28,0 | 41,2 | | | | 9,7 | 3 |
| 2002 | | 25,1 | 40,9 | | | | 19,5 | 3 |
| 1985-1986 | Mai | 28,1 | 39,7 | 32,9 | 53,5 | | 49,3 | |
| 1988 | | 28,0 | 40,2 | 32,9 | 65,1 | 1,0 | 22,0 | 6 |
| 1999 | | 26,3 | 36,8 | | | | 21,9 | 7 |
| 2000 | | 25,9 | 38,7 | | | | 64,7 | 4 |
| 2001 | | 26,3 | 40,0 | | | | 11,6 | 4 |
| 2002 | | 28,9 | 40,2 | | | | 49,4 | 2 |
| 1985-1986 | Juin | 23,8 | 35,8 | 25,9 | 68,5 | | 145,9 | |
| 1988 | | 24,6 | 38,5 | 23,8 | 48,4 | -20,1 | 92,4 | 1 |
| 1999 | | 25,2 | 38,4 | | | | 164,6 | 10 |
| 2000 | | 23,7 | 35,7 | | | | 73,7 | 11 |
| 2001 | | 23,4 | 31,8 | | | | 79,2 | 11 |
| 2002 | | 24,2 | 36,9 | | | | 105,4 | 8 |
| 1985-1986 | Juillet | 22,3 | 32,7 | 27,3 | 79,0 | | 230,2 | |
| 1988 | | 24,2 | 34,2 | 28,3 | 75,3 | -3,7 | 111,5 | 13 |
| 1999 | | 22,5 | 31,4 | | | | 188,2 | 19 |
| 2000 | | 22,9 | 33,0 | | | | 232,0 | 16 |
| 2001 | | 21,6 | 32,7 | | | | 177,2 | 17 |
| 2002 | | 23,7 | 34,0 | | | | 92,9 | 14 |
| 1985-1986 | Août | 22,0 | 31,7 | 26,9 | 82,0 | | 271,5 | |
| 1988 | | 22,6 | 32,3 | 26,7 | 83,7 | 1,7 | 324,4 | 17 |
| 1999 | | 22,1 | 30,0 | | | | 304,2 | 24 |
| 2000 | | 21,8 | 31,5 | | | | 258,9 | 18 |
| 2001 | | 21,6 | 31,9 | | | | 219,4 | 15 |
| 2002 | | 22,3 | 32,3 | | | | 275,4 | 13 |
| 1985-1986 | Septembre | 21,8 | 32,8 | 27,4 | 75,0 | | 172,8 | |
| 1988 | | 22,4 | 33,1 | 26,8 | 82,3 | 0,4 | 326,3 | 7 |
| 1999 | | 21,5 | 31,7 | | | | 244,6 | 13 |
| 2000 | | 22,4 | 32,8 | | | | 64,6 | 10 |
| 2001 | | 21,0 | 32,8 | | | | 110,5 | 10 |
| 2002 | | 23,0 | 33,0 | | | | 74,7 | 8 |
| 1985-1986 | Octobre | 21,6 | 35,1 | 26,3 | 70,5 | | 51,6 | |
| 1988 | | 22,7 | 35,8 | 28,8 | 72,2 | 1,7 | 64,1 | 3 |
| 1999 | | 21,8 | 32,8 | | | | 170,1 | 13 |
| 2000 | | 22,0 | 31,0 | | | | 61,5 | 6 |
| 2001 | | 21,5 | 31,8 | | | | 26,4 | 2 |
| 2002 | | 23,0 | 35,5 | | | | 111,3 | 8 |
| 1985-1986 | Novembre | 18,8 | 36,2 | 27,5 | 50,5 | | 0,8 | |
| 1988 | | 18,8 | 36,7 | 24,5 | 52,8 | 2,4 | | |
| 1999 | | 20,3 | 34,7 | | | | | |
| 2000 | | 19,9 | 35,8 | | | | | |
| 2001 | | 19,3 | 36,9 | | | | | |
| 2002 | | 20,2 | 37,0 | | | | | |
| 1985-1986 | Décembre | 34,4 | 34,4 | 34,4 | 41,0 | | | |
| 1988 | | 18,8 | 35,8 | 26,0 | 49,4 | 8,1 | | |
| 1999 | | 17,5 | 33,5 | | | | | |
| 2000 | | 17,5 | 33,8 | | | | | |
| 2001 | | 18,5 | 36,2 | | | | | |
| 2002 | | 19,8 | 34,8 | | | | | |

Source : Direction de la Météorologie

G-3.3 Données climatiques de Sikasso

(Climat basé sur la normale)

| Période | Mois | Température en degrés Celsius | | | Humidité relative | | Précipitations en mm | |
|-----------|-----------|-------------------------------|---------|-----------|-------------------|--------------------|----------------------|-----------------|
| | | Moyenne | | | Moyenne mensuelle | Ecart à la normale | Hauteur mensuelle | Nombre de jours |
| | | minimum | maximum | mensuelle | | | | |
| 1965-1995 | Janvier | 16,8 | 32,7 | 24,6 | 30,5 | | 1,8 | |
| 1998 | | 17,7 | 33,0 | 25,6 | 25,8 | -4,7 | | |
| 1999 | | 18,2 | 32,7 | | | | 0,8 | 1 |
| 2000 | | 20,2 | 33,6 | | | | 2,9 | 2 |
| 2001 | | 16,4 | 33,3 | | | | | |
| 2002 | | 18,1 | 32,2 | | | | 2,6 | 1 |
| 1965-1995 | Février | 18,8 | 34,4 | 27,2 | 28,0 | | 6,5 | |
| 1998 | | 21,7 | 37,4 | 30,0 | 23,8 | 4,2 | 8,2 | 1 |
| 1999 | | 19,0 | 34,1 | | | | | |
| 2000 | | 17,3 | 33,6 | | | | | |
| 2001 | | 18,6 | 34,5 | | | | | |
| 2002 | | 19,4 | 35,4 | | | | | |
| 1965-1995 | Mars | 23,8 | 38,9 | 30,3 | 34,0 | | 10,8 | |
| 1998 | | 23,7 | 37,9 | 31,2 | 17,0 | -16,2 | | |
| 1999 | | 23,7 | 37,8 | | | | 0,9 | 3 |
| 2000 | | 22,8 | 37,1 | | | | 0,8 | 2 |
| 2001 | | 23,3 | 37,8 | | | | 3,5 | 1 |
| 2002 | | 25,2 | 38,0 | | | | | |
| 1965-1995 | Avril | 25,2 | 37,0 | 31,1 | 48,0 | | 46,7 | |
| 1998 | | 26,8 | 38,0 | 31,9 | 46,8 | 0,8 | 27,5 | 6 |
| 1999 | | 25,2 | 38,6 | | | | 52,3 | 8 |
| 2000 | | 25,9 | 37,5 | | | | 66,6 | 8 |
| 2001 | | 25,3 | 37,4 | | | | 51,0 | 7 |
| 2002 | | 25,6 | 38,9 | | | | 72,3 | 6 |
| 1965-1995 | Mai | 24,5 | 35,5 | 32,0 | 59,5 | | 106,1 | |
| 1998 | | 25,5 | 35,9 | 30,2 | 51,5 | -8,0 | 141,8 | 8 |
| 1999 | | 24,6 | 35,4 | | | | 52,2 | 7 |
| 2000 | | 23,8 | 34,9 | | | | 130,3 | 13 |
| 2001 | | 24,5 | 35,6 | | | | 49,9 | 6 |
| 2002 | | 25,9 | 37,1 | | | | 30,4 | 6 |
| 1965-1995 | Juin | 22,7 | 32,4 | 27,6 | 70,5 | | 162,9 | |
| 1998 | | 23,6 | 33,0 | 27,9 | 63,7 | -1,8 | 120,5 | 12 |
| 1999 | | 23,0 | 33,1 | | | | 165,1 | 14 |
| 2000 | | 22,3 | 32,0 | | | | 138,5 | 17 |
| 2001 | | 23,3 | 32,8 | | | | 187,8 | 14 |
| 2002 | | 22,6 | 32,8 | | | | 123,9 | 15 |
| 1965-1995 | Juillet | 21,8 | 30,3 | 28,1 | 78,5 | | 216,5 | |
| 1998 | | 22,2 | 30,5 | 26,0 | 78,8 | 0,3 | 348,7 | 18 |
| 1999 | | 21,0 | 29,6 | | | | 235,7 | 21 |
| 2000 | | 21,6 | 30,6 | | | | 176,5 | 15 |
| 2001 | | 22,7 | 30,5 | | | | 272,7 | 22 |
| 2002 | | 22,0 | 30,9 | | | | 205,7 | 16 |
| 1965-1995 | Août | 20,0 | 29,6 | 27,8 | 79,0 | | 271,1 | |
| 1998 | | 21,8 | 28,6 | 25,1 | 80,4 | 1,4 | 418,8 | 22 |
| 1999 | | 21,5 | 28,8 | | | | 328,0 | 23 |
| 2000 | | 21,2 | 29,7 | | | | 344,9 | 22 |
| 2001 | | 22,1 | 28,9 | | | | 252,9 | 20 |
| 2002 | | 21,7 | 30,4 | | | | 140,6 | 13 |
| 1965-1995 | Septembre | 21,5 | 30,8 | 28,2 | 77,0 | | 194,7 | |
| 1998 | | 21,6 | 30,7 | 25,3 | 78,5 | 1,5 | 306,5 | 24 |
| 1999 | | 21,4 | 30,1 | | | | 143,7 | 22 |
| 2000 | | 21,3 | 30,8 | | | | 137,2 | 15 |
| 2001 | | 21,3 | 30,9 | | | | 203,9 | 18 |
| 2002 | | 21,6 | 31,4 | | | | 197,7 | 13 |
| 1965-1995 | Octobre | 21,9 | 33,9 | 27,5 | 68,0 | | 74,0 | |
| 1998 | | 22,4 | 33,5 | 27,3 | 68,4 | 0,4 | 42,8 | 8 |
| 1999 | | 21,8 | 32,5 | | | | 76,1 | 12 |
| 2000 | | 21,8 | 32,8 | | | | 57,4 | 8 |
| 2001 | | 22,3 | 33,7 | | | | 69,8 | 6 |
| 2002 | | 22,2 | 33,5 | | | | 74,4 | 8 |
| 1965-1995 | Novembre | 19,4 | 34,2 | 26,8 | 51,5 | | 4,3 | |
| 1998 | | 19,1 | 34,7 | 27,1 | 42,2 | 8,3 | | |
| 1999 | | 20,3 | 33,8 | | | | 58 | 2 |
| 2000 | | 19,3 | 34,5 | | | | 25,1 | 1 |
| 2001 | | 19,8 | 34,4 | | | | 0,2 | 1 |
| 2002 | | 20,2 | 35,2 | | | | | |
| 1965-1995 | Décembre | 18,8 | 32,6 | 24,7 | 38,5 | | | |
| 1998 | | 17,9 | 32,4 | 25,1 | 37,6 | -0,9 | | |
| 1999 | | 16,1 | 32,4 | | | | | |
| 2000 | | 16,5 | 32,6 | | | | | |
| 2001 | | 17,4 | 34,1 | | | | | |
| 2002 | | 17,7 | 33,4 | | | | | |

SOURCE : Direction de la Météorologie

G-3.2 Données climatiques de Kayes

(Climat Sahélien)

| Période | Mois | Température en degrés Celsius | | | Humidité relative | | Précipitations en mm | |
|-----------|-----------|-------------------------------|----------|-----------|-------------------|--------------------|----------------------|-----------------|
| | | Moyenne | | | Moyenne mensuelle | Ecart à la normale | Hauteur mensuelle | Nombre de jours |
| | | minimale | maximale | mensuelle | | | | |
| 1985-1996 | Janvier | 16,9 | 33,1 | 25,0 | 27,5 | | | |
| 1998 | | 18,7 | 34,9 | 26,8 | | | | |
| 1999 | | | | | | | | |
| 2000 | | 22,7 | 34,4 | | | | | |
| 2001 | | 15,7 | 35,4 | | | | | |
| 2002 | | 18,5 | 34,5 | | | | 1 | |
| 1985-1996 | Février | 19,7 | 36,6 | 28,3 | 24,5 | | | |
| 1998 | | 19,8 | 37,5 | 29,7 | | | | |
| 1999 | | | | | | | | |
| 2000 | | 18,8 | 36,2 | | | | | |
| 2001 | | 18,2 | 38,3 | | | | | |
| 2002 | | 13,9 | 37,3 | | | | | |
| 1985-1996 | Mars | 22,3 | 38,9 | 30,6 | 23,5 | 5,2 | | |
| 1998 | | ** | ** | | | | | |
| 1999 | | | | | | | | |
| 2000 | | 24,0 | 41,4 | | | | | |
| 2001 | | 23,0 | 41,2 | | | | | |
| 2002 | | 22,8 | 40,4 | | | | | |
| 1985-1996 | Avril | 26,6 | 41,9 | 33,7 | 22,0 | | | |
| 1998 | | ** | ** | | | ** | | |
| 1999 | | | | | | | | |
| 2000 | | 28,6 | 43,2 | | | | | |
| 2001 | | 26,3 | 42,6 | | | | | |
| 2002 | | 25,8 | 41,7 | | | | | |
| 1985-1996 | Mai | 28,8 | 42,3 | 35,8 | 20,5 | 8,0 | | |
| 1998 | | ** | ** | | | ** | 5 | |
| 1999 | | | | | | | | |
| 2000 | | 30,2 | 43,0 | | | | | |
| 2001 | | 29,9 | 43,0 | | | 4,1 | 7 | |
| 2002 | | 28,4 | 43,6 | | | 2,3 | 7 | |
| 1985-1996 | Juin | 27,7 | 39,5 | 33,5 | 50,0 | 62,4 | | |
| 1998 | | ** | ** | | | ** | 7 | |
| 1999 | | | | | | | | |
| 2000 | | 27,8 | 38,9 | | | 91,2 | 8 | |
| 2001 | | 27,4 | 39,7 | | | 105,5 | 10 | |
| 2002 | | 28,2 | 40,0 | | | 60,0 | 8 | |
| 1985-1996 | Juillet | 24,7 | 34,3 | 29,5 | 69,0 | 135,7 | | |
| 1998 | | ** | ** | | | ** | 8 | |
| 1999 | | 24,8 | 33,2 | | | 143,9 | 14 | |
| 2000 | | 25,6 | 34,9 | | | 124,8 | 15 | |
| 2001 | | 24,9 | 33,5 | | | 167,3 | 8 | |
| 2002 | | 26,7 | 37,7 | | | 32,2 | 6 | |
| 1985-1996 | Août | 23,7 | 32,8 | 28,3 | 77,5 | 203,1 | | |
| 1998 | | ** | ** | | | ** | 16 | |
| 1999 | | 25,4 | 30,7 | | | 348,2 | 20 | |
| 2000 | | 25,3 | 31,9 | | | 188,4 | 17 | |
| 2001 | | 25,2 | 33,9 | | | 156,5 | 12 | |
| 2002 | | 24,8 | 34,7 | | | 160,6 | 13 | |
| 1985-1996 | Septembre | 23,5 | 33,6 | 28,6 | 77,5 | 120,0 | | |
| 1998 | | ** | ** | | | ** | 14 | |
| 1999 | | 23,2 | 33,3 | | | 157,1 | 16 | |
| 2000 | | 24,0 | 33,7 | | | 344,0 | 9 | |
| 2001 | | 24,6 | 34,5 | | | 77,7 | 9 | |
| 2002 | | 24,8 | 35,6 | | | 70,0 | 8 | |
| 1985-1996 | Octobre | 23,3 | 33,8 | 30,1 | 63,5 | 58,1 | | |
| 1998 | | ** | ** | | | ** | | |
| 1999 | | 23,6 | 34,7 | | | 19,7 | 7 | |
| 2000 | | 23,5 | 35,8 | | | 135,9 | 3 | |
| 2001 | | 23,6 | 38,4 | | | 27,5 | 5 | |
| 2002 | | 24,7 | 38,1 | | | 58,6 | 9 | |
| 1985-1996 | Novembre | 20,0 | 37,0 | 26,5 | 38,0 | 0,1 | | |
| 1998 | | ** | ** | | | ** | | |
| 1999 | | 20,0 | 37,6 | | | | | |
| 2000 | | 19,8 | 34,6 | | | 0,7 | 1 | |
| 2001 | | 21,5 | 36,2 | | | 2,6 | 2 | |
| 2002 | | 21,3 | 30,5 | | | | | |
| 1985-1996 | Décembre | 17,9 | 33,8 | 26,6 | 31,5 | 1,7 | | |
| 1998 | | ** | ** | | | ** | | |
| 1999 | | 17 | 34,4 | | | | | |
| 2000 | | 16,8 | 34,6 | | | | | |
| 2001 | | 18,8 | 36,2 | | | | | |
| 2002 | | 19,2 | 35,4 | | | 4,0 | 3 | |

Source : Direction de la Météorologie

G-3.4 Données climatiques de Ségou

(Climat Sahélien)

| Période | Mois | Température en degré Celsius | | | Humidité relative | | Précipitations en mm | |
|-----------|-----------|------------------------------|----------|-----------|-------------------|--------------------|----------------------|-----------------|
| | | Moyenne | | | Moyenne mensuelle | Écart à la normale | Hauteur mensuelle | Nombre de jours |
| | | minimale | maximale | mensuelle | | | | |
| 1985-1996 | Janvier | 17,2 | 32,7 | 25,0 | 35,6 | | 4,1 | |
| 1998 | | 17,3 | 34,2 | 24,5 | 36,8 | 1,3 | | |
| 1999 | | 17,3 | 33,2 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | 0,3 | 1 |
| 2002 | | | | | | | 0,1 | |
| 1985-1996 | Février | 20,2 | 36,0 | 28,1 | 30,0 | | | |
| 1998 | | 21,5 | 38,8 | 29,4 | 29,9 | | | |
| 1999 | | 17,2 | 34,2 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1987 | Mars | 23,2 | 39,2 | 30,7 | 30,5 | | 1,2 | |
| 1998 | | 22,2 | 39,6 | 30,6 | 24,7 | -6,8 | | |
| 1999 | | 22,8 | 39,7 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Avril | 26,2 | 40,5 | 33,4 | 35,0 | | 3,6 | |
| 1998 | | 27,8 | 43,0 | 34,9 | 36,3 | 1,3 | 4,6 | |
| 1999 | | 26,7 | 40,8 | | | | 3,6 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Mai | 27,2 | 40,2 | 33,7 | 45,0 | | 32,8 | |
| 1998 | | 27,1 | 39,5 | 32,5 | 58,5 | 13,5 | 96,9 | |
| 1999 | | 28,1 | 41,6 | | | | 0,8 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | 26,3 | 3 |
| 1985-1996 | Juin | 29,5 | 37,0 | 31,3 | 59,5 | | 84,1 | |
| 1998 | | 26,1 | 38,1 | 31,2 | 64,8 | 5,1 | 47,5 | |
| 1999 | | 27,1 | 39,5 | | | | 84,5 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | 84,1 | 6 |
| 1985-1996 | Juillet | 23,8 | 33,2 | 28,4 | 73,0 | | 171,5 | |
| 1998 | | 25,1 | 35,4 | 29,7 | 69,5 | -3,4 | 47,9 | |
| 1999 | | 23,3 | 32,9 | | | | 287,2 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | 98,8 | 11 |
| 1985-1996 | Août | 23,0 | 31,7 | 27,4 | 78,0 | | 190,8 | |
| 1998 | | 24,5 | 32,6 | 27,2 | 80,4 | 2,4 | 189,7 | |
| 1999 | | 23,1 | 30,2 | | | | 386,9 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | 134,3 | 13 |
| 1985-1996 | Septembre | 23,0 | 32,8 | 27,8 | 75,5 | | 123,4 | |
| 1998 | | 23,9 | 33,0 | 27,7 | 77,8 | 2,1 | 144,4 | |
| 1999 | | 22,8 | 31,6 | | | | 167,8 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | 89,4 | 9 |
| 1985-1996 | Octobre | 23,1 | 38,5 | 29,8 | 64,0 | | 19,7 | |
| 1998 | | 24,2 | 27,3 | 30,9 | 61,4 | -2,8 | 158,0 | |
| 1999 | | 21,6 | 34,2 | | | | 51,1 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | 94,5 | 4 |
| 1985-1999 | Novembre | 20,4 | 38,8 | 28,7 | 42,5 | | | |
| 1998 | | 20,3 | 38,1 | 28,6 | 40,7 | -1,8 | | |
| 1999 | | 20,3 | 38,7 | | | | 5,0 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Décembre | 17,8 | 33,5 | 25,7 | 35,0 | | | |
| 1998 | | 18,3 | 34,8 | 25,1 | 40,8 | 40,6 | | |
| 1999 | | 16,1 | 35,8 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |

Source: Direction de la Météorologie

G-3.6 Données climatiques de Tombouctou

(Climat Saharien)

| Période | Mois | Température en degrés Celsius | | | Humidité relative | | Précipitations en mm | |
|-----------|-----------|-------------------------------|----------|-----------|-------------------|--------------------|----------------------|-----------------|
| | | Moyenne | | | Moyenne mensuelle | Ecart à la normale | Hauteur mensuelle | Nombre de jours |
| | | minimale | maximale | mensuelle | | | | |
| 1985-1998 | Janvier | 13,2 | 28,7 | 21,0 | 28,0 | | 2,2 | |
| 1998 | | 13,4 | 30,4 | 21,7 | 26,8 | -1,2 | | |
| 1999 | | 12,8 | 28,0 | | | | | |
| 2000 | | 18,0 | 30,6 | | | | 1,8 | 4 |
| 2001 | | 12,5 | 30,8 | | | | | |
| 2002 | | 16,4 | 32,2 | | | | | |
| 1985-1998 | Février | 16,1 | 32,8 | 24,4 | 23,5 | | | |
| 1998 | | 17,2 | 34,7 | 25,9 | 22,2 | | | |
| 1999 | | 12,4 | 28,9 | | | | | |
| 2000 | | 13,8 | 30,4 | | | | | |
| 2001 | | 14,1 | 31,5 | | | | | |
| 2002 | | 16,7 | 35,5 | | | | | |
| 1985-1998 | Mars | 19,2 | 35,9 | 27,5 | 21,0 | | 0,1 | |
| 1998 | | 19,1 | 35,6 | 27,8 | -8,2 | | | |
| 1999 | | 19,0 | 38,0 | | | | | |
| 2000 | | 17,9 | 38,9 | | | | | |
| 2001 | | 18,8 | 36,5 | | | | | |
| 2002 | | 22,9 | 39,9 | | | | | |
| 1985-1998 | Avril | 22,9 | 39,7 | 31,3 | 21,0 | | | |
| 1998 | | 25,3 | 42,4 | 33,9 | 24,1 | 3,1 | 4,5 | 1 |
| 1999 | | 24,8 | 40,2 | | | | 2,3 | 1 |
| 2000 | | 24,0 | 42,5 | | | | | |
| 2001 | | 23,1 | 40,0 | | | | | |
| 2002 | | 26,1 | 41,2 | | | | | |
| 1985-1998 | Mai | 26,1 | 42,3 | 34,2 | 19,5 | | 3,4 | |
| 1998 | | 29,3 | 42,9 | 35,8 | 28,1 | 8,6 | | |
| 1999 | | 27,0 | 45,0 | | | | 0,4 | 1 |
| 2000 | | 26,2 | 42,4 | | | | 5,8 | 1 |
| 2001 | | 26,4 | 42,8 | | | | 0,7 | 1 |
| 2002 | | 28,3 | 42,0 | | | | | |
| 1985-1998 | Juin | 28,6 | 42,0 | 35,3 | 36,5 | | 14,8 | |
| 1998 | | 28,3 | 41,2 | 34,7 | 43,9 | 7,4 | 20,3 | 0 |
| 1999 | | 28,6 | 43,2 | | | | 7,7 | 4 |
| 2000 | | 27,8 | 41,8 | | | | 18,0 | 5 |
| 2001 | | 26,1 | 40,8 | | | | 39,2 | 8 |
| 2002 | | 28,9 | 39,8 | | | | 7,4 | 4 |
| 1985-1998 | Juillet | 26,3 | 38,6 | 32,5 | 52,0 | | 56,4 | |
| 1998 | | 27,1 | 38,6 | 32,8 | 52,2 | 0,2 | 22,0 | 6 |
| 1999 | | 26,9 | 39,0 | | | | 53,7 | 6 |
| 2000 | | 26,1 | 38,7 | | | | 87,9 | 7 |
| 2001 | | 27,2 | 39,4 | | | | 11,5 | 4 |
| 2002 | | 25,1 | 37,6 | | | | 39,7 | 6 |
| 1985-1998 | Août | 25,8 | 37,3 | 31,5 | 59,0 | | 54,3 | |
| 1998 | | 26,7 | 38,3 | 32,2 | 57,4 | -1,6 | 44,6 | 6 |
| 1999 | | 24,3 | 34,5 | | | | 220,8 | 12 |
| 2000 | | 25,7 | 37,7 | | | | 77,9 | 4 |
| 2001 | | 25,8 | 36,7 | | | | 63,5 | 4 |
| 2002 | | 23,5 | 34,6 | | | | 2,7 | 0 |
| 1985-1998 | Septembre | 25,7 | 39,0 | 32,4 | 51,0 | | 22,0 | |
| 1998 | | 25,7 | 37,9 | 31,5 | 59,5 | 8,5 | 44,0 | 7 |
| 1999 | | 24,5 | 36,3 | | | | 43,9 | 6 |
| 2000 | | 25,1 | 38,4 | | | | 73,5 | 5 |
| 2001 | | 25,8 | 39,0 | | | | 5,3 | 5 |
| 2002 | | 25,2 | 37,1 | | | | 34,0 | 3 |
| 1985-1998 | Octobre | 23,1 | 38,1 | 31,1 | 32,5 | | 7,2 | |
| 1998 | | 23,8 | 39,2 | 31,5 | 33,0 | 0,5 | 38,9 | 1 |
| 1999 | | 22,8 | 38,4 | | | | 7,2 | 2 |
| 2000 | | 23,1 | 37,2 | | | | 6,8 | 1 |
| 2001 | | 23,5 | 39,0 | | | | 0,2 | 1 |
| 2002 | | 24,5 | 37,3 | | | | 38,8 | 1 |
| 1985-1998 | Novembre | 17,7 | 34,7 | 26,2 | 29,0 | | 0,1 | |
| 1998 | | 18,5 | 34,4 | 25,8 | 29,4 | 0,4 | | |
| 1999 | | 18,1 | 34,7 | | | | | |
| 2000 | | 18,1 | 34,6 | | | | | |
| 2001 | | 17,7 | 35,3 | | | | | |
| 2002 | | 21,4 | 37,2 | | | | | |
| 1985-1998 | Décembre | 13,6 | 28,9 | 21,8 | 32,5 | | 0,1 | |
| 1998 | | 15,8 | 32,2 | 22,4 | 28,9 | 26,8 | | |
| 1999 | | 13,4 | 30,3 | | | | | |
| 2000 | | 13,8 | 30,4 | | | | | |
| 2001 | | 16,3 | 33,0 | | | | | |
| 2002 | | 17,7 | 33,9 | | | | 0,8 | 3 |

Source : Direction de la Météorologie

G-3.5 Données climatiques de Mopti

(Climat Sahélien)

| Période | Mois | Température en degrés Celsius | | | Humidité relative | | Précipitations en mm | |
|-----------|-----------|-------------------------------|----------|-----------|-------------------|--------------------|----------------------|-----------------|
| | | Moyenne | | | Moyenne mensuelle | Ecart à la normale | Hauteur mensuelle | Nombre de jours |
| | | minimale | maximale | mensuelle | | | | |
| 1985-1986 | Janvier | 16,2 | 31,5 | 23,9 | 26,0 | | 2,8 | |
| 1998 | | 16,0 | 32,5 | 24,3 | 23,7 | | | |
| 1999 | | 16,8 | 31,0 | | | | | |
| 2000 | | 18,8 | 34,6 | | | | | |
| 2001 | | 14,1 | 34,1 | | | | | |
| 2002 | | 16,4 | 32,3 | | | | | |
| 1985-1996 | Février | 19,4 | 35,0 | 27,2 | 20,5 | | 0,1 | |
| 1998 | | 20,3 | 37,3 | 29,1 | 20,6 | 0,1 | | |
| 1999 | | 15,6 | 38,2 | | | | | |
| 2000 | | 16,0 | 33,6 | | | | | |
| 2001 | | 16,3 | 35,0 | | | | | |
| 2002 | | 16,7 | 35,0 | | | | | |
| 1985-1996 | Mars | 22,7 | 37,6 | 30,2 | 30,0 | | 1,0 | |
| 1998 | | 22,7 | 37,9 | 30,4 | 18,4 | -1,6 | | |
| 1999 | | 21,7 | 38,2 | | | | | |
| 2000 | | 21,0 | 38,6 | | | | 1,0 | 1 |
| 2001 | | 21,5 | 40,6 | | | | | |
| 2002 | | 22,9 | 39,9 | | | | | |
| 1985-1996 | Avril | 26,4 | 40,6 | 33,5 | 22,5 | | 4,2 | |
| 1998 | | 27,7 | 42,1 | 35,1 | 26,7 | | 6,8 | 2 |
| 1999 | | 25,8 | 40,1 | | | | 2,0 | 2 |
| 2000 | | 26,2 | 43,1 | | | | 0,8 | 1 |
| 2001 | | 24,5 | 41,4 | | | | | |
| 2002 | | 26,1 | 41,7 | | | | 0,5 | |
| 1985-1996 | Mai | 27,9 | 41,2 | 34,5 | 32,5 | | 11,5 | |
| 1998 | | 28,3 | 41,0 | 35,2 | 37,9 | | | |
| 1999 | | 27,6 | 41,6 | | | | 3,6 | 3 |
| 2000 | | 26,2 | 40,4 | | | | 60,7 | 5 |
| 2001 | | 27,5 | 42,1 | | | | 22,9 | 2 |
| 2002 | | 28,3 | 42,0 | | | | 12,2 | 3 |
| 1985-1996 | Juin | 26,6 | 38,9 | 32,9 | 47,5 | | 41,3 | |
| 1998 | | 32,8 | 28,8 | 38,5 | 48,6 | | 77,4 | 8 |
| 1999 | | 37,0 | 40,4 | | | | 37,6 | 4 |
| 2000 | | 26,1 | 38,4 | | | | 28,8 | 3 |
| 2001 | | 24,2 | 37,5 | | | | 89,6 | 9 |
| 2002 | | 26,9 | 39,8 | | | | 13,4 | 3 |
| 1985-1996 | Juillet | 24,5 | 35,3 | 29,8 | 82,0 | | 124,1 | |
| 1998 | | 25,2 | 35,4 | 30,3 | 61,7 | | 112,8 | 9 |
| 1999 | | 23,6 | 35,2 | | | | 194,7 | 13 |
| 2000 | | 24,5 | 35,3 | | | | 88,8 | 9 |
| 2001 | | 23,1 | 34,9 | | | | 175,5 | 13 |
| 2002 | | 25,1 | 37,8 | | | | 38,9 | 6 |
| 1985-1996 | Août | 23,7 | 33,4 | 28,6 | 68,5 | | 147,6 | |
| 1998 | | 24,4 | 33,7 | 29,0 | 68,9 | | 109,1 | 10 |
| 1999 | | 22,6 | 31,4 | | | | 233,7 | 17 |
| 2000 | | 23,6 | 29,3 | | | | 138,5 | 10 |
| 2001 | | 23,5 | 33,1 | | | | 153,0 | 11 |
| 2002 | | 23,8 | 34,6 | | | | 77,5 | 12 |
| 1985-1996 | Septembre | 24,6 | 34,8 | 29,7 | 64,0 | | 77,3 | |
| 1998 | | 24,6 | 33,4 | 29,0 | 70,9 | | 120,4 | 10 |
| 1999 | | 23,2 | 32,2 | | | | 68,5 | 10 |
| 2000 | | 24,5 | 28,2 | | | | 77,1 | 6 |
| 2001 | | x | x | | | | x | |
| 2002 | | 25,2 | 37,1 | | | | 41,7 | 3 |
| 1985-1996 | Octobre | 24,4 | 37,0 | 30,7 | 49,0 | | 16,9 | |
| 1998 | | 24,9 | 36,0 | 30,5 | 54,1 | | 213,0 | 4 |
| 1999 | | 23,9 | 35,4 | | | | 32,7 | 5 |
| 2000 | | 24,0 | 38,8 | | | | | |
| 2001 | | 23,0 | 37,5 | | | | 11,7 | 2 |
| 2002 | | 24,6 | 37,3 | | | | 58,1 | 4 |
| 1985-1996 | Novembre | 20,5 | 36,1 | 28,3 | 31,0 | | | |
| 1998 | | 20,0 | 35,7 | 27,5 | 29,8 | | | |
| 1999 | | 20,7 | 36,1 | | | | | |
| 2000 | | 19,8 | 36,7 | | | | | |
| 2001 | | 19,9 | 37,1 | | | | | |
| 2002 | | 21,4 | 37,7 | | | | | |
| 1985-1996 | Décembre | 17,2 | 32,4 | 24,8 | 27,5 | | | |
| 1998 | | 17,4 | 32,0 | 24,5 | 33,0 | | | |
| 1999 | | 15,8 | 33,3 | | | | | |
| 2000 | | 15,1 | 33,2 | | | | | |
| 2001 | | 18,2 | 35,4 | | | | | |
| 2002 | | 17,7 | 33,9 | | | | 0,1 | 1 |

Source : Direction de la Météorologie

G-3.7 Données climatiques de Gao

(Unité: Saïgon)

| Période | Mois | Température en degrés Celsius | | | Humidité relative | | Précipitation en mm | |
|-----------|-----------|-------------------------------|----------|-----------|-------------------|--------------------|---------------------|-----------------|
| | | Moyenne | | | Moyenne mensuelle | Écart à la normale | Hauteur mensuelle | Nombre de jours |
| | | minimale | maximale | mensuelle | | | | |
| 1985-1986 | Janvier | 15,1 | 30,1 | 22,6 | 23,0 | | 0,1 | |
| 1998 | | 16,1 | 31,5 | 23,7 | 17,5 | | | |
| 1999 | | 15,4 | 30,3 | | | | | |
| 2000 | | 18,8 | 33,0 | | | | | |
| 2001 | | 14,7 | 32,0 | | | | | |
| 2002 | | 15,7 | 30,0 | | | | | |
| 1985-1986 | Février | 17,9 | 33,7 | 25,6 | 17,5 | | | |
| 1998 | | 19,6 | 35,6 | 27,5 | 15,7 | -1,3 | | |
| 1999 | | 15,8 | 31,6 | | | | | |
| 2000 | | 15,5 | 31,1 | | | | | |
| 2001 | | 16,1 | 32,8 | | | | | |
| 2002 | | 18,1 | 33,2 | | | | | |
| 1985-1986 | Mars | 22,2 | 37,3 | 29,3 | 16,5 | | 0,4 | |
| 1998 | | 21,2 | 36,0 | 28,0 | 11,2 | 5,3 | 2,2 | |
| 1999 | | 22,0 | 36,5 | | | | | |
| 2000 | | 19,7 | 37,3 | | | | | |
| 2001 | | 21,8 | 36,5 | | | | | |
| 2002 | | 22,7 | 38,9 | | | | | |
| 1985-1986 | Avril | 25,8 | 41,1 | 33,5 | 17,0 | | 2,4 | |
| 1998 | | 27,7 | 42,8 | 35,5 | 16,4 | -0,6 | 1,7 | 2 |
| 1999 | | 27,7 | 41,8 | | | | 0,3 | 1 |
| 2000 | | 25,0 | 43,7 | | | | | |
| 2001 | | 25,4 | 41,4 | | | | | |
| 2002 | | 28,6 | 41,4 | | | | | |
| 1985-1986 | Mai | 28,7 | 42,9 | 35,8 | 22,0 | | 6,3 | |
| 1998 | | 31,3 | 43,2 | 37,3 | 27,0 | 5,0 | 8,1 | 2 |
| 1999 | | 29,8 | 43,2 | | | | 15,3 | 3 |
| 2000 | | 29,9 | 43,8 | | | | 10,4 | 4 |
| 2001 | | 29,9 | 43,5 | | | | 0,4 | 2 |
| 2002 | | 30,7 | 43,9 | | | | 12,3 | 2 |
| 1985-1986 | Juin | 30,0 | 41,9 | 36,0 | 34,0 | | 19,3 | |
| 1998 | | 29,6 | 41,1 | 34,5 | 39,0 | 5,0 | 49,4 | 7 |
| 1999 | | 30,0 | 42,6 | | | | 32,6 | 3 |
| 2000 | | 29,3 | 41,8 | | | | 8,4 | 2 |
| 2001 | | 28,0 | 40,8 | | | | 31,3 | 6 |
| 2002 | | 30,3 | 42,3 | | | | 22,0 | 2 |
| 1985-1986 | Juillet | 27,2 | 38,7 | 33,0 | 48,0 | | 50,5 | |
| 1998 | | 27,1 | 38,1 | 32,9 | 50,8 | 2,8 | 78,6 | 11 |
| 1999 | | 26,9 | 37,8 | | | | 114,2 | 11 |
| 2000 | | 27,4 | 38,7 | | | | 24,4 | 11 |
| 2001 | | 27,3 | 38,5 | | | | 49,4 | 10 |
| 2002 | | 28,0 | 40,7 | | | | 69,8 | 5 |
| 1985-1986 | Août | 29,4 | 37,4 | 31,9 | 33,0 | | 61,7 | |
| 1998 | | 26,1 | 38,7 | 31,2 | 66,9 | 3,9 | 37,9 | 9 |
| 1999 | | 24,3 | 34,2 | | | | 58,5 | 12 |
| 2000 | | 28,2 | 38,0 | | | | 43,6 | 9 |
| 2001 | | 28,3 | 37,0 | | | | 42,7 | 8 |
| 2002 | | 27,2 | 38,1 | | | | 42,1 | 8 |
| 1985-1986 | Septembre | 27,2 | 35,1 | 32,2 | 45,0 | | 26,6 | |
| 1998 | | 26,1 | 37,7 | 31,5 | 58,2 | 11,2 | 134,9 | 11 |
| 1999 | | 25,7 | 36,5 | | | | 62,9 | 5 |
| 2000 | | 27,7 | 40,0 | | | | 22,9 | 5 |
| 2001 | | 27,2 | 39,0 | | | | 17,9 | 6 |
| 2002 | | 27,3 | 39,4 | | | | 49,9 | 5 |
| 1985-1986 | Octobre | 25,0 | 39,5 | 32,7 | 28,0 | | 2,7 | |
| 1998 | | 26,9 | 39,9 | 33,1 | 31,1 | 3,1 | 0,8 | 1 |
| 1999 | | 25,0 | 38,8 | | | | | |
| 2000 | | 26,3 | 39,0 | | | | 8,0 | 1 |
| 2001 | | 25,1 | 38,4 | | | | 0,1 | 1 |
| 2002 | | 25,1 | 37,6 | | | | 24,2 | 5 |
| 1985-1986 | Novembre | 20,5 | 35,4 | 28,2 | 22,5 | | | |
| 1998 | | 20,0 | 35,8 | 27,9 | 27,0 | 4,5 | | |
| 1999 | | 21,3 | 38,3 | | | | | |
| 2000 | | 20,3 | 36,5 | | | | | |
| 2001 | | 19,8 | 38,1 | | | | | |
| 2002 | | 20,8 | 38,7 | | | | | |
| 1985-1986 | Décembre | 15,4 | 31,4 | 23,9 | 22,5 | | | |
| 1998 | | 17,6 | 32,8 | 24,9 | 23,9 | 23,9 | | |
| 1999 | | 15,9 | 31,8 | | | | | |
| 2000 | | 16,1 | 31,9 | | | | | |
| 2001 | | 18,5 | 34,3 | | | | | |
| 2002 | | 17,7 | 33,1 | | | | | |

Source : Direction de la Météorologie

G-3.8 Données climatiques de Kidal

(Climat Saharien)

| Période | Mois | Température en degrés Celsius | | | Humidité relative | | Précipitations en mm | |
|-----------|-----------|-------------------------------|----------|-----------|-------------------|--------------------|----------------------|-----------------|
| | | Moyenne | | | Moyenne mensuelle | Écart à la normale | Hauteur mensuelle | Nombre de jours |
| | | minimale | maximale | mensuelle | | | | |
| 1985-1996 | Janvier | 12,1 | 27,2 | 19,7 | 26,5 | | 2,1 | |
| 1998 | | 13,2 | 28,3 | 20,6 | 19,3 | -7,2 | | |
| 1999 | | 12,4 | 27,4 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Février | 14,7 | 30,7 | 22,7 | 21,5 | | 0,1 | |
| 1998 | | 16,3 | 30,6 | 24,6 | 16,5 | -5,0 | | |
| 1999 | | 13,0 | 28,5 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Mars | 19,0 | 34,7 | 26,9 | 19,5 | | 0,1 | |
| 1998 | | 17,8 | 32,2 | 25,1 | 13,6 | -5,9 | | |
| 1999 | | 20,1 | 35,8 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Avril | 22,9 | 38,9 | 30,8 | 17,5 | | 0,1 | |
| 1998 | | 26,3 | 41,2 | 34,3 | 13,5 | -4,0 | | |
| 1999 | | 25,6 | 39,9 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Mai | 26,9 | 41,7 | 34,3 | 17,5 | | 2,7 | |
| 1998 | | 30,6 | 41,9 | 36,7 | 16,2 | 1,7 | 11,3 | |
| 1999 | | 27,5 | 42,2 | | | | 0,9 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Juin | 29,9 | 42,3 | 36,1 | 25,5 | | 7,1 | |
| 1998 | | 30,8 | 41,4 | 35,9 | 31,1 | 5,6 | 31,1 | |
| 1999 | | 29,5 | 42,2 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | 10,5 | 2 |
| 1985-1996 | Juillet | 27,7 | 39,9 | 33,8 | 38,0 | | 42,0 | |
| 1998 | | 28,5 | 39,5 | 33,8 | 42,1 | 3,1 | 41,1 | |
| 1999 | | 27,7 | 40,0 | | | | 44,3 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Août | 25,9 | 38,0 | 33,0 | 43,5 | | 30,5 | |
| 1998 | | 29,6 | 36,8 | 32,9 | 45,6 | | 62,4 | |
| 1999 | | 26,3 | 36,8 | | | | 103,9 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | 28,8 | 1 |
| 1985-1996 | Septembre | 28,4 | 39,6 | 33,0 | 34,5 | | 17,9 | |
| 1998 | | 29,5 | 38,4 | 32,0 | 44,6 | 10,1 | 72,2 | |
| 1999 | | 29,3 | 39,7 | | | | 7,9 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Octobre | 23,1 | 36,0 | 30,6 | 23,0 | | 1,6 | |
| 1998 | | 25,6 | 36,6 | 32,3 | 21,2 | -1,6 | 0,5 | |
| 1999 | | 24,5 | 36,9 | | | | 47,6 | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | 20,2 | 1 |
| 1985-1996 | Novembre | 17,8 | 33,2 | 25,5 | 24,0 | | 0,7 | |
| 1998 | | 18,5 | 32,7 | 26,0 | 16,2 | -7,6 | | |
| 1999 | | 13,5 | 33,5 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | | |
| 1985-1996 | Décembre | 13,5 | 26,4 | 21,0 | 26,5 | | 0,3 | |
| 1998 | | 13,6 | 29,3 | 22,8 | 23,0 | 23,0 | | |
| 1999 | | 14,1 | 26,7 | | | | | |
| 2000 | | | | | | | | |
| 2001 | | | | | | | | |
| 2002 | | | | | | | 0,3 | 1 |

Source : Observatoire de la Météorologie

TRANSPORT ROUTIER

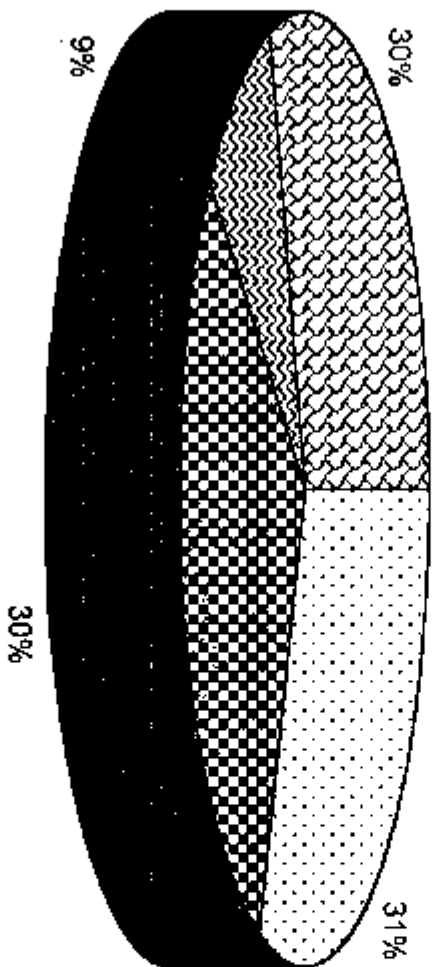
R-1 Etat du réseau routier par classe technique et administrative
(Situation en 2002)

| Classe administrative (*) | Classe technique | état des routes | | | | Total (km) |
|--------------------------------|-------------------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| | | tres bon | bon | passable | mauvais | |
| | | (km) | (km) | (km) | (km) | |
| Routes d'intérêt national (RN) | routes revêtues | 1 672 | 716 | | | 2 390 |
| | routes en terre moderne | | 3 292 | | | 3 292 |
| | pistes améliorées | | | | | |
| | pistes saisonnières | | | | 123 | 123 |
| | Total RN | 1 672 | 4 010 | | 123 | 5 805 |
| | % sur total RN | 29 | 69 | | 2 | 100 |
| Routes d'intérêt régional (RR) | routes revêtues | | 699 | | | 699 |
| | routes en terre moderne | | 4 730 | | | 4 730 |
| | pistes améliorées | | | | | |
| | pistes saisonnières | | | | 145 | 145 |
| | Total RR | | 5 429 | | 145 | 5 574 |
| | % sur total RR | | 97 | | 3 | 100 |
| Routes d'intérêt local (RL) | routes revêtues | | 9 | | | 9 |
| | routes en terre moderne | | | | | |
| | pistes améliorées | | | | 862 | 862 |
| | pistes saisonnières | | | | 842 | 842 |
| | Total RL | | 9 | | 1 704 | 1 713 |
| | % sur total RL | | 1 | | 99 | 100 |
| Routes non classées (RNC) | routes revêtues | | 269 | | | 269 |
| | routes en terre moderne | | 134 | | | 134 |
| | pistes améliorées | | | 3 700 | | 3 700 |
| | pistes saisonnières | | | 1 418 | | 1 418 |
| | Total NC | | 403 | 5 118 | | 5 521 |
| | % sur total NC | | 7 | 93 | | 100 |
| Total Réseau routier | routes revêtues | 1 672 | 1 836 | | | 3 508 |
| | routes en terre moderne | | 8 156 | | | 8 156 |
| | pistes améliorées | | | 3 700 | 862 | 4 562 |
| | pistes saisonnières | | | | 2 528 | 2 528 |
| | Total réseau | 1 672 | 9 851 | 3 700 | 3 390 | 18 613 |
| | % sur total réseau | 9 | 53 | 20 | 18 | 100 |

Source : Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP)

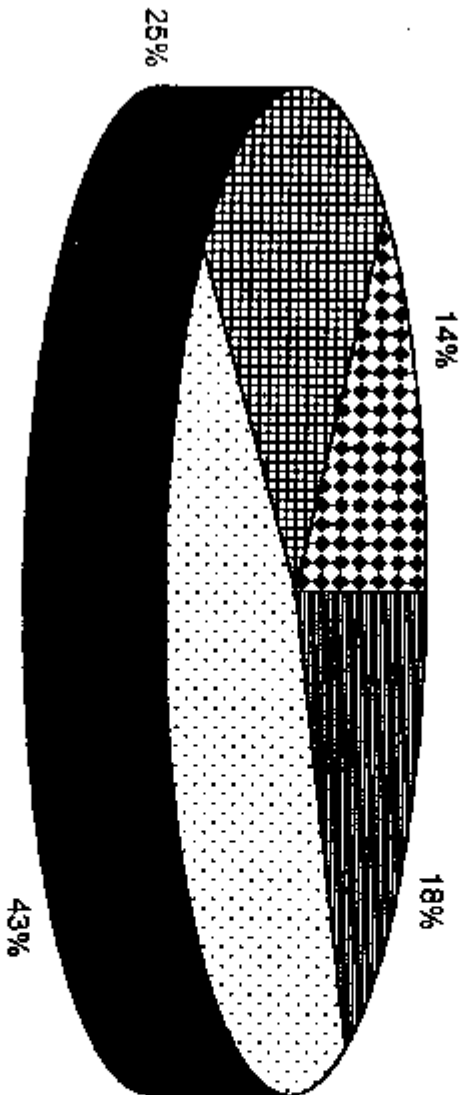
(*) Classification administrative selon Ordonnance N° 13 / CMLN du 8 Avril 1971.

Classification administrative du réseau routier



- Routes d'intérêt national (RN)
- Routes d'intérêt régional (RR)
- Routes d'intérêt local (RL)
- Routes non classées (RNC)

Classification technique du réseau routier



- Routes revêtues
- ▣ Routes en terre moderne
- ▤ Pistes améliorées
- ▥ Pistes saisonnières

R022 Comptages routiers en 2002

| Code Route | Origine | Destination | distance (km) | Trafic moyen journalier | | | | litres/jour | kilogrammes | |
|---------------------------|--------------------|----------------|---------------|-------------------------|-------|-----|---------|-------------|-------------|-----------|
| | | | | (VL+PL) | VL | PL | Tonnage | | | Passagers |
| 1. Routes revêtues | | | | | | | | | | |
| RN2 | Berakaba | Makina | 6 | | 11 | | 50 | 125 | 360 | 750 |
| RN2 | Mahina | Tabaco | 6 | | 1 | 1 | 8 | 24 | 36 | 144 |
| RN2 | Tabaco | Kéméba | 6 | | 7 | 7 | 58 | 91 | 348 | 546 |
| RN3 | Site Point 800 | Ivato | 8 | | 184 | 127 | 674 | 683 | 5392 | 7061 |
| RN3 bis | Ramato | Camp Frotzel B | 6 | | 2 251 | 10 | 129 | 14 540 | 774 | 67240 |
| RN5 | Saints Liberté | Woyakayanké | 6 | | 112 | 76 | 228 | 917 | 1459,2 | 5988,6 |
| RN6 | Falafé | Baguinda | 31 | | 350 | 385 | 3 244 | 3 251 | 100364 | 100761 |
| RN6 | Baguinda | Fana | 54 | | 641 | 90 | 986 | 6 807 | 92684 | 63957,6 |
| RN6 | Fana | Berankoroni | 24 | | 113 | 163 | 730 | 2 687 | 68820 | 252578 |
| RN6 | Berankoroni | Fanzana | 84 | | 57 | 168 | 1 241 | 1 638 | 104244 | 154392 |
| RN6 | Fanzana | Wakoro | 67 | | 195 | 106 | 850 | 4 314 | 58950 | 289038 |
| RN6 | Wakoro | Fangasso | 53 | | 158 | 93 | 714 | 3 445 | 37842 | 182797 |
| RN6 | Fangasso | Sibougou | 45 | | 162 | 91 | 648 | 1 875 | 29160 | 166375 |
| RN6 | Sibougou | Sicaso | 15 | | 118 | 78 | 633 | 3 128 | 13995 | 48920 |
| RN6 | Sicaso | Quon | 82 | | 79 | 136 | 3 173 | 3 477 | 280166 | 285114 |
| RN6 | Quon | Banguet | 69 | | 163 | 114 | 1 165 | 2 933 | 80385 | 202577 |
| RN6 | Rampé | Mopti Digue | 20 | | 298 | 109 | 756 | 936 | 15120 | 18720 |
| RN7 | Beranké | Sénou | 16 | | 433 | 265 | 5 800 | 6 379 | 92800 | 102064 |
| RN7 | Coulibésobougou | Koké | 78 | | 785 | 180 | 3 290 | 3 478 | 299910 | 301267 |
| RN7 | Koké | Zan'Wabougou | 39 | | 29 | 59 | 316 | 631 | 16224 | 24894 |
| RN7 | Zan'Wabougou | Tédira néfala | 72 | | 73 | 73 | 1 049 | 973 | 78624 | 70056 |
| RN7 | Tédira néfala | Méne | 44 | | 96 | 104 | 2 481 | 1 538 | 108284 | 87584 |
| RN7 | Méne | Mabé | 49 | | 134 | 183 | 3 037 | 2 161 | 148613 | 105880 |
| RN7 | Mabé | Dionéna | 38 | | 123 | 215 | 4 334 | 2 069 | 154052 | 19182 |
| RN7 | Dionéna | Zégoa | 71 | | 147 | 234 | 4 970 | 1 460 | 352870 | 123690 |
| RN11 | Sikasso | Pimpama | 5 | | 212 | 155 | 4 385 | 2 448 | 39285 | 21950 |
| RN11 | Pimpama | Zangassou | 40 | | 108 | 114 | 1 090 | 1 548 | 179100 | 139320 |
| RN11 | Zangassou | Koumbé | 32 | | 82 | 73 | 1 722 | 940 | 85704 | 30010 |
| RN12 | Soré A | M'pessoba | 42 | | 178 | 113 | 1 226 | 2 221 | 51482 | 93406 |
| RN12 | M'pessoba | Coulobougou | 31 | | | | | 0 | | 0 |
| RN12 | Coulobougou | Kivoula | 17 | | 79 | 79 | 2 127 | 1 634 | 35819 | 27774 |
| RN12 | M'pessoba | Koury | 61 | | 52 | 49 | 554 | 992 | 38234 | 60512 |
| RN12 | Koury | Front-B.Faso | 34 | | 51 | 44 | 594 | 935 | 20795 | 31524 |
| RN13 | Kassorala | Sikaso | 70 | | 89 | 63 | 724 | 1 280 | 50880 | 69820 |
| RN14 | Koulikoro | Tiédira | | | 46 | 20 | 187 | 282 | 0 | 0 |
| RN14 | Koulikoro (sortie) | Kassorala | 125 | | 78 | 48 | 392 | 615 | 49000 | 76875 |
| RN14 | Koulikoro | Koury | 82 | | 28 | 22 | 166 | 598 | 13617 | 49872 |
| RN16 | Sévaré | Thy | 9 | | 181 | 53 | 38 809 | 2 112 | 350172 | 19008 |
| RN16 | Thy | Nimikama | 162 | | 220 | 150 | 754 | 2 438 | 122148 | 384692 |
| RN16 | Douanza | Gotzi | 185 | | 16 | 27 | 122 | 349 | 22570 | 84585 |
| RN16 | Gussi (sortie) | Wabena | 156 | | 30 | 27 | 234 | 462 | 36504 | 76782 |
| RN16 | Gussi (sortie) | Djaka (rec) | 173 | | 13 | 21 | 186 | 148 | 28726 | 25306 |
| RN14 | BKO-Boukessa | Djaka | 13 | | 717 | 324 | 1 386 | 5 026 | 64011 | 95684 |
| RN14 | Djaka | Koulikoro | 33 | | 506 | 353 | 2 982 | 4 204 | 38408 | 19737 |
| RN14 | Koulikoro ville | | | | 149 | 157 | 1 449 | 1 994 | 0 | 0 |
| RN23 | Berankoro | Pour A | 39 | | | | | 0 | | 0 |
| RN23 | Pour A | Noua | 64 | | 106 | 63 | 1 054 | 2 281 | 87458 | 145064 |
| RN24 | Pour A | Soba | 38 | | 79 | 33 | 572 | 808 | 20682 | 28088 |
| RN24 | Sibita | Macina | 60 | | 88 | 14 | 578 | 899 | 34880 | 51940 |
| RN24 | Macina | Ténanka | 78 | | | | | 0 | | 0 |
| RL64 | Tombouctou | Kabara | 9 | | 449 | 107 | 1 449 | 1 954 | 13041 | 17046 |
| RL64 | Kabara | Koulikoro | 9 | | 449 | 107 | 1 449 | 1 994 | 13041 | 17046 |

2. Routes non revêtues

| | | | | | | | | | | |
|-----|---------------|----------------------|----|--|-----|-----|-----|-------|-------|-------|
| RN1 | Nahé | Kansinkolé | 93 | | 15 | 56 | 860 | 374 | 80445 | 34782 |
| RN1 | Kamankolé | Kayes NDY | 5 | | 72 | 51 | 768 | 377 | 3790 | 1865 |
| RN1 | Kayes NDY | Sikasso | 88 | | 93 | 32 | 763 | 521 | 9454 | 30218 |
| RN1 | Sikasso | Sandara | 89 | | 12 | 19 | 77 | 393 | 8659 | 34977 |
| RN1 | Sandara | Youn | 80 | | | 43 | 104 | 704 | 1 712 | 38320 |
| RN1 | Youn | Moro (TP) | 90 | | | 97 | 129 | 914 | 2 300 | 82280 |
| RN1 | Moro (TP) | Moro (Avenue) | 8 | | 193 | 137 | 777 | 2 514 | 6216 | 28272 |
| RN1 | Moro (Avenue) | Frontière Mauritanie | 75 | | 44 | 17 | 316 | 374 | 23650 | 28050 |

| | | | | | | | | | | |
|------|-----------------|------------------------------|-----|--|-----|-----|---------|-------|----------|--------|
| RN2 | Maliakébé | Maninga | 4 | | 30 | 30 | 179 | 451 | 716 | 1604 |
| RN2 | Mafina | Dybraou | 102 | | 2 | 2 | 7 | 27 | 714 | 2754 |
| RN2 | Djibrout | Kérouba | 48 | | 5 | 6 | 26 | 78 | 1728 | 3244 |
| RN3 | Kaniébé | Frontière Guinée | 50 | | 8 | 8 | 82 | 123 | 3100 | 8250 |
| RN3 | Cidu | Farada | 17 | | 317 | 193 | 1 006 | 783 | 11098 | 8679 |
| | | Massambougo | 80 | | 228 | 34 | 277 | 2 137 | 16520 | 128770 |
| RN3 | Massambougo | Tomboucou | 41 | | 21 | 57 | 808 | 1 263 | 24928 | 51783 |
| | | Djibrout | 64 | | 50 | 47 | 324 | 1 041 | 20736 | 68624 |
| RN3 | Djibrout | Dakka (Séna) | 176 | | 247 | 232 | 3 875 | 2 529 | 609600 | 462704 |
| RN4 | Djibrout (Séna) | Mouss | 85 | | 89 | 249 | 469 422 | 4 337 | 44595090 | 411835 |
| RN4 | Tactom | Dougabougou | 42 | | 28 | 24 | 166 | 278 | 8552 | 11678 |
| RN4 | Dougabougou | Mourdat | 88 | | 23 | 20 | 178 | 170 | 17444 | 16680 |
| RN4 | Mourdat | Goumbou (Séna) | 60 | | 18 | 9 | 147 | 379 | 6820 | 22740 |
| RN4 | Goumbou (Séna) | Keybana | 29 | | 20 | 12 | 240 | 353 | 6980 | 10295 |
| RN4 | Keybana | Frontière Mauritanie | 41 | | 14 | 8 | 143 | 190 | 5863 | 6006 |
| RN5 | Blapace Pointé | Sébénikoro | 9 | | 260 | 50 | 413 | 1 582 | 3717 | 14328 |
| RN5 | Sébénikoro | Siby | 39 | | 297 | 37 | 653 | 1 446 | 17867 | 36394 |
| RN5 | Siby | Mourmaté - Frontière Guinée | 125 | | 35 | 7 | 78 | 207 | 8875 | 28875 |
| RN6 | Bougoum | Machakébé | 83 | | 38 | 30 | 4 487 | 297 | 282881 | 18771 |
| RN6 | Machakébé | Entrée Badogé | 93 | | 36 | 17 | 184 | 486 | 15252 | 43245 |
| RN6 | Entrée Badogé | Frontière Guinée | 13 | | 12 | 13 | 249 | 304 | 3735 | 4580 |
| RN6 | Bougoum | Djibrout | 26 | | 12 | 5 | 79 | 152 | 2054 | 3952 |
| RN6 | Djibrout | Ménankoro | 97 | | 9 | 9 | 175 | 290 | 11155 | 28421 |
| RN10 | Saouss | Fickolo | 18 | | 30 | 12 | 43 | 405 | 774 | 7280 |
| RN10 | Fickolo | Mérémainin Frontière Burkina | 26 | | 33 | 21 | 202 | 526 | 5200 | 13978 |
| | | | | | | | | | | |
| RN15 | Sévaré | Wankiné | 2 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RN15 | Wankiné | Goundaka | 15 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RN15 | Goundaka | Sendigara | 41 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RN15 | Wankiné | Bendogara | 58 | | 64 | 17 | 133 | 421 | 7560 | 23578 |
| RN15 | Bendogara | Koro | 88 | | 31 | 10 | 85 | 295 | 8170 | 38370 |
| RN17 | Sortie Gao | Zakoro (Noua) | 85 | | 17 | 8 | 65 | 281 | 8175 | 28895 |
| RN17 | Noua | Ansongo | | | 15 | 12 | 77 | 230 | 0 | 0 |
| RN17 | Ansongo | Séna | | | 14 | 12 | 73 | 328 | 0 | 0 |
| RN18 | Gao | Bouram | 45 | | 12 | 2 | 28 | 110 | 2880 | 10450 |
| RN18 | Bouram | Anafis | 190 | | 14 | 2 | 6 | 27 | 1140 | 5130 |
| RN18 | Anafis | Kouf | 150 | | 12 | 14 | 40 | 34 | 8000 | 5100 |
| RN18 | Kouf | Sanzoulière | 202 | | 18 | 15 | 68 | 37 | 11718 | 7474 |
| RN19 | Sortie Tessa | Front Algérie | 100 | | 11 | 12 | 16 | 11 | 1800 | 1100 |
| RN20 | Ansongo | Ménaka (sortie) | 200 | | 7 | 5 | 51 | 76 | 10200 | 15200 |
| RN20 | Ménaka (sortie) | Andoumboutan | 110 | | 5 | 1 | 37 | 95 | 4070 | 10450 |

ROUTES
D'INTERET
REGIONAL
(RR)

| | | | | | | | | | | |
|-----|--------------|--------------------------|-----|--|----|----|-----|-------|-------|-------|
| RR1 | Sortie Kayes | Dialafara | 150 | | 11 | 20 | 184 | 211 | 29100 | 31850 |
| RR1 | Dialafara | Djibrout | 80 | | 3 | 4 | 28 | 57 | 1680 | 3420 |
| RR2 | Kayes | Aourou | 80 | | 15 | 13 | 84 | 135 | 3240 | 8700 |
| RR2 | Aourou | Magara Front. Mauritanie | 60 | | 6 | 13 | 48 | 137 | 3880 | 8220 |
| RR2 | Kayes | Séna | 38 | | 40 | 39 | 283 | 401 | 10784 | 15236 |
| RR2 | Djibrout | Frontière | 38 | | 13 | 20 | 177 | 310 | 6728 | 11780 |
| RR4 | Kayes | Maké | 12 | | 5 | 15 | 45 | 126 | 352 | 1512 |
| RR4 | Maké | Djibrout | 33 | | 18 | 15 | 137 | 185 | 4821 | 5445 |
| RR5 | Dialafara | Djibrout | 62 | | 13 | 15 | 25 | 58 | 1590 | 3586 |
| RR5 | Djibrout | Vallmaré | | | 13 | 15 | 25 | 58 | 0 | 0 |
| RR5 | Frontière | Kouf | 84 | | 18 | 11 | 287 | 1 427 | 17088 | 81328 |
| RR5 | Kouf | Front - Kouf | 57 | | 17 | 15 | 2 | 12 | 114 | 884 |

| | | | | | | | | | |
|------|---------------------|-----------------------------|-----|-----|-----|--------|-------|----------|--------|
| RR5 | Wino (Awa) (10) | Troopoumbé | 120 | 126 | 117 | 65 887 | 2 770 | 10506443 | 251200 |
| RR7 | Sangre | Léon-Anté | 45 | 45 | 43 | 1 516 | 1 061 | 60736 | 46806 |
| RR7 | Cakamane | Diéma | 80 | | | | | 0 | 0 |
| RR8 | Séouléna | Démébé | 112 | 128 | 140 | 145 | 127 | 10245 | 21554 |
| RR8 | Démébé | Nandari | 46 | 33 | 35 | 1 115 | 440 | 51290 | 20240 |
| RR9 | Koncha | Komboué | 55 | 5 | 4 | 30 | 51 | 2145 | 4455 |
| RR9 | Komoué | Kokiate | 70 | 20 | 12 | 48 | 259 | 1360 | 18130 |
| RR9 | Kokiate | Maso | 55 | 26 | 15 | 196 | 206 | 10780 | 11330 |
| RR10 | Kra | Gou-Manka | 15 | 3 | 2 | 15 | 33 | 225 | 495 |
| RR10 | Kra | Siracoro Foufoué Goué | 53 | 3 | 3 | 15 | 23 | 795 | 1749 |
| RR11 | Ka | Toukoto | 37 | 2 | 2 | 18 | 31 | 576 | 697 |
| RR11 | Toukoto | Kouémbé | 81 | 3 | 2 | 11 | 35 | 1071 | 2205 |
| RR11 | Ké-gémé | Makto | 55 | 3 | 3 | 31 | 46 | 715 | 2980 |
| RR12 | Kia | Douan | 14 | 9 | 6 | 26 | 155 | 504 | 2170 |
| RR12 | Douan | Koukoumfo | 76 | 6 | 6 | 38 | 156 | 2868 | 11780 |
| RR12 | Koukoumfo | Diantoulé | 153 | 18 | 17 | 18 | 107 | 2754 | 16371 |
| RR13 | Kab | Makady | | 28 | 23 | 132 | 642 | 0 | 0 |
| RR13 | Makady | Sébéko | | 29 | 23 | 120 | 645 | 0 | 0 |
| RR14 | Koukoro | Mafeyé | 71 | 42 | 25 | 180 | 1 123 | 12780 | 78733 |
| RR14 | Mafeyé | Nanombo (entrée) | 62 | 30 | 25 | 172 | 741 | 10984 | 45842 |
| RR14 | Sanamba (entrée) | Honor | 60 | 27 | 22 | 105 | 240 | 6300 | 14400 |
| RR14 | Berou | Hannanhougou | 22 | 14 | 13 | 52 | 137 | 1144 | 3484 |
| RR15 | Sébéko | Kangaba | 81 | 127 | 22 | 1 359 | 1 185 | 115079 | 97980 |
| RR15 | Kangaba | Dankoron Foufoué Goué | 45 | 41 | 3 | 05 | 324 | 3870 | 14680 |
| RR16 | Nam | Tindé | 10 | | | | | 0 | 0 |
| RR16 | Tindé | Sokoto | 80 | | | | | 0 | 0 |
| RR16 | Sokoto | Miano | 80 | | | | | 0 | 0 |
| RR17 | Baramba (entrée) | Sigoué | 103 | | | | | 0 | 0 |
| RR17 | Sigoué | Noro | 105 | | | | | 0 | 0 |
| RR18 | Fara | Dioré | 40 | 94 | 24 | 718 | 700 | 28640 | 28000 |
| RR18 | Dioré | Massigou | 80 | 17 | 9 | 147 | 397 | 11760 | 51760 |
| RR18 | Massigou | Kouaté | 75 | 5 | 2 | | | 0 | 0 |
| RR19 | Fara | Banankou | 40 | | | | | 0 | 0 |
| RR19 | Banankou | Tamari | 40 | | | | | 0 | 0 |
| RR19 | Tamari | Konkominé | 60 | | | | | 0 | 0 |
| RR20 | Doua | Nangala | 40 | 51 | 52 | 452 | 452 | 18060 | 18080 |
| RR20 | Nangala | Kignan | 121 | 9 | 8 | 128 | 188 | 15608 | 19118 |
| RR20 | Kignan | Dialidougoum | | 21 | 8 | 32 | 243 | 0 | 0 |
| RR20 | Doua | Béko | 80 | | | 64 | 52 | 4320 | 4160 |
| RR20 | Kignan | Moussa | 58 | | | | | 0 | 0 |
| RR21 | Zandéougou | Zandé | 7 | 25 | 8 | 87 | 437 | 609 | 3059 |
| RR21 | Zandé | Polonadou | 79 | 16 | 11 | 88 | 361 | 7821 | 26518 |
| RR21 | Kouaméba | Kadéna | 61 | 4 | 5 | 52 | 87 | 2172 | 5307 |
| RR22 | Boumpo | Kalana | 33 | 3 | 2 | 7 | 39 | 231 | 1287 |
| RR23 | Niye | Goma Course | 74 | 61 | 19 | 700 | 483 | 51800 | 36742 |
| RR23 | Goma Course | Nampala | 185 | 21 | 13 | 140 | 276 | 27360 | 64210 |
| RR23 | Nampala | Ni-Anté (entrée) | 238 | 19 | 9 | 54 | 299 | 12312 | 68172 |
| RR23 | Ni-Anté | Djandam | 81 | 17 | 8 | 55 | 256 | 4212 | 30738 |
| RR24 | Siba | Ké-Madina | 60 | 25 | 17 | 583 | 329 | 34980 | 19740 |
| RR24 | Siba | Ténintou | 216 | 27 | 11 | 154 | 265 | 35254 | 44260 |
| RR25 | Toum | Dénéra | 45 | 25 | 7 | 58 | 308 | 2610 | 13770 |
| RR25 | Boukou | Fie-Barkine | 4 | 17 | 6 | 72 | 130 | 288 | 2120 |
| RR26 | Son-Arangou | Aho | 44 | 14 | 9 | 9 377 | 207 | 41288 | 9108 |
| RR26 | Aho | Bankess | 35 | | | | | 0 | 0 |
| RR26 | Bankess | Koro | 81 | 17 | 16 | 84 | 324 | 4794 | 18524 |
| RR27 | Bankess | Dialéssagou | 40 | | | | | 0 | 0 |
| RR27 | Dialéssagou | Djanoro | 40 | 19 | 7 | 129 | 256 | 6180 | 10240 |
| RR28 | Kona | Tindé | 5 | 21 | 13 | 40 | 375 | 200 | 1673 |
| RR28 | Koua | Korba | 17 | 20 | 11 | 79 | 478 | 1328 | 8092 |
| RR28 | Tindé | Kouéssé | 60 | 12 | 12 | 39 | 105 | 2340 | 6540 |
| RR28 | Koua | Kouamé | 60 | 15 | 13 | 71 | 396 | 4500 | 13760 |
| RR28 | Kouba | Kouéssé | 60 | 7 | 13 | 19 | 126 | 780 | 7695 |
| RR29 | Ban-Angou | Sincama | 15 | 11 | 12 | 17 | 35 | 170 | 350 |

| | | | | | | | | | | |
|------|-------------------|----------------|-----|--|----|----|-----|-----|------|-------|
| RR29 | Bonniagara | Douentza | | | 15 | 6 | 771 | 131 | 0 | 0 |
| RR30 | Douentza (entrée) | Bambara | 160 | | 14 | 2 | 21 | 65 | 3360 | 10400 |
| RR30 | Tana | Bambara | 108 | | 14 | 13 | 38 | 114 | 4212 | 12312 |
| RR30 | Bambara | Rharouss | 155 | | 14 | 11 | 1 | 21 | 155 | 3565 |
| RR31 | Sortie Dire | Sortie Dire | 6 | | 16 | 7 | 36 | 173 | 160 | 875 |
| RR31 | Sortie Goundou | Sortie Goundou | 30 | | 21 | 6 | 45 | 229 | 1350 | 6870 |
| RR32 | Tombouctou | Tombouctou | 97 | | 26 | 5 | 31 | 255 | 3007 | 24735 |
| RR32 | Gourma | Rharouss | 140 | | 11 | 5 | 10 | 48 | 1450 | 5960 |
| RR23 | Acoum | Aguelhoc | 184 | | 13 | 2 | 15 | 62 | 2760 | 15272 |
| RL06 | Ranankoro | Djira | 75 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| | Fakola | Djira | 50 | | 16 | 15 | 62 | 424 | 4920 | 25440 |

ROUTES
D'INTERET
LOCAL (RL)

| | | | | | | | | | | |
|------|--------------------------|--------------------|-----|--|----|-------|-------|------|--------|-------|
| RL11 | Noro (Anasou) | Sinbe | 40 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL11 | Sinbe | Lakamane | 43 | | 24 | 26 | 641 | 244 | 26845 | 10980 |
| RL12 | Noro (Anasou) | Diakounté | 65 | | 25 | 23 | 1 679 | 406 | 142716 | 34510 |
| RL21 | Tombouctou | Falea | 45 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL22 | Tombouctou | Yélimané | 50 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL23 | Fana | Nangola | 40 | | 48 | 15 | 253 | 878 | 70120 | 36120 |
| RL24 | Kolobré- bougou | Sikarola | 86 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL25 | Bamamba (sarte) | Niamina | 60 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL26 | Koulikoro | Niamina | 45 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL28 | Bamamba (sarte) | Niamina | 65 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL31 | Sido | Dogo | 70 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL32 | Mpassaha | Falo | 65 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL33 | Quinze- bougou | Strangé | 90 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL34 | Koulikoro | Konsequé | 60 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL34 | Konsequé | Koulikoro | 43 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL41 | Koulikoro | Diaramana | 120 | | 15 | 15 | 31 | 15 | 3720 | 1800 |
| RL41 | Koulikoro | Mediakou | 60 | | 18 | 17 | 64 | 153 | 3840 | 9300 |
| RL41 | Mediakou | Diaramana | 45 | | 12 | 11 | 6 | 39 | 270 | 1755 |
| RL42 | Zambougou | Sarangé | 20 | | 8 | 8 118 | 148 | 3404 | 0 | 0 |
| RL43 | Kontrougou | Sarabouli | 18 | | 36 | 3 | 85 | 491 | 1530 | 6836 |
| RL44 | Figu | Sarabouli | 25 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL51 | Niamina | Tana | 35 | | 14 | 13 | 58 | 136 | 1750 | 5490 |
| RL52 | Karsané | M'Gouma | 30 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL53 | Bani | Mongoro | 20 | | 18 | 18 | 37 | 249 | 740 | 4660 |
| RL54 | Bankass (entrée) | Bir | 67 | | 16 | 14 | 39 | 93 | 2211 | 6231 |
| RL56 | Fouketcheman (Sangha) | Sangha Sangha I | 2 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL62 | Ansongo | Jalilouye | 15 | | 11 | 3 | 30 | 126 | 450 | 1935 |
| RL62 | Léhinoye | Fesse | 70 | | 11 | 3 | 47 | 94 | 3290 | 6590 |
| RL63 | Bir | Dorey | 60 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RL63 | Dorey | IR-TMT | 30 | | | | | 0 | 0 | 0 |

Routes non classées (RNC)

| | | | | | | | | | | |
|---------|------------|------------|----|--|-----|-----|-----|------|-------|-------|
| RNC | Sikasso | Mélikoro | 13 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RNC | Mélikoro | Lobougoula | 65 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RNC | Niema | Blondio | 40 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RNC | Kadiolo | Misseri | 35 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RNC | Sortie Sam | Béni | 12 | | 17 | 26 | 132 | 252 | 1584 | 3024 |
| RNC | Sortie Gao | Témsi | | | | | | 0 | 0 | 0 |
| RNC | Bamankoro | Diam | 42 | | 25 | 6 | 268 | 662 | 11172 | 27804 |
| RNC 901 | RNS | Oyérou | | | 53 | 17 | 180 | 485 | 0 | 0 |
| RNC 902 | Maohi | Séveré | | | 952 | 336 | 618 | 4746 | 0 | 0 |
| RNC 903 | RNS | Sofara | | | 25 | 7 | 755 | 418 | 0 | 0 |

DISTANCES KILOMETRIQUES (Route)

| | BAMAKO | Bla | Bougouni | Gao | Kayes | Koutiala | Mopti | Niono | San | Sagoy | Sikasso | Tombouctou |
|---------------|--------|------|----------|------|-------|----------|-------|-------|------|-------|---------|------------|
| Bafoulabe | 213 | 729 | 576 | 1610 | 136 | 804 | 640 | 265 | 840 | 548 | 787 | 1320 |
| BAMAKO | 316 | 163 | 1197 | 598 | 391 | 640 | 427 | 264 | 456 | 525 | 773 | |
| BAMAKO | 691 | 375 | 736 | 632 | 1789 | 385 | 75 | 1112 | 111 | 81 | 215 | 753 |
| Bandiagara | 316 | 426 | 881 | 914 | 75 | 224 | 737 | 584 | 486 | 382 | 211 | 1054 |
| Bla | 103 | 426 | 1242 | 781 | 351 | 685 | 140 | 382 | 401 | 382 | 401 | 829 |
| Bougouni | 567 | 251 | 612 | 688 | 1165 | 261 | 131 | 986 | 140 | 382 | 401 | 538 |
| Djéne | 800 | 484 | 845 | 397 | 1398 | 494 | 184 | 1221 | 373 | 365 | 634 | 424 |
| Douentza | 1197 | 881 | 1242 | 397 | 1798 | 891 | 581 | 1618 | 770 | 582 | 1031 | 97 |
| Gao | 810 | 656 | 957 | 521 | 1408 | 731 | 680 | 1231 | 767 | 619 | 871 | 140 |
| Goundam | 1198 | 882 | 1243 | 313 | 1796 | 892 | 582 | 1619 | 771 | 663 | 1032 | 140 |
| Gourma-Rhaous | 598 | 914 | 761 | 1793 | 238 | 989 | 1226 | 257 | 1025 | 836 | 972 | 1505 |
| KAYES | 549 | 865 | 712 | 1746 | 238 | 940 | 1169 | 414 | 976 | 784 | 923 | 1456 |
| Kégnéba | 1639 | 1223 | 1584 | 342 | 2137 | 1233 | 923 | 1960 | 1112 | 1364 | 1373 | 827 |
| Kidal | 185 | 501 | 348 | 1382 | 558 | 576 | 825 | 264 | 612 | 420 | 559 | 1092 |
| Kita | 124 | 440 | 287 | 1321 | 474 | 515 | 763 | 297 | 551 | 359 | 498 | 1031 |
| Kolokani | 57 | 373 | 220 | 1254 | 655 | 448 | 687 | 478 | 484 | 292 | 431 | 964 |
| Koulikoro | 391 | 75 | 351 | 891 | 969 | 334 | 334 | 812 | 135 | 156 | 140 | 828 |
| Koutiala | 1502 | 1186 | 1547 | 305 | 2100 | 1196 | 866 | 1923 | 1075 | 1267 | 1336 | 729 |
| Ménaka | 640 | 324 | 685 | 387 | 1268 | 334 | 1061 | 219 | 406 | 406 | 474 | 722 |
| Mopti | 374 | 413 | 537 | 1294 | 550 | 488 | 737 | 299 | 524 | 332 | 748 | 676 |
| Nara | 349 | 195 | 496 | 1076 | 947 | 270 | 519 | 517 | 306 | 114 | 410 | 558 |
| Niono | 421 | 737 | 584 | 1618 | 251 | 812 | 1063 | 848 | 848 | 656 | 795 | 1328 |
| Nioro | 427 | 111 | 486 | 770 | 1025 | 135 | 213 | 848 | 192 | 492 | 275 | 864 |
| San | 235 | 81 | 382 | 962 | 839 | 156 | 465 | 566 | 192 | 383 | 462 | 710 |
| Sagoy | 628 | 312 | 673 | 569 | 1926 | 322 | 12 | 1049 | 201 | 296 | 462 | 968 |
| Sévaré | 374 | 215 | 211 | 1031 | 972 | 140 | 474 | 795 | 275 | 296 | 462 | 968 |
| Sikasso | 1714 | 1398 | 1759 | 517 | 2312 | 1408 | 1098 | 2195 | 1287 | 1479 | 1548 | 802 |
| Tessalit | 907 | 753 | 1054 | 424 | 1505 | 828 | 722 | 1328 | 864 | 672 | 968 | |
| Tombouctou | | | | | | | | | | | | |

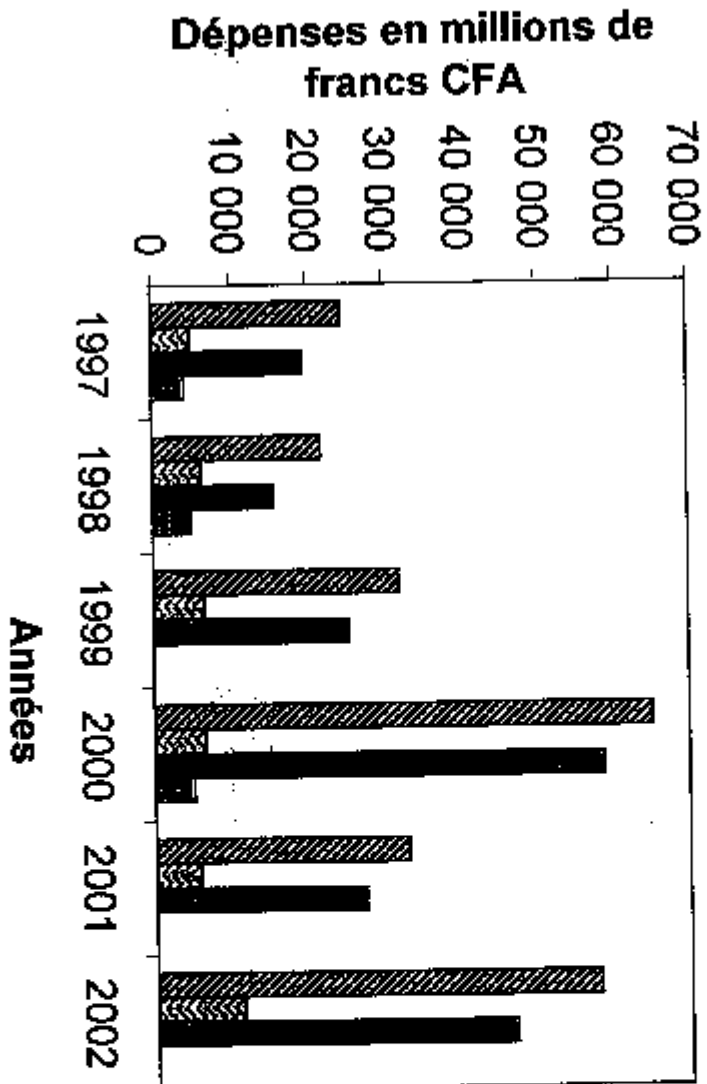
Source: Carte Générale du Mali (IGM)

R03 DEPENSES ROUTIERES

en million de FCFA

| Année | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Construction nouvelles | | 15 264 | 5 668 | | |
| routes revêtue | 3 384 | | 301 | | |
| route en terre | 262 | | 4 195 | | |
| pistes | 530 | | 1 172 | | |
| Réhabilitation | | 12 105 | 46 166 | 23 551 | 45 138 |
| Route revêtue | 4 676 | | 33 200 | 20 891 | 41 942 |
| Route en terre | 2 307 | | 12 986 | 2 660 | 3 046 |
| Pistes | 0 | | 0 | | 150 |
| Entretien périodique | | 4 352 | 8 196 | 5 762 | 7 042 |
| Routes revêtues | 4 352 | | 4 700 | 3 469 | 4 256 |
| Routes en terre | 903 | | 620 | 575 | 525 |
| pistes | 408 | | 2 876 | 1 718 | 2 261 |
| Entretien courant | | 4 867 | 5 000 | 3 575 | 5 880 |
| Routes revêtues* | 4 867 | | | | 1 000 |
| Routes en terre | 0 | | | | 4 000 |
| Pistes | 0 | | | | 880 |
| Total | 21 689 | 31 736 | 65 030 | 32 888 | 58 060 |
| financement budget de l'Etat | 6 198 | 6 515 | 6 496 | 5 747 | 11 098 |
| financement extérieur | 15 491 | 25 221 | 58 534 | 27 141 | 46 962 |
| montant des travaux en régie | 4 867 | | 5 000 | | |
| SOURCE : Direction Nationale des Travaux Publics | | | | | |
| Note : il n'a pas été tenu compte dans ce tableau des études routières et du service de la dette; | | | | | |
| (*) : Ces chiffres contiennent les montants de l'entretien courant des routes en terre; | | | | | |
| nd : non disponible | | | | | |
| Annuaire statistique 2001 | | | | | |

Evolution des dépenses routières en fonction des sources de financement



- ▨ Dépenses totales
- ▩ Financement Etat
- Financement Extérieur
- ▒ Montant des travaux en régie

R041 Délivrance des cartes de transports marchandises et passagers

Unité : nombre

| Genre du véhicule | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|----------|---------------|---------------|---------------|
| Véhicule de Transport Public de Voyageurs | | | | | | | | |
| Taxi 4/5 et 9/10 places et voitures de location | 845 | 443 | 383 | 370 | 1 086 | 967 | 1 459 | 1 480 |
| Camionnettes bâchées | 1 174 | 341 | 481 | 319 | 413 | 208 | 340 | 269 |
| Mini-bus | 421 | 304 | 406 | 475 | 1 284 | 2 529 | 3 146 | 3 557 |
| Autobus, autocars | 270 | 429 | 495 | 536 | 1 071 | 1 250 | 1 254 | 1 013 |
| Sous total | 2 710 | 1 517 | 1 745 | 2 294 | 3 834 | 4 954 | 6 199 | 6 319 |
| Véhicule de Transport Public de marchandises solides | | | | | | | | |
| Camions (CU <= 10T) | 511 | 584 | 781 | 900 | 771 | 1 028 | 1 145 | 1 505 |
| Camions (10T < CU <= 25T) | 330 | 146 | | 60 | 417 | 388 | 458 | |
| Camions (25T > CU) | | | | 6 | 0 | 0 | 0 | |
| Semi-remorques pour solides | 1 007 | 751 | 781 | 1 121 | 1 233 | 1 712 | 2 205 | 1 602 |
| Semi-remorques bennes | 113 | | 3 | 53 | 0 | | 2 | 15 |
| Remorques | 55 | 77 | 77 | | 0 | | 79 | 4 |
| Sous total | 2 026 | 1 560 | 1 622 | 2 140 | 2 421 | 3 128 | 3 889 | 3 126 |
| Véhicule de Transport Public de marchandises liquides | | | | | | | | |
| Citernes (<= 10M3) | 18 | 12 | | | 29 | 20 | 242 * | 569* |
| Citernes (> 10 M3 et <= 25 M3) | 66 | 20 | 27 | 90 | 39 | 82 | 0 | |
| Semi-remorques citernes (> 25 M3) | 406 | 214 | 141 | 119 | 44 | 138 | 0 | |
| Sous total | 583 | 246 | 168 | 209 | 106 | 240 | 242 | 569 |
| Tracteurs routiers | 1 503 | 967 | 962 | 1 307 | 1 241 | | 1 981 | 2 531 |
| Total | 6 822 | 4 290 | 4 487 | 5 850 | 0 | 10 044 | 12 311 | 12 545 |

Source : Registre de délivrance des cartes de transports

Annuaire statistique des transports 2001

* citernes (camions + S/R tout tonnage)

Transport pour compte propre : 718 véhicules

12 545 + 718 = 13 263

| R 042 Délivrance des cartes de transports marchandises et passagers par région d'immatriculation | | | | | | | | | | |
|---|----------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|---------------|-----------|-------|---------------|
| 1/1/2002 au 31/12/2002 | | | | | | | | | | |
| Genre du véhicule | Unité : nombre | | | | | | | | | Total |
| | Kayes | Koulikoro | Bamako | Sikasso | Ségou | Mopti | ambou drou | Geo | Kidal | |
| Véhicule de location | | | 1 159 | | | 1 | | | | 1 160 |
| Taxi 4/5 places | 13 | 13 | 14 | 12 | 28 | 7 | | | | 85 |
| Taxi 9/10 places | 4 | 195 | 16 | 10 | 6 | 5 | 2 | | | 231 |
| Camionnettes bâchées | 14 | 70 | 140 | 36 | 6 | 2 | | 1 | | 269 |
| Mini-bus | 17 | 273 | 3 029 | 62 | 149 | 13 | | | | 3 557 |
| Autobus, autocars | 14 | 151 | 652 | 88 | 64 | 21 | | 3 | | 1 013 |
| Camions pour solides <=10T | 67 | 198 | 856 | 137 | 140 | 70 | 4 | 34 | | 1 505 |
| Camions pour solides 11&20t | | | | | | | | | | |
| Camions pour solides 21&25t | | | | | | | | | | |
| Camions citernes et S/R citernes | 51 | 16 | 377 | 62 | 22 | 25 | | 14 | | 565 |
| Camions citernes 11&20M3 | | | | | | | | | | |
| Camions citernes de 21 à 25M3 | | | | | | | | | | |
| Au dessus de 25 M3 | | | | | | | | | | |
| Semi-remorques pour solides | 35 | 147 | 769 | 416 | 132 | 66 | | 7 | | 1 602 |
| Semi-remorques bâchées | 9 | | | 5 | 1 | | | | | 15 |
| Semi-remorques citernes | | | | | | | | | | |
| Remorque | | | | 4 | | | | | | 4 |
| Tracteurs routiers | 43 | 150 | 1 225 | 719 | 280 | 92 | | 22 | | 2 831 |
| Total | 267 | 1 218 | 4 977 | 1 671 | 646 | 382 | 4 | 81 | | 12 545 |
| * camions citernes et S/R tout tonnage | | | | | | | | | | |
| Source : Registre de délivrance des cartes de Transport (Rapport annuel d'activité de la DNT) | | | | | | | | | | |
| Annuaire statistique des transports 2002 | | | | | | | | | | |
| Transport pour compte propre : 718 véhicules | | | | | | | | | | |
| 12 545 + 718 = 13 263 | | | | | | | | | | |

R120 Délivrance des principaux documents de transport

| Désignation | 1998 | 1999 | 2 000 | 2 001 | 2 002 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 1 - Permis et autorisations de conduire | | | | | |
| a - Délivrance | 12 782 | 21 631 | 11 281 | 22 806 | 22 597 |
| Catégorie : | | | | | |
| AC | 137 | 4 | 6 | 40 | 16 |
| A1 | 76 | 47 | 28 | 66 | 51 |
| A2 | 1 | 41 | 8 | 0 | 129 |
| B | 4 383 | 5 912 | 2 885 | 7 738 | 8 851 |
| BC | 6 171 | 12 342 | 5 857 | 10 178 | 10 016 |
| BCD | 1 139 | 2 069 | 1 271 | 3 723 | 2 296 |
| BCE | 441 | 1 153 | 980 | | |
| BCDE | 433 | 44 | 236 | 1 159 | 1 235 |
| F | 1 | 19 | 10 | 2 | 3 |
| b - Duplicata et renouvellement | 2 381 | 3 202 | 2 332 | 6 018 | 10 327 |
| Sous-total 1 | 15 163 | 24 833 | 13 613 | 28 724 | 32 924 |
| 2 - Cartes grises | | | | | |
| Immatriculations | 18 867 | 10 985 | 9 238 | 17 167 | 10 992 |
| Mutations | 4 179 | 2 781 | 3 848 | 4 596 | 4 630 |
| Duplicatas | 273 | 893 | 1 062 | 1 234 | 1 014 |
| Renouvellements | 2 614 | 166 | 3 359 | 2 726 | 3 017 |
| Sous-total 2 | 25 933 | 14 825 | 17 507 | 25 723 | 19 653 |
| 3 - Visites Techniques | | | | | |
| Visites et revistes* | 1 369 | 19 690 | 3 694 | 24 904 | 44 498 |
| Procès Verbaux de Constatation | 38 311 | 14 825 | 21 947 | 25 223 | 46 788 |
| Expertises d'accidents | 3 715 | 2 771 | 3 441 | 3 202 | 6 802 |
| Sous-total 3 | 43 395 | 37 286 | 29 082 | 53 329 | 98 098 |
| 4 - Cartes de Transport | 5 950 | 8 827 | 10 034 | 12 311 | 13 263 |

Source : Directions Régionales des Transports
(Rapport annuel d'activité de la DNT) 2002

R062 Trafic intérieur routier de marchandises solides en 2002

| région de destination | région de d'origine | | | | | | | | Total | en tonnes |
|-----------------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|---------------|------------|----------------|
| | Kayes | Bamako | Koulikoro | Sikasso | Ségou | Mopti | Tombouctou | Gao | | |
| Kayes | 49 252 | 542 | 33 950 | | | | | | | 83 744 |
| Bamako | 370 | 7 877 | 73 668 | 62 959 | 129 320 | 12 242 | 342 | 6 732 | | 293 510 |
| Koulikoro | 4 156 | 76 730 | 5 974 | 24 150 | 6 928 | 30 | | 14 | | 117 983 |
| Sikasso | | 34 747 | 227 | 14 547 | 12 138 | 5 436 | | 517 | | 67 612 |
| Ségou | | 57 378 | 2 850 | 46 320 | 33 085 | 1 679 | | 1 280 | | 142 592 |
| Mopti | | 47 954 | 41 981 | 39 019 | 58 014 | | 36 | 3 225 | | 190 239 |
| Tombouctou | | 2 020 | | | 147 | 73 | 3 770 | 73 | | 6 083 |
| Gao | | 11 046 | 30 | 3 807 | 36 710 | 10 028 | 404 | 2 254 | 324 | 63 613 |
| KIDAL | | | | | 213 | | | 206 | | 419 |
| Total | 53 778 | 238 294 | 158 690 | 190 802 | 275 556 | 29 488 | 4 552 | 14 301 | 334 | 965 795 |

Source : Directions
Regionales des Transports

R063 Trafic routier national des hydrocarbures en 2002

en m3

| on de destination région d'origine | Kayes | Bamako | Koulikor | Sikasso | Ségou | Mopti | ombou ctou | Gao | KIDAL | Total |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|-------|----------------|
| Kayes | 22 193 | 287 | | | | | | | | 22 480 |
| Bamako | 902 | 17 280 | 16 912 | 4 555 | 14 609 | 7 998 | 40 | 4 207 | | 66 503 |
| Koulikoro | | 411 | 6 900 | 522 | 1 742 | 641 | | 165 | | 10 381 |
| Sikasso | | 135 | | 265 | 1 384 | 703 | | 729 | | 3 216 |
| Ségou | | 29 | 308 | 141 | 4 828 | 565 | | 925 | | 6 796 |
| Mopti | | | | | | 583 | | 1 343 | | 1 926 |
| Tombouctou | | | | | | | 4 462 | | | 4 462 |
| Gao | | 110 | | 42 | 166 | 130 | | 64 | | 512 |
| KIDAL | | | | | | | | | | |
| Total | 23 095 | 18 252 | 24 120 | 5 525 | 22 729 | 10 620 | 4 502 | 7 433 | | 116 276 |

Source : Directions

Régionales des Transports

R-5 Trafic international routier de marchandises par axe

| Années | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--------|------|------|------|------|
|--------|------|------|------|------|

Trafic import par provenance

| | | | | |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Abidjan | 1 445 506 | 1 412 808 | 945 750 | 865 443 |
| Dakar | 42 654 | 73 076 | 93 205 | 253 751 |
| Lomé | 7 461 | 15 423 | 60 396 | 204 027 |
| Autres axes | 3 722 | 22 065 | 25 145 | 23 998 |
| Total | 1 499 343 | 1 523 372 | 1 124 496 | 1 347 219 |

export par destination

| | | | | |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Abidjan | 102 259 | 185 801 | 90 306 | 177 912 |
| Dakar | | | | 483 |
| Lomé | | | | 17 000 |
| Autres axes | 708 | 17 170 | 19 163 | 0 |
| Total | 102 967 | 202 971 | 109 469 | 195 395 |

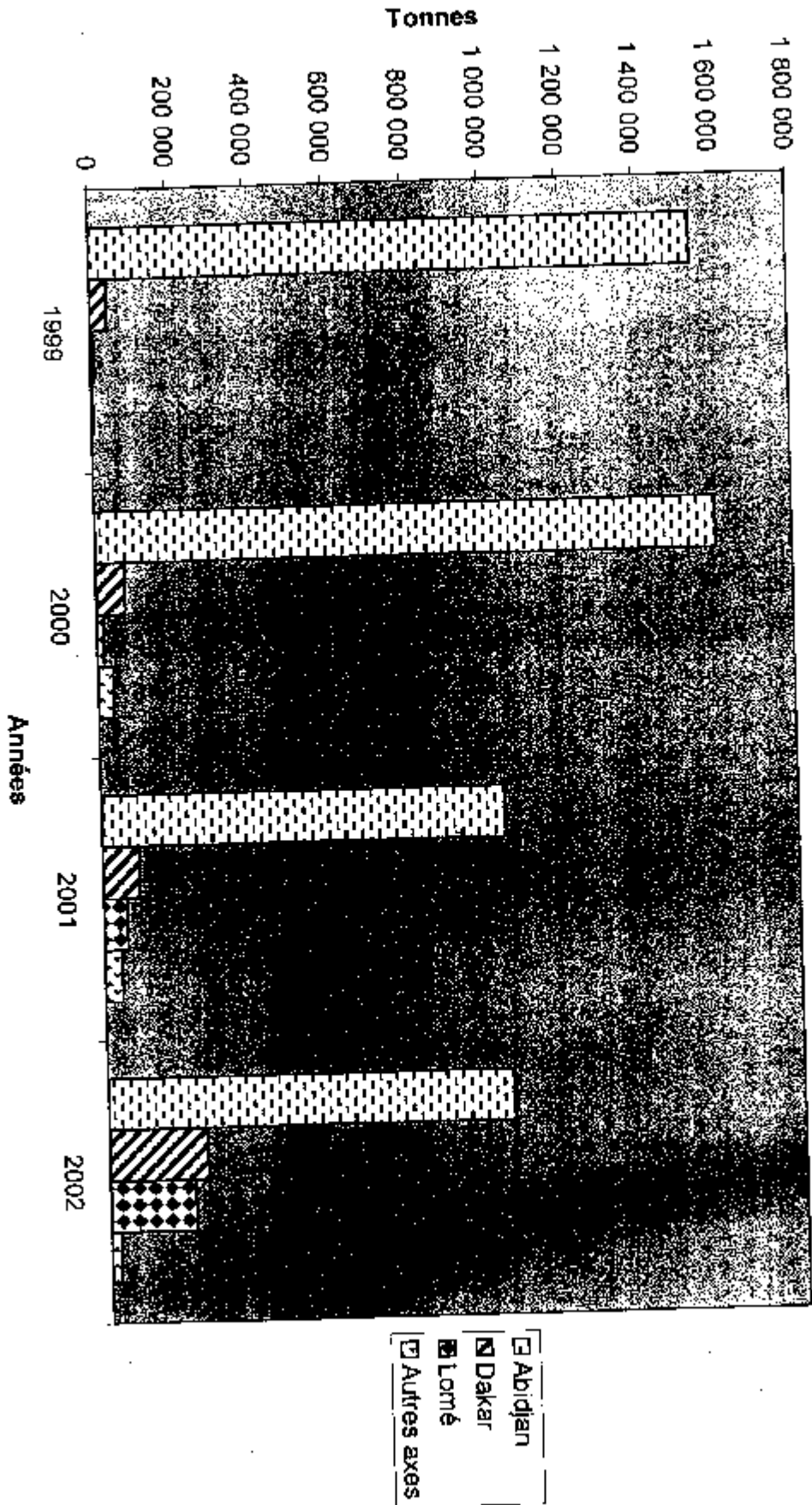
Trafic import + export

| | | | | |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Abidjan | 1 547 765 | 1 598 609 | 1 036 056 | 1 043 355 |
| Dakar | 42 654 | 73 076 | 93 205 | 254 234 |
| Lomé | 7 461 | 15 423 | 60 396 | 221 027 |
| Autres axes | 4 430 | 39 235 | 44 308 | 23 998 |
| Total | 1 602 310 | 1 726 343 | 1 233 965 | 1 542 614 |

Source : Entrepôts maliens à l'étranger

| Trafic international routier de marchandises | | | | | (Solides + Hydrocarbures) | | |
|--|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------------------|----------------|------------------|
| Années | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| Trafic import par provenance | | | | | | | |
| Abidjan | 751700 | 865783 | 791596 | 1445506 | 1412808 | 945750 | 865442,96 |
| Dakar | 8734 | 30240 | 26951 | 42654 | 73076 | 93205 | 253750,7 |
| Mauritanie | | | | | | | 2646 |
| Conakri | | | | | | | 21352 |
| Togo | 9217 | 8768 | 6584 | 7461 | 15423 | 60396 | 204027 |
| Autres axes | 9260 | 12398 | 12632 | 3722 | 22065 | 25065 | |
| Total | | | | | | | 1347218,7 |
| Trafic export par destination | | | | | | | |
| Abidjan | 187037 | 248100 | 139975 | 102259 | 185801 | 90306 | 177912,5 |
| Dakar | 77595 | 74950 | 98964 | 91007 | | | 483,175 |
| Mauritanie | | | | | | | |
| Conakri | | | | | | | |
| Togo | | | | | | | 17000 |
| Autres axes | 10633 | 14389 | 5950 | 708 | 17170 | 19163 | |
| Total | 275265 | 337438 | 244899 | 193974 | 202971 | 109469 | 185395,68 |
| Trafic import - export | | | | | | | |
| Abidjan | 938737 | 1113883 | 931571 | 1547765 | 1598609 | 1036056 | 1043355,5 |
| Dakar | 8734 | 30240 | 26951 | 133661 | 73076 | 96205 | 254233,88 |
| Mauritanie | 9217 | 8768 | 6584 | 7461 | 15423 | 60396 | 2646 |
| Conakri | | | | | | | 21352 |
| Togo | | | | | | | 221027 |
| autres axes | 19893 | 26787 | 18592 | 4430 | 39235 | 44308 | |
| Total | 976581 | 1179678 | 983698 | 1693317 | 1726349 | 1235965 | 1542614,3 |

Evolution du trafic routier international de marchandises



R720 Tarifs de référence des transports routiers

Axe International Abidjan - Régions du Mali

hydrocarbures

| | | |
|------------------|-------|---------------------------|
| Route revêtue : | 35 | FCFA / M ³ -km |
| Route en terre : | 54,6 | FCFA / M ³ -km |
| Piste : | 71,60 | FCFA / M ³ -km |

Tarifs de référence en 2002

| Destination | Distance par type de route (km) | | | Distance totale (km) | Prix au M ³ (FCFA) |
|-------------|---------------------------------|------------------------|-----------------|----------------------|-------------------------------|
| | route revêtue | route en terre moderne | piste améliorée | | |
| BAMAKO | 1 225 | | | 1 225 | 43 000 |
| BANDIAGARA | 1 326 | 63 | | 1 389 | 49 655 |
| BANKASS | 1 297 | | 80 | 1 377 | 51 130 |
| BOUGOUNI | 1 062 | | | 1 062 | 37 275 |
| DIABALI | 1 260 | | 30 | 1 290 | 47 735 |
| DJENNE | 1 266 | | | 1 266 | 44 945 |
| DOGOFRI | 1 260 | | 70 | 1 330 | 51 450 |
| DOUMENTZA | 1 500 | | | 1 500 | 53 650 |
| DOUGABOUGOU | 1 191 | | 28 | 1 219 | 43 485 |
| FANA | 1 261 | | | 1 261 | 44 250 |
| GAO | 1 898 | | | 1 898 | 66 615 |
| GOSSI | 1 750 | | | 1 750 | 46 680 |
| HOMBORI | 1 585 | | | 1 585 | 48 285 |
| KADIOLO | 755 | 15 | | 770 | 27 285 |
| KIMPARANA | 1 073 | | | 1 073 | 37 660 |
| KORO | 1 297 | | 132 | 1 429 | 54 790 |
| KOULIKORO | 1 284 | | | 1 284 | 45 070 |
| KOURY | 1 054 | | | 1 054 | 36 995 |
| KOUTIALA | 991 | | | 991 | 34 785 |
| MARKALA | 1 191 | | | 1 191 | 44 715 |
| MOLODO | 1 260 | | 7 | 1 267 | 45 280 |
| MOPTI | 1 338 | | | 1 338 | 48 960 |
| N'DEBOUGOU | 1 280 | | 15 | 1 275 | 44 225 |
| NIONO | 1 260 | | | 1 260 | 39 525 |
| SAN | 1 126 | | | 1 126 | 40 575 |
| SEGOU | 1 156 | | | 1 156 | 43 135 |
| SERIBALA | 1 229 | | | 1 229 | |
| SEVARE | 1 324 | | | 1 324 | 46 470 |
| SIKASSO | 853 | | | 853 | 32 775 |
| SOFARA | 1 227 | | | 1 227 | 43 070 |
| TOMBOUCTOU | 1 260 | | 605 | 1 865 | 88 695 |
| YANFOLILA | 1 062 | 107 | | 1 169 | 27 000 |
| ZEGOUA | 755 | | | 755 | |

Source :SYNTRUI

Annuaire statistique des transports 2002

R88 Tarifs de transports interurbains de voyageurs par autocar

Axe national Bamako - Intérieur du Mali

Tarifs de référence en 2002

| Destination | Distance totale (km) | Tarif par | |
|----------------------|----------------------------|--------------------|----------------------------|
| | | voyageur (FCFA) | voyageur-Km (FCFA/V-Km) |
| BANAMBA | 149 | 2 500 | 16,78 |
| BANDIAGARA | 697 | 8 000 | 11,48 |
| BANKASS | 685 | 8 000 | 11,68 |
| BLA | 329 | 3 500 | 10,64 |
| BONI | 890 | 9 500 | 10,67 |
| BOUGOUNI | 163 | 2 000 | 12,27 |
| DIRE | 881 | 18 700 | 21,23 |
| DJENNE | 574 | 7 000 | 12,20 |
| DOUMENTZA | 810 | 9 000 | 11,11 |
| FANA | 130 | 1 750 | 13,48 |
| GAO | 1 208 | 14 000 | 11,59 |
| GOSÏI | 1 060 | 11 550 | 10,90 |
| HOMBORI | 970 | 1 000 | 1,03 |
| KATI | 15 | 350 | 23,33 |
| KOLOKANI | 125 | 3 100 | 24,80 |
| KONAN | 721 | 7 500 | 10,40 |
| KORO via SOMADOUYOU | 737 | 10 500 | 14,25 |
| KOULIKORO | 59 | 900 | 15,25 |
| KOUMANTOUN | 243 | 3 000 | 12,35 |
| KOURY | 500 | 6 500 | 13,00 |
| KOUTIALA | 400 | 4 500 | 11,25 |
| MOPTI | 646 | 7 000 | 10,84 |
| NARA via KOLOKANI | 375 | 7 000 | 18,67 |
| NIENA | 300 | 3 500 | 11,67 |
| NIONO | 339 | 4 000 | 11,80 |
| NIORO | 433 | 13 750 | 31,78 |
| SAN | 434 | 5 000 | 11,52 |
| SEGOU | 235 | 2 500 | 10,64 |
| SIKASSO via BOUGOUNI | 372 | 4 000 | 10,75 |
| SIKASSO via KOUTIALA | 530 | 5 500 | 10,38 |
| TOMBOUCTOU | 944 | 14 850 | 15,73 |
| TOMINIAN | 490 | 5 500 | 11,22 |
| DJEMA | | 13 000 | |
| ZEGOUA | 472 | 6 500 | 13,77 |
| KITA | | 3 000 | |
| SIBY | | 1 000 | |

| Destination | Distance totale (km) | Tarif par | |
|----------------|----------------------|-----------------|-------------------------|
| | | voyageur (FCFA) | voyageur-Km (FCFA/V-Km) |
| NARENA | | 1 750 | |
| BAYAN | | 2 300 | |
| KOUREMALE | | 2 750 | |
| BANKOUMANA | | 1 100 | |
| KANGABA | | 1 750 | |
| KELA | | 1 850 | |
| KENIEGUE | | 2 300 | |
| DJOULAFODO | | 3 000 | |
| OUELESSEBOUGOU | | 1 250 | |
| TONKA | | 20 900 | |
| DIRE VIA NIONO | | 7 600 | |

SOURCES : SYNTRUI
 Annuaire statistique des transports 2002

DISTRIBUTION ALIMENTAIRE GRATUITE

| N° | Origine | Destination | Quantités (t) | Distances (Km) | Prix (KM) | Transporteurs |
|--------------|---------|---------------|---------------|----------------|-----------|-----------------------|
| 1 | Bamako | Sahel | 225 | 658 | 110 | Aly Badra |
| 2 | Bamako | Karakoro | 352 | 658 | 110 | Hamady Daou |
| 3 | Bamako | Djélébou | 491 | 643 | 110 | Abdoulaye Ongoïba |
| 4 | Bamako | Koussané | 427 | 663 | 110 | Amadou Sow |
| 5 | Bamako | Grouméra | 89 | 385 | 110 | Bakary Nimaga |
| 6 | Bamako | Béma | 592 | 395 | 110 | Mamadou Sissoko |
| 7 | Bamako | Fassoudébé | 112 | 407 | 105 | Sékou Diarra |
| 8 | Bamako | Guédébine | 113 | 405 | 100 | Lalla Haidara |
| 9 | Bamako | Nioro-Urbain | 670 | 421 | 105 | Hamana Haidara |
| 10 | Bamako | Kadiaba Kadie | 238 | 436 | 100 | Youba Diakité |
| 11 | Bamako | Guéténa | 220 | 433 | 100 | Youssef Salamanta |
| 12 | Bamako | Nioro Tougour | 307 | 427 | 100 | Ousmane Baby |
| 13 | Bamako | Yérééré | 358 | 439 | 100 | Bakary Nimaga |
| 14 | Bamako | Gavinavé | 312 | 460 | 100 | Alassane Koné |
| 15 | Bamako | Youri | 122 | 451 | 100 | Ogobara Dougnon |
| 16 | Bamako | Diaye-Coura | 296 | 481 | 100 | Youssef Diarra |
| 17 | Bamako | Gogul | 290 | 486 | 105 | Cheick Oumar Tall |
| 18 | Bamako | Diabigué | 228 | 451 | 100 | Sidiki Sidibé |
| 19 | Bamako | Diarra | 170 | 474 | 100 | Bocar Komota |
| 20 | Segou | Trougoumbé | 301 | 701 | 95 | Cheick Sidi Tabaradaf |
| 21 | Segou | Baniéré-Kore | 145 | 709 | 95 | Gouror Daou |
| 22 | Segou | Nara | 596 | 610 | 105 | Abou Bacar Samaké |
| 23 | Segou | Korong | 238 | 650 | 105 | Moussa Sawadogo |
| 24 | Segou | Ouagadougou | 384 | 583 | 100 | Boul Kassoum Tigana |
| 25 | Segou | Guéneibé | 188 | 640 | 105 | Bocar Kissowo |
| 26 | Segou | Dogofry | 724 | 726 | 105 | Mamoutou Coulibaly |
| 27 | Segou | Allahina | 244 | 746 | 105 | Baba Ticambo |
| 28 | Segou | Dabo | 200 | 762 | 105 | Amadou Sawadogo |
| 29 | Segou | Dilly | 863 | 906 | 105 | Hamadoun Bocoum |
| | Total | | 9513 | | | |
| Total | | | | | | |

Axe Bamako-Kayes

| Item | Coûts officiels chemin de fer F cfa | Coût ordinaire route F cfa | Coût total Bamako-cercle Kayes CF cfa | Coût DAG F cfa/T | Ecart F cfa |
|------|---|----------------------------|---|---------------------|----------------|
| | | Kayes-Aourou | Kayes-Koussané | | |
| Bar | 12.684 (Wa) | 20.000 | 20.000 | | |
| Kay | de 30 et 40 | | 32.684 | 71.995 | 41.218 |
| Kay | (tonnes) | | 32.684 | 71.995 | 41.218 |

Axe Bamako-Nioro et Segou-Nioro

| | Bamako-Ni | Segou-Nioro | Ecart | % |
|-------|-----------|-------------|--------|----|
| Coû | 45.081 | 68.992 | 21.191 | 48 |
| F cfa | | | | |

Axe Bamako-Nioro et Segou-Nara

| | Bamako-Ni | Segou-Nara | Ecart | % |
|-------|-----------|------------|--------|------|
| Coû | 45.081 | 68.297 | 23.216 | 51,5 |
| F cfa | | | | |

Source: Cellule d'appui au Développement de Base

TARIFS URBAINS DE PASSAGERS DISTRICT DE BAMAKO ET ENVIRONNANT

| Sotrama et Douzoumi | | Tarifs |
|---------------------|--|--------|
| Zone 1 et Zone 2 | | 100 |
| Zone 3 | | 125 |
| Zone 4 | | 150 |
| Zone 5 | | 175 |

| Taxi | | Tarifs |
|--------|--|--------|
| Zone 1 | | 780 |
| Zone 2 | | 1580 |
| Zone 3 | | 2080 |
| Zone 4 | | |

ZONES DE TRANSPORTS URBAINS DE PASSAGERS DISTRICT DE BAMAKO ET ENVIRONNANT.

| ZONE 1 | ZONE 2 | ZONE 3 | ZONE 4 | ZONE 5 |
|------------------|-------------------|---------------------------|---------------------|---------------|
| Hamadialaye | Lafabougou | Sébénicoro | Kalabari-Bougou | Kabala |
| Ancien Aéroport | Institut Marchoux | Kalabari-Coura | Yirimadio | Trebari |
| N'tomicorobougou | Marcel | Bako-Djikoroni | Méguin-Sikoro | Konimbabougou |
| Bolhara | Djikoroni | Sabalibougou | Lido | Tithougou |
| Ouolofougou | Korofina | Daoudanougou | Nakoba-Sirakoro | Konaté-bougou |
| Bamako-Koura | Djelibougou | Faladié | (Ancien route Kati) | Kodjan-bougou |
| Bagacadi | Banconi | Magnambougou | Centre emeteur | |
| Missira | Torolorobougou | Diandigoula | (route Kati) | |
| Zone Hypocrome | Filabougou | Chocorodji | Kalabancoro | |
| Sonatain | Sogoniko - Samé | Niamacrobougou | Sanharébougou | |
| OPAM | Quartier-Mali | BanariKabougou | Kalabancoura-ACI | |
| Abattoire | | Missabougou | Carantiguibougou | |
| Lazaret | | Gare routière de Sogoniko | | |
| Badalabougou | | Pionmassana | | |
| Coline Badala | | Roulkasoumbougou | | |
| Séma | | Soluba | | |
| | | Tienindji | | |
| | | Institut jeunes Aveugles | | |
| | | Koulouba | | |
| | | Point-G | | |
| | | Sikoroni | | |
| | | Taliko | | |

Prise en charge des frais de manutention à la réception de l'aide alimentaire

| Commune | Quantité tonn | Frais déchargement | | A la charge | |
|----------------------|---------------|--|---|-----------------|-----------------|
| | | Fcfa/tonne | | Du transporteur | Des populations |
| Nara | | 500 | x | | x |
| Ouagadougou | | 1000 (+ gardiennage) | | | |
| Dily | | 500 | x | | |
| Dogofry | | | x | | |
| Allahina | | 500 | x | | |
| Trougoubé | | 750 | | | |
| Diarra | | Investissement humain | | | |
| Gogui | | 1000 (+ gardiennage) | | | |
| Bema | | 500 | x | | |
| Fassoudebé | | 500 | x | | |
| Nioro-urbain | | 750 | | | |
| Guétema | | 1750 | | | |
| Gadiaba Kadiel | | 750 | | | |
| Djélebou | | | | | |
| Karakoro | | | | | |
| Sahel | | | | | |
| Source: l'Etude | | | | | |
| Transport Secondaire | | | | | |
| Commune | Mode de trans | Frais de Transport | Difficultés rencontrées | | |
| Nara | Charettes | | | | |
| Ouagadougou | Camion | 500f/Sac | | | |
| Dily | Charettes | 100f/sac(-25Km) | Faible physique des ânes dû au manque des nourriture Mauvais état physique des ânes | | |
| Dily | Camion | 2000f/Sac (+50 Km) | | | |
| Dogofry | Camion | 750f/Sac | | | |
| Allahina | Camion | | | | |
| Trougoubé | Camion | 500f/Sac | | | |
| Diarra | Charettes | | | | |
| Diabigué | Camion | 1000f/Sac | Etat physique des ânes | | |
| Gogui | Camion | 650f/Sac ou emprunt par certain village des | | | |
| | | Véhicule de projet en assurant les carburants | | | |
| Bema | Charettes | | | | |
| Fassoudebé | Charettes | | | | |
| Nioro-urbain | | | | | |
| Guétema | Charettes | | | | |
| Gadiaba Kadiel | | | | | |
| Djélebou | Charettes | | | | |
| Karakoro | Camion | 250f/Sac | Prise en charge du transport secondaire | | |
| Sahel | Charettes | | | | |

Source: Cellule d'appui au Développement de Base

| R101 Estimation du coût d'exploitation | | | | | |
|---|-----------------------------|-----------|--|------|-----------------------|
| d'un véhicule de transport en commun de voyageurs(4 places) | | | | | |
| Liaison urbaine | | | | | |
| DONNÉES DE BASE | | | DETAILS DE CALCUL | | Prix TTC (FCFA/Km) |
| Pays | Mali | | | | |
| Type de route | Route revêtue en moyen état | | Coûts fixes | | |
| Catégorie de véhicule | taxi | | Amortissement | | 12,12 |
| Conditions économiques | dép-02 | | Frais financiers | | 3,94 |
| Caractéristiques du véhicule | | | Assurances véhicule | | 5,21 |
| Etat du véhicule à l'achat | Véhicule d'occasion | | Assurances marchandises | | 0,00 |
| Marque et type | R12 | | Salaires et charges salariales | | 6,87 |
| Carburant | ESSENCE | | Taxes et droits divers | | 2,42 |
| Capacité (charge utile) | 4 places | | Total Coûts fixes | | 30,56 |
| Nombre total de pneus | 5 4x1 | | | | |
| Eléments financiers | | | Coûts variables | | |
| | unité | Prix TTC | Carburant | | 43,90 |
| Prix du véhicule avec pneus | (FCFA) | 2 000 000 | Lubrifiants | | 4,00 |
| Prix d'un pneu neuf | (FCFA) | 80 000 | Pneumatiques | | 6,00 |
| Prix du carburant | (FCFA/litre) | 438 | Entretien et réparation | | 7,27 |
| Prix des lubrifiants | (FCFA/litre) | 1 000 | Frais de route | | 0,00 |
| Assurances véhicule | (FCFA/an) | 430 000 | Total Coûts variables | | 60,87 |
| Assurances personnes transportées | (FCFA/an) | | Frais Généraux | | 8,08 |
| Salaires équipage | (FCFA/mois) | 45 000 | Coût d'exploitation du véhicule | | 100,83 |
| Charges salariales | (FCFA/mois) | 10 850 | | | |
| Frais de route (*) | (FCFA/an) | | COUT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE | | |
| Taxes et droits divers (**) | (FCFA/an) | 200 000 | | | |
| Conditions d'exploitation | | | unité | | |
| | | | | | (FCFA/V-Km) |
| Ratio chauffeur/véhicule | | 1,00 | Taux de remplissage moyen | 70% | 36,73 |
| Durée de vie du véhicule (***) | (années) | 2 | | 80% | 31,28 |
| Kilométrage annuel | (km/an) | 82 500 | | 90% | 27,79 |
| Durée de vie moyenne de pneus neufs | (km) | 40 000 | | 100% | 25,01 |
| Kms parcourus entre deux vidanges | (km) | 2 000 | Taux pratiqués | | |
| Consommation de carburant | (litres/100 km) | 10 | Liaison urbaine : | | (FCFA/V-Km) |
| Consommation de lubrifiants | (litres/vidange) | 8 | | | |
| Entretien et réparation | (FCFA/an) | 600 000 | - distance moyenne de transport | | |
| Frais généraux | (% autres coûts) | 10,0% | - tarif par passager | | |
| Frais financiers sur le capital investi | (%/an) | 16,0% | | | |
| Valeur résiduelle du véhicule | (% prix du véhicule) | 0,0% | | | |
| Source : Syndicat des transports | | | | | |
| QTR (19 002) | | | | | |

R101 Estimation du coût d'exploitation

d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (50 places)

Liaison Interurbaine : Bamako - MOPTI

| DONNEES DE BASE | | | DETAILS DE CALCUL | | Prix TTC (FCFA/Km) |
|---|-----------------------------|------------|---|------|-----------------------|
| Pays | Mali | | Coûts fixes | | |
| Type de route | Route revêtue en moyen état | | Amortissement | | 56,29 |
| Catégorie de véhicule | autobus | | Frais financiers | | 25,93 |
| Conditions économiques | déc-02 | | Assurances véhicule | | 1,13 |
| Caractéristiques du véhicule | | | Assurances marchandises | | 3,26 |
| Etat du véhicule à l'achat | | | Salaires et charges salariales | | 9,03 |
| Marque et type | | | Taxes et droits divers | | 5,91 |
| Carburant utilisé | | | Total Coûts fixes | | 106,86 |
| Capacité (charge utile) | | | Coûts variables | | |
| Nombre total de pneus | | | Carburant | | 125,65 |
| Etéments financiers | | | Lubrifiants | | 4,80 |
| | unité | Prix TTC | Pneumatiques | | 47,25 |
| Prix du véhicule avec pneus | (FCFA) | 30 000 000 | Entretien et réparation | | 18,58 |
| Prix d'un pneu neuf | (FCFA) | 315 000 | Frais de route | | 36,70 |
| Prix du carburant | (FCFA/litre) | 350 | Total Coûts variables | | 234,98 |
| Prix des lubrifiants | (FCFA/litre) | 1 000 | Frais Généraux | | 33,59 |
| Assurances véhicule | (FCFA/an) | 200 000 | Coût d'exploitation du véhicule | | 358,53 |
| Assurances personnes transportées | (FCFA/an) | 580 000 | COÛT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE | | |
| Salaires équipage | (FCFA/mois) | 130 000 | | | |
| Charges salariales | (FCFA/an) | 46 000 | | | |
| Frais de route (*) | (FCFA/an) | 6 875 000 | | | |
| Taxes et droits divers (**) | (FCFA/an) | 1 050 000 | | | |
| Conditions d'exploitation | | | | | |
| | unité | | | | |
| Ratio chauffeur/véhicule | | 1,00 | Taux de remplissage moyen | 70% | 16,56 |
| Durée de vie du véhicule (***) | (années) | 3 | | 80% | 9,24 |
| Kilométrage annuel | (km/an) | 177 850 | | 90% | 8,21 |
| Durée de vie train de pneus neufs | (km) | 40 000 | | 100% | 7,39 |
| Kms parcourus entre deux vidanges | (km) | 5 000 | Tarifs pratiqués | | |
| Consommation de carburant | (litres/100 km) | 35 | Liaison Interurbaine : Bamako - Gao | | (FCFA/V-Km) |
| Consommation de lubrifiants | (litres/vidange) | 24 | | | 6,75 |
| Entretien et réparation | (FCFA/an) | 3300 000 | - distance moyenne de transport | | 1 200 km |
| Frais généraux | (% autres coûts) | 10,0% | - tarif par passager | | 10 500 FCFA |
| Frais financiers sur le capital investi | (%/an) | 16,0% | | | |
| Valeur résiduelle du véhicule | (% prix du véhicule) | 0,0% | | | |

Source : Bani Transports

(*) frais de route (40 000 FCFA/voyage AR), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (230 000 FCFA/an), droits de visite technique (20 000 FCFA/an).

DTR (16 000 FCFA/voyage AR).

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

R104 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)

Liaison Interurbaine : Bamako - Nioro

| DONNEES DE BASE | | | DETAILS DE CALCUL | |
|---|--|------------|---|-----------------------|
| Pays | Mali | | | Prix TTC (FCFA/Km) |
| Type de route | Route en terre et piste en état passable | | Coûts fixes | |
| Catégorie de véhicule | Camion moyen | | Amortissement | 84,375 |
| Conditions économiques | déc-02 | | Frais financiers | 0 |
| Caractéristiques du véhicule | | | Assurances véhicule | 37,5 |
| Etat du véhicule à l'achat | Véhicule d'occasion | | Assurances marchandises | 0 |
| Marque et type | Mercedes | | Salaires et charges salariales | 45 |
| Carburant utilisé | Gas-oil | | Taxes et droits divers | 20,7875 |
| Capacité (charge utile) | 10 tonnes | | Total Coûts fixes | 182,6625 |
| Nombre total de pneus | 7 (8+1 de secours) | | Coûts variables | |
| Éléments financiers | | | Carburant | 224,375 |
| | unité | Prix TTC | Lubrifiants | 14 |
| Prix du véhicule avec pneus | (FCFA) | 27 000 000 | Pneumatiques | 64,6875 |
| Prix d'un pneu neuf | (FCFA) | 345 000 | Entretien et réparation | 150 |
| Prix du carburant | (FCFA/litre) | 358 | Frais de route | 65 |
| Prix des lubrifiants | (FCFA/litre) | 1 600 | Total Coûts variables | 518,0625 |
| Assurances véhicule | (FCFA/an) | 520 000 | Frais Généraux | 35,03625 |
| Assurances marchandises | (FCFA/an) | | Coût d'exploitation du véhicule | 735,76125 |
| Salaires équipage | (FCFA/mois) | 60 000 | COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE | |
| Charges salariales | (FCFA/an) | | | (FCFA/T-Km) |
| Frais de route (*) | (FCFA/an) | 1 040 000 | Taux de chargement moyen | 50% |
| Taxes et droits divers (**) | (FCFA/an) | 332 600 | Aller-Retour | 50% |
| Conditions d'exploitation | | | | 70% |
| | unité | | | 80% |
| Ratio chauffeur/véhicule | | 1,00 | Tarifs pratiqués | |
| Durée de vie du véhicule (***) | (années) | 20 | | (FCFA/T-Km) |
| Kilométrage annuel | (km/an) | 16 000 | | 93,75 |
| Durée de vie train de pneus neufs | (km) | 32 000 | Baie routière Bamako - Nioro | |
| Kms parcourus entre deux vidanges | (km) | 2 000 | - distance moyenne de transport | 480 km |
| Consommation de carburant | (litres/100 km) | 63 | - tarif par tonne | 45 000 FCFA |
| Consommation de lubrifiants | (litres/vidange) | 28 | | |
| Entretien et réparation | (FCFA/an) | 2400 000 | | |
| Frais généraux | (% autres coûts) | 5,0% | | |
| Frais financiers sur le capital investi | (%/an) | 0,0% | | |
| Valeur résiduelle du véhicule | (% prix du véhicule) | 0,0% | | |

Source : base d'informations fournies par les transporteurs routiers

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

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (265 000 FCFA/an), droits de visite technique (10 000 FCFA/an),
DTR (3 600 FCFA/voyage).

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

R105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (30 tonnes de charge utile)

Transport International

| DONNÉES DE BASE | | | DETAILS DE CALCUL | | Prix TTC (FCFA/Km) |
|---|-----------------------------|------------|---|--------------|-----------------------|
| Pays | Mali | | Coûts fixes | | |
| Type de route | Route revêtue en moyen état | | Amortissement | | 304,00 |
| Catégorie de véhicule | Ensemble articulé | | Frais financiers | | 228,00 |
| Conditions économiques | déc-02 | | Assurances véhicule | | 13,71 |
| Caractéristiques du véhicule | | | Assurances marchandises | | 0,00 |
| Etat du véhicule à l'achat | Véhicule d'occasion | | Salaires et charges salariales | | 44,62 |
| Marque et type | | | Taxes et droits divers | | 47,71 |
| Carburant utilisé | Gas-oil | | Total Coûts fixes | | 638,04 |
| Capacité (charge utile) | 30 tonnes | | Coûts variables | | |
| Nombre total de pneus | 18 (16+2 de secours) | | Carburant | | 215,40 |
| Éléments financiers | | | Lubrifiants | | 5,96 |
| | unité | Prix TTC | Pneumatiques | | 165,38 |
| Prix du véhicule avec pneus | (FCFA) | 53 200 000 | Entretien et réparation | | 109,44 |
| Prix d'un pneu neuf | (FCFA) | 340 480 | Frais de route | | 150,00 |
| Prix du carburant | (FCFA/litre) | 359 | Total Coûts variables | | 646,17 |
| Prix des lubrifiants | (FCFA/litre) | 1 064 | Frais Généraux | | 128,42 |
| Assurances véhicule | (FCFA/an) | 480 000 | Coût d'exploitation du véhicule | | 1412,64 |
| Assurances marchandises | (FCFA/an) | | COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE | | |
| Salaires équipage | (FCFA/mois) | 127 680 | | | (FCFA/T-Km) |
| Charges salariales | (FCFA/an) | 29 368 | Taux de chargement moyen | 80% | 58,86 |
| Frais de route (*) | (FCFA/an) | 5 250 000 | Aïen-Ralour | 90% | 52,32 |
| Taxes et droits divers (**) | (FCFA/an) | 1 670 000 | | 100% | 47,09 |
| Conditions d'exploitation | | | | 120% | 39,24 |
| | unité | | Tarifs pratiqués | | (FCFA/T-Km) |
| Ratio chauffeur/véhicule | | 1,00 | divers | | 30,15 |
| Durée de vie du véhicule (***) | (années) | 5 | Kilomètres routiers : | | |
| Kilométrage annuel | (km/an) | 35 000 | Abidjan - Bamako | 1 225 km | |
| Durée de vie train de pneus neufs | (km) | 35 000 | - en conventionnel, la tonne | 32 000 FCFA | 26,12 |
| Kms parcourus entre deux vidanges | (km) | 5 000 | - par conteneur de 22 tonnes | 900 000 FCFA | 33,40 |
| Consommation de carburant | (litres/100 km) | 80 | | | |
| Consommation de lubrifiants | (litres/vidange) | 28 | | | |
| Entretien et réparation | (FCFA/an) | 3830 400 | | | |
| Frais généraux | (% autres coûts) | 10,0% | | | |
| Frais financiers sur le capital investi | (%/an) | 15,0% | | | |
| Valeur résiduelle du véhicule | (% prix du véhicule) | 0,0% | | | |

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

(*) frais de route (350 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an),
DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).

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

| R-10.5 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (50 M3 de capacité ou 42,5 tonnes de charge utile) | | | | |
|--|----------------------------|--------------------------------|---------------------------------|-----------------------|
| Transport international | | | | |
| DONNEES DE BASE | | DETAILS DE CALCUL | | Prix TTC (FCFA/Km) |
| Pays | Mali | | | |
| Type de route | Route revêtu en moyen état | Coûts fixes | | |
| Catégorie de véhicule | Ensemble articulé | Amortissement | | 114,91 |
| Conditions économiques | déc-02 | Frais financiers | | 63,84 |
| Caractéristiques du véhicule | | Assurances véhicule | | 8,00 |
| | | Assurances marchandises | | 18,00 |
| | | Salaires et charges salariales | | 33,83 |
| Etat du véhicule à l'achat | Véhicule d'occasion | Taxes et droits divers | | 18,70 |
| Marque et type | | | | |
| Carburant utilisé | Gas-oil | Total Coûts fixes | | 283,08 |
| Capacité (charge utile) | 43 tonnes | | | |
| Nombre total de pneus | 24 22+2 | | | |
| Eléments financiers | unité | Prix TTC | Coûts variables | |
| Prix du véhicule avec pneus | (FCFA) | 83 840 000 | Carburant | 215,40 |
| Prix d'un pneu neuf | (FCFA) | 345 600 | Lubrifiants | 7,45 |
| Prix du carburant | (FCFA/litre) | 359 | Pneumatiques | 227,24 |
| Prix des lubrifiants | (FCFA/litre) | 1 064 | Entretien et réparation | 53,20 |
| Assurances véhicule | (FCFA/an) | 600 000 | Frais de route | 52,50 |
| Assurances marchandises | (FCFA/an) | 1800 000 | Total Coûts variables | 666,79 |
| Salaires équipage | (FCFA/mois) | 268 000 | Frais Généraux | 60,69 |
| Charges salariales | (FCFA/an) | 171 304 | Coût d'exploitation du véhicule | 889,78 |
| Frais de route (*) | (FCFA/an) | 5 250 000 | | |
| Taxes et droits divers (**) | (FCFA/an) | 1 670 000 | | |
| COÛT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE | | | | |
| Conditions d'exploitation | unité | | | (FCFA/T-Km) |
| Ratio chauffeur/véhicule | | 1,00 | Taux de chargement moy | 80% |
| Durée de vie du véhicule (***) | (années) | 5 | Aller-Retour | 90% |
| Kilométrage annuel | (Km/an) | 100 000 | | 100% |
| Durée de vie train de pneus ne | (km) | 35 000 | | |
| Kms parcourus entre deux vida | (km) | 4 000 | Tarifs pratiqués | |
| Consommation de carburant | (l/100 km) | 80 | divers | 30,18 |
| Consommation de lubrifiants | (l/100 km) | 28 | | |
| Entretien et réparation | (FCFA/an) | 5320 000 | Abidjan - Bamako | 1 225 km |
| Frais généraux | (% autres coûts) | 10,0% | - en conventionnel, la tonne | 32 000 FCFA |
| Frais financiers sur le capital in | (%/an) | 10,0% | - par conteneur de 22 tonne | 900 000 FCFA |
| Valeur résiduelle du véhicule | (% prix du véhicule) | 10,0% | | |
| Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers | | | | |
| (*) frais de route (350 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'accroche et perceptions informelles. | | | | |
| (**) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an), DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour). | | | | |
| (***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule. | | | | |

PARC DES VEHICULES ROUTIERS

unité : nombre de véhicule
(situation du 1/1/1994 au 30/11/2002)

| REGION | BAMAKO | KAYES | KOULIKORO | SIKASSO | SEGOU | MOPTI | TOMBOUCTOU | GAO | KIDAL | TOTAL |
|-------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|--------------|
| GENRE | | | | | | | | | | |
| MOTO | 3224 | 377 | 277 | 902 | 783 | 650 | 51 | 40 | 10 | 6014 |
| VP | 45337 | 1639 | 1275 | 2346 | 2153 | 1205 | 312 | 531 | 93 | 54891 |
| V. TRANSP. COMMUN | 7662 | 231 | 353 | 455 | 643 | 108 | 20 | 27 | 3 | 9502 |
| CAMION | 4543 | 851 | 213 | 591 | 524 | 250 | 94 | 143 | 21 | 7230 |
| CAMIONNETTE | 7814 | 491 | 466 | 693 | 736 | 388 | 115 | 169 | 50 | 10922 |
| REMORQUE | 70 | 1 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 77 |
| SEMI-REMORQUE | 2635 | 104 | 53 | 992 | 354 | 142 | 0 | 28 | 6 | 4333 |
| TRACTEUR ROUTIER | 2635 | 121 | 20 | 1056 | 381 | 162 | 2 | 26 | 5 | 4417 |
| AUTRES VEHICULES | 553 | 10 | 14 | 21 | 15 | 13 | 4 | 4 | 4 | 847 |
| TOTAL | 74492 | 3834 | 2683 | 7058 | 5290 | 2918 | 698 | 968 | 192 | 98033 |

ACCIDENTS CORPORELS 2002 À BAMAKO

Nombre d'accidents :..... 1194

Nombre de victimes :..... 1499

| Nombre accidents | | | | Usagers Impliqués | | | |
|----------------------|------|--------------------------|------|-------------------|-----|------------------------------------|-----|
| Repartition par mois | | Repartition hebdomadaire | | Repartition / Age | | Accident / catégorie d'utilisateur | |
| Janvier | 116 | Lundi | 173 | 0 - 17 ans | 121 | Pieton | 370 |
| Février | 90 | Mardi | 154 | 18 - 25 | 504 | Vélo | 84 |
| Mars | 94 | Mercredi | 190 | 26 - 35 | 708 | Deux roues | 772 |
| Avril | 92 | Jeudi | 155 | 36 - 45 | 371 | Véhicules légers | 810 |
| Mai | 110 | Vendredi | 158 | 46 - 59 | 196 | Transport collectif | 283 |
| Juin | 103 | Samedi | 154 | > 59 ans | 50 | Poids lourds | 88 |
| Juillet | 89 | Dimanche | 156 | | | | |
| Août | 120 | Indéterminés | 54 | | | | |
| Septembre | 83 | Total | 1194 | | | | |
| Octobre | 89 | | | | | | |
| Novembre | 102 | | | | | | |
| Décembre | 93 | | | | | | |
| Indéterminés | 129 | | | | | | |
| Total | 1194 | | | | | | |

| Implication par sexe | |
|----------------------|------|
| Femmes | 185 |
| Hommes | 2147 |

| Localisation | | Repartition Horaire | |
|-------------------|------|---------------------|------|
| Intersection | 406 | Matin | 347 |
| Hors intersection | 682 | Après midi | 445 |
| Indéterminées | 106 | Soir | 238 |
| Total | 1194 | Indéterminés | 154 |
| | | Total | 1194 |

| Type victimes | Nombre accidents Par communes | | | | | |
|--------------------|-------------------------------|------|-------|------|-----------|------|
| | Commune | C II | C III | C IV | Commune V | C VI |
| Tués 154 | 132 | 152 | 218 | 202 | 362 | 128 |
| Bléssés graves 634 | | | | | | |
| Bléssés légers 711 | | | | | | |
| Total 1499 | | | | | | |

TRANSPORT FERROVIAIRE

| F-1 Offre de transport de la Régie du Chemin de Fer du Mali | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|
| Caractéristiques de la voie | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| Longueur des voies en km | 722 | 722 | 728 | 728 | 728 |
| - voie principale | 643 | 643 | 643 | 643 | 643 |
| - voie de service | 70 | 70 | 70 | 70 | 75 |
| - embranchements de desserte | 8 | 8 | 7 | 7 | 7 |
| - embranchements particuliers (DIAMOU) | 1 | 1 | 8 | 8 | 8 |
| Age de la voie principale en % | | | | | |
| - plus de 40 ans | 81 | 84 | 84 | 84 | 84 |
| - de 30 à 40 ans | 0 | 10 | | 9 | 9 |
| - de 20 à 30 ans | 13 | 4 | | 6 | 6 |
| - de 10 à 20 ans | 4 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| - moins de 10 ans | 3 | 0 | | 0 | 0 |
| Ballastage en % | | | | | |
| - normal (800 à 1000 L/M) | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 |
| - moyen (500 à 700 L/M) | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 |
| - faible ou sans (moins de 500 L/M) | 46 | 46 | 46 | 46 | 46 |
| Poids des rails en % | | | | | |
| - 25 Kg/M | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| - 26 Kg/M | 3 | 32 | 32 | 32 | 32 |
| - 30 Kg/M | 90 | 61 | 61 | 61 | 60 |
| - 35 Kg/M | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Type de rails en % | | | | | |
| - soudés | 33 | 33 | 33 | 33 | 33 |
| - éclissés | 67 | 67 | 67 | 67 | 67 |
| Travelage en % | | | | | |
| - 1500 au Km | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 |
| - 1600 ou plus au Km | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 |
| Vitesse moyenne des trains en km/h | | | | | |
| - train passagers | | 70 | 70 | 70 | 80 |
| - train marchandises | | 60 | 60 | 60 | 60 |
| Charge maximale à l'essieu (tonnes) | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 |
| Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) | | | | | |
| Ecartement : 1,00 mètre (voie métrique) | | | | | |
| Nature de la voie : unique | | | | | |

| F-2 Offre de transport de la Régie du Chemin de Fer du Mali | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Caractéristiques du matériel moteur | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| Nombre de locomotives lignes | 17 | 23 | 15 | 15 | 15 |
| Age des locomotives lignes en % | | | | | |
| - plus de 40 ans | | 4 | 4 | 1 | 3 |
| - de 31 à 40 ans | 6 | 4 | 4 | 1 | 0 |
| - de 21 à 30 ans | 12 | 13 | 13 | 4 | 8 |
| - de 16 à 20 ans | | 13 | 13 | 14 | 10 |
| - de 11 à 15 ans | 82 | 61 | 61 | 0 | 0 |
| - de 6 à 10 ans | | | | 0 | 0 |
| - 5 ans ou moins | | | | 0 | 0 |
| Taux de disponibilité (%) | 45 | 44 | 47 | 49 | 47 |
| Nombre de locomoteurs | 5 | 5 | 5 | 0 | 0 |
| Age des locomoteurs en % | | | | | |
| - plus de 40 ans | 20 | 20 | 20 | 0 | 0 |
| - de 31 à 40 ans | | | | | |
| - de 21 à 30 ans | | | | | |
| - de 16 à 20 ans | 40 | 40 | 40 | 0 | 0 |
| - de 11 à 15 ans | 40 | 40 | 40 | 0 | 0 |
| - de 6 à 10 ans | | | | | |
| - 5 ans ou moins | | | | | |
| Taux de disponibilité en % | 74 | 74 | 74 | 0 | 0 |
| Nombre d'autorails et d'automoteurs | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Age des autorails et automoteurs | | | | | |
| - % plus de 40 ans | | | | | |
| - % de 31 à 40 ans | | | | | |
| - % de 21 à 30 ans | | | | | |
| - % de 16 à 20 ans | | | | | |
| - % de 11 à 15 ans | | | | | |
| - % de 6 à 10 ans | | | | | |
| - 5 ans ou moins | | | | | |
| Taux de disponibilité en % | | | | | |
| <i>Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM).</i> | | | | | |
| <i>(*) : immobilisés toute l'année</i> | | | | | |

| F-3 Offre de transport de la Régie du Chemin de Fer du Mali | | | | | | |
|--|--------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Caractéristiques du matériel remorqué | | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| 1 - Matériel voyageurs | | | | | | |
| - voitures | nombre | 41 | 86 | 88 | 79 | 77 |
| | places | 4 580 | 6 880 | 7 040 | 6 320 | 6 160 |
| - remorques | nombre | 16 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| | places | 2 320 | 800 | 800 | 800 | 800 |
| - automoteurs | nombre | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | places | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - voitures-lits | nombre | 3 | 2 | 2 | 7 | 7 |
| | places | 80 | 80 | 80 | 280 | 280 |
| - restaurants | nombre | 1 | 1 | 1 | 4 | 4 |
| | places | 40 | 40 | 40 | 160 | 160 |
| - cuisine-bar | nombre | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 |
| | places | 38 | 40 | 40 | 120 | 120 |
| Total | nombre | 62 | 100 | 102 | 103 | 101 |
| | places | 7 038 | 7 840 | 8 000 | 7 680 | 7 520 |
| 2 - Matériel marchandises | | | | | | |
| - couverts ordinaires | nombre | 266 | 260 | 259 | 262 | 257 |
| | tonnes | 9 805 | 9 685 | 9 648 | 9 965 | 9 766 |
| - denrées périssables | nombre | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | tonnes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - frigorifiques modifiés | nombre | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | tonnes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - plateformes ordinaires | nombre | 73 | 33 | 37 | 35 | 38 |
| | tonnes | 2 890 | 1 287 | 1 443 | 1 400 | 1 330 |
| - portes autos | nombre | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | tonnes | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |
| - portes conteneurs | nombre | 11 | 55 | 55 | 53 | 53 |
| | tonnes | 415 | 2 200 | 2 200 | 2 120 | 2 120 |
| - plateformes surbaissées | nombre | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | tonnes | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |
| - tombereaux | nombre | 49 | 53 | 52 | 53 | 52 |
| | tonnes | 1 895 | 2 005 | 1 976 | 2 030 | 1 976 |
| - citernes RCFM | nombre | 40 | 37 | 37 | 42 | 37 |
| | tonnes | 1 753 | 1 621 | 1 621 | 1 932 | 1 678 |
| - citernes de particuliers | nombre | 10 | 66 | 59 | 60 | 71 |
| | tonnes | 552 | 3 643 | 3 304 | 2 478 | 2 911 |
| Total | nombre | 453 | 508 | 503 | 509 | 512 |
| | tonnes | 17 470 | 20 601 | 20 352 | 20 085 | 19 941 |
| <i>Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM).</i> | | | | | | |

| F-5 Statistiques d'exploitation de la Régie du Chemin de Fer du Mali | | | | | | |
|--|--------------------|-------|--------|--------|--------|--------|
| Désignation | Unité | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| 1 - Données financières | | | | | | |
| PRODUITS D'EXPLOITATION | millions FCFA | 9 483 | 8 604 | 9 601 | 8 426 | 9 130 |
| recettes marchandises | id | 6 042 | 5 021 | 5 251 | 4 456 | 4 956 |
| recettes voyageurs | id | 2 949 | 2 852 | 2 806 | 3 059 | 3 075 |
| subventions d'exploitation de l'Etat | id | 150 | 417 | 150 | 150 | 150 |
| autres produits d'exploitation | id | 119 | 118 | 147 | 89 | 66 |
| autres produits | id | 221 | 199 | 266 | 83 | 171 |
| autres subventions | id | | | 345 | 589 | 221 |
| transfert de charges | | 1 669 | | | | 491 |
| CHARGES D'EXPLOITATION | id | 9 120 | 10 458 | 8 857 | 7 547 | 10 199 |
| consommation matières | id | 3 371 | 2 755 | 3 887 | 2 967 | 3 660 |
| fraîs de Personnel | id | 2 725 | 3 433 | 3 510 | 3 744 | 3 584 |
| impôts et taxes | id | 311 | 331 | 391 | 323 | 369 |
| autres charges | id | 2 712 | 3 977 | 1 069 | 513 | 2 602 |
| MARGE BRUTE D'EXPLOITATION | id | 362 | -1 894 | 743 | 879 | -1 067 |
| amortissements et provisions | id | 1 669 | 1 715 | 2 113 | 1 800 | 1 587 |
| charges financières | id | 267 | 412 | 267 | 530 | 293 |
| charges exceptionnelles | | | | | | 1 913 |
| impôts sur les bénéfices | id | 438 | 142 | 65 | 56 | 83 |
| RESULTAT NET D'EXPLOITATION | id | 2 012 | -4 163 | -1 787 | -3 377 | -4 920 |
| 2 - Données de production | | | | | | |
| UNITES DE SYNTHESE | | | | | | |
| unités de trafic Ukm = Vkm+Tkm | millions U-Km | 474 | 452 | 397 | 369 | 386 |
| effectifs totaux | nombre d'agents | 1 494 | 1 489 | 1 475 | 1 482 | 1 405 |
| unités de trafic car agent | unités U-Km / age | 317 | 303 | 299 | 252 | 276 |
| MARCHANDISES | | | | | | |
| charges marchandises | millions FCFA | nd. | nd. | nd. | nd. | nd. |
| tonnage | milliers de tonnes | 566 | 535 | 436 | 359 | 392 |
| tonnes-kilomètres | millions T-Km | 256 | 241 | 193 | 161 | 188 |
| distance moyenne de transport | Km | 453 | 450 | 440 | 451 | 494 |
| coût moyen | FCFA / T-Km | nd. | nd. | nd. | nd. | nd. |
| recette moyenne | FCFA / T-Km | 24 | 28 | 32 | 33 | 33 |
| recette moyenne/coût moyen | % | nd. | nd. | nd. | nd. | nd. |
| VOYAGEURS | | | | | | |
| charges-voyageurs | millions FCFA | nd. | nd. | nd. | nd. | nd. |
| nombre de voyageurs (milliers) | milliers | 790 | 778 | 682 | 649 | 651 |
| voyageurs - km (millions) | millions | 219 | 210 | 204 | 208 | 196 |
| distance moyenne de transport (km) | Km | 276 | 270 | 299 | 321 | 356 |
| coût moyen (FCFA / voyageur-km) | FCFA / V-Km | nd. | nd. | nd. | nd. | nd. |
| recette moyenne (FCFA / voyageur-km) | FCFA / V-Km | 13 | 14 | 15 | 15 | 15 |
| recette moyenne / coût moyen (%) | % | nd. | nd. | nd. | nd. | nd. |
| <i>Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM)</i> | | | | | | |

F-5 Indicateurs de performance de la Régie du Chemin de Fer du Mali

| Désignation | Unités | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-----------------------------|--------|--------|-------|-------|-------|
| 1. Productivité globale | | | | | | |
| Longueur totale des lignes | km | 643 | 643 | 643 | 643 | 643 |
| Unités de trafic (Ukm = Vkm + Tkm) | millions Ukm | 274 | 452 | 397 | 369 | 306 |
| Effectifs totaux | nombre d'agents | 1 484 | 1 489 | 1 475 | 1 462 | 1 405 |
| Masse salariale | millions FCFA | 2 725 | 3 434 | 2 830 | 3 745 | 3 564 |
| Recettes sans subvention de l'Etat | id | 10 022 | 9 890 | 9 106 | 7 922 | 6 086 |
| Recettes avec subvention de l'Etat | id | 10 172 | 10 040 | 9 801 | 8 397 | 8 245 |
| Dépenses d'exploitation courantes | id | 10 172 | 10 040 | 9 801 | 8 397 | 8 245 |
| Unités de trafic par agent | milliers Ukm / agent | 317 | 303 | 269 | 252 | 275 |
| Densité de trafic | milliers Ukm / Km de ligne | 437 | 702 | 617 | 574 | 500 |
| Nombre d'agents par km de ligne | nombre | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Salaires annuel moyen du personnel | milliers FCFA | 2 725 | 3 434 | 2 830 | 3 745 | 3 564 |
| Salaires / Recettes totales | % | 27 | 34 | 29 | 49 | 44 |
| Salaires / Unités de trafic | FCFA/Ukm | 6 | 8 | 7 | 15 | 9 |
| Recettes totales / Dépenses courantes | % | 112 | 98 | | | |
| Recettes sans subvention de l'Etat / Dépenses courantes | % | 110 | 94 | | | |
| 2. Productivité marchandises | | | | | | |
| Tonnage | milliers tonnes | 588 | 536 | 438 | 358 | 382 |
| Tonnes - kilomètres | millions T-Km | 256 | 241 | 153 | 160 | 188 |
| Nombre total de wagons | nombre | 453 | 508 | 503 | 529 | 512 |
| Charge utile totale | milliers tonnes | 17 | 20 | 26 | 20 | 20 |
| Recettes marchandises | millions FCFA | 6 825 | 6 745 | 5 251 | 4 456 | 6 077 |
| Coût de production services marchandises | millions FCFA | nd | nd | nd | nd | nd |
| Distance moyenne de transport | Km | 453 | 450 | 420 | 451 | 494 |
| Densité de trafic | milliers T-Km / Km de ligne | 399 | 375 | 300 | 251 | 295 |
| Tkm / nombre de wagons | milliers T-Km / wagon | 565 | 475 | 384 | 317 | 371 |
| Tonnage transporté / charge utile totale | nombre | 32 | 28 | | | |
| Recettes marchandises / coût de production | % | nd | nd | nd | nd | nd |
| 3. Productivité voyageurs | | | | | | |
| Nombre de voyageurs | milliers | 780 | 774 | 682 | 649 | 551 |
| Voyageurs - kilomètres | millions V-Km | 218 | 210 | 204 | 208 | 196 |
| Nombre total de voitures | nombre | 67 | 100 | 102 | 103 | 101 |
| Nombre total de sièges offerts | nombre | 7 038 | 7 790 | 8 000 | 7 680 | 7 575 |
| Recettes voyageurs | millions FCFA | 2 840 | 2 341 | 2 905 | 3 058 | 3 028 |
| Coût de production services voyageurs | millions FCFA | nd | nd | nd | nd | nd |
| Distance moyenne de transport | Km | 276 | 270 | 295 | 321 | 356 |
| Densité de trafic | milliers V-Km / Km de ligne | 339 | 327 | 317 | 324 | 305 |
| Voyageurs-kilomètres / nombre de voitures | milliers V-Km / voiture | 3 519 | 2 104 | 2 000 | 2 020 | 1 944 |
| Nbr de voyageurs / nbr de sièges offerts | nombre | 112 | 100 | 85 | 84 | 73 |
| Recettes voyageurs / coût de production | % | nd | nd | nd | nd | nd |

Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM).

F-7.1 Trafic à l'importation de la RCFM en wagons complets

| Produits transportés | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|----------------------|------|------|------|------|------|
|----------------------|------|------|------|------|------|

1. Tonnage transporté (1.000 tonnes)

| | | | | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Total tous produits | 340 | 257 | 276 | 230 | 230 |
| Céréales | 52 | 35 | 52 | 46 | 12 |
| Produits alimentaires | 19 | 1 | 4 | 6 | 17 |
| Produits chimiques | 4 | 2 | 2 | | |
| Matériel et Equipement | 3 | 6 | 7 | 1 | 1 |
| Véhicules et pièces détachées | 2 | 1 | 1 | | |
| Matériaux de construction | 5 | 5 | 20 | 5 | 3 |
| Marchandises en conteneurs | 102 | 73 | 79 | 76 | 76 |
| Hydrocarbures | 55 | 50 | 49 | 41 | 46 |
| Autres produits importés | 98 | 83 | 62 | 55 | 75 |

2. Distance moyenne parcourue (Km)

| | | | | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Total tous produits | 447 | 465 | 416 | 438 | 438 |
| Céréales | 390 | 426 | 383 | 354 | 502 |
| Produits alimentaires | 379 | 108 | 200 | 436 | 329 |
| Produits chimiques | 557 | 553 | 529 | 600 | 600 |
| Matériel et Equipement | 572 | 386 | 437 | 530 | 484 |
| Véhicules et pièces détachées | 462 | 425 | 208 | 336 | 586 |
| Matériaux de construction | 421 | 512 | 265 | 296 | 631 |
| Marchandises en conteneurs | 518 | 524 | 479 | 475 | 558 |
| Hydrocarbures | 264 | 287 | 355 | 402 | 405 |
| Autres produits importés | 511 | 543 | 638 | 664 | 645 |

3. Recette moyenne (FCFA / T-Km)

| | | | | | |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Total tous produits | 28 | 28 | 33 | 32 | 32 |
| Céréales | 26 | 27 | 30 | 29 | 28 |
| Produits alimentaires | 30 | 41 | 40 | 42 | 28 |
| Produits chimiques | 33 | 34 | 32 | 38 | 19 |
| Matériel et Equipement | 33 | 30 | 32 | 32 | 48 |
| Véhicules et pièces détachées | 65 | 86 | 91 | 69 | 36 |
| Matériaux de construction | 30 | 30 | 32 | 35 | 32 |
| Marchandises en conteneurs | 27 | 27 | 30 | 30 | 29 |
| Hydrocarbures | 38 | 41 | 45 | 43 | 42 |
| Autres produits importés | 24 | 24 | 27 | 28 | 43 |

Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM)

F-7.2 Trafic à l'exportation de la RCFM en wagons complets

| Produits transportés | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|----------------------|------|------|------|------|------|
|----------------------|------|------|------|------|------|

Tonnage transporté (1.000 tonnes)

| | | | | | |
|------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Total tous produits | 115 | 98 | 82 | 44 | 80 |
| Céréales | 1 | 0 | 1 | 1 | 18 |
| Coton et produits cotonniers | 22 | 20 | 21 | 8 | 16 |
| Fruits et légumes | 6 | 11 | 7 | 11 | 16 |
| Amandes et beurre de karité | 0 | 0 | | | |
| Colas | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
| Peaux et cuirs | 0 | 0 | | | |
| Gomme arabique | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tourteaux | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Marchandises en conteneurs | 67 | 56 | 45 | 15 | 40 |
| Autres produits exportés | 8 | 6 | 2 | 4 | 2 |

Distance moyenne parcourue (Km)

| | | | | | |
|------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Total tous produits | 556 | 558 | 549 | 556 | 556 |
| Céréales | 585 | 525 | 588 | 584 | 579 |
| Coton et produits cotonniers | 489 | 470 | 470 | 441 | 496 |
| Fruits et légumes | 567 | 588 | 588 | 585 | 588 |
| Amandes et beurre de karité | | | | | |
| Colas | 588 | 584 | 588 | 590 | 588 |
| Peaux et cuirs | | 600 | 550 | | |
| Gomme arabique | 433 | | | | |
| Tourteaux | 586 | | | | |
| Marchandises en conteneurs | 586 | 585 | 584 | 574 | 587 |
| Autres produits exportés | 437 | 182 | 191 | 514 | 751 |

Recette moyenne (FCFA / T-Km)

| | | | | | |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Total tous produits | 16 | 18 | 20 | 24 | 24 |
| Céréales | 20 | 20 | 23 | 23 | 23 |
| Coton et produits cotonniers | 24 | 25 | 28 | 29 | 27 |
| Fruits et légumes | 24 | 24 | 27 | 28 | 28 |
| Amandes et beurre de karité | | | | | |
| Colas | 31 | 32 | 39 | 37 | 38 |
| Peaux et cuirs | | 17 | 18 | | |
| Gomme arabique | 15 | | | | |
| Tourteaux | 17 | | | | |
| Marchandises en conteneurs | 11 | 12 | 13 | 13 | 13 |
| Autres produits exportés | 17 | 25 | 40 | 46 | 46 |

Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM)

F-7.3 Trafic national de la RCFM en wagons complets

| Produits transportés | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1. Tonnage transporté (1.000 tonnes) | | | | | |
| Total tous produits | 95 | 118 | 68 | 74 | 75 |
| Céréales | 13 | 12 | 8 | 7 | 23 |
| Produits alimentaires | 23 | 25 | 23 | 18 | 11 |
| Sel | 6 | 9 | 3 | 18 | 12 |
| Arachides | 14 | 12 | 6 | 6 | 6 |
| Amandes et beurre de karité | | | | | |
| Colas | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Tourteaux | 4 | 6 | 4 | 2 | 3 |
| Bois de chauffe | 1 | 1 | | | |
| Hydrocarbures | 3 | 3 | 1 | 1 | 2 |
| Ciment | 7 | 8 | 6 | 3 | 3 |
| Engrais | 2 | 7 | 1 | | |
| Marbre | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Produits manufacturés | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Marchandises groupées | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Véhicules routiers | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 |
| Autres produits | 16 | 31 | 12 | 15 | 12 |
| 2. Distance moyenne parcourue (Km) | | | | | |
| Total tous produits | 367 | 351 | 408 | 436 | 438 |
| Céréales | 412 | 376 | 438 | 434 | 466 |
| Produits alimentaires | 399 | 390 | 444 | 468 | 479 |
| Sel | 471 | 484 | 478 | 487 | 486 |
| Arachides | 310 | 369 | 327 | 272 | 254 |
| Amandes et beurre de karité | | | | | |
| Colas | 489 | 493 | 497 | 493 | 496 |
| Tourteaux | 253 | 230 | 325 | 432 | 364 |
| Bois de chauffe | 134 | 80 | 116 | 142 | 158 |
| Hydrocarbures | 207 | 355 | 154 | 126 | 158 |
| Ciment | 261 | 262 | 196 | 125 | 310 |
| Engrais | 528 | 206 | 398 | 330 | 183 |
| Marbre | 429 | 475 | | | |
| Produits manufacturés | 431 | 462 | 484 | 494 | 484 |
| Marchandises groupées | 477 | 152 | | | |
| Véhicules routiers | 434 | 441 | 465 | 473 | 461 |
| Autres produits | 361 | 333 | 495 | 422 | 442 |
| 3. Recette moyenne (FCFA / T-Km) | | | | | |
| Total tous produits | 27 | 27 | 32 | 32 | 31 |
| Céréales | 23 | 24 | 26 | 26 | 26 |
| Produits alimentaires | 24 | 25 | 28 | 28 | 28 |
| Sel | 23 | 22 | 26 | 26 | 26 |
| Arachides | 21 | 19 | 22 | 22 | 26 |
| Amandes et beurre de karité | | | | | |
| Colas | 36 | 34 | 37 | 37 | 47 |
| Tourteaux | 29 | 30 | 33 | 33 | 29 |
| Bois de chauffe | 30 | 55 | 45 | 45 | 40 |
| Hydrocarbures | 43 | 34 | 44 | 44 | 62 |
| Ciment | 28 | 26 | 26 | 26 | 30 |
| Engrais | 9 | 24 | 22 | 22 | 29 |
| Marbre | 26 | 24 | | | |
| Produits manufacturés | 37 | 39 | 49 | 49 | 48 |
| Marchandises groupées | 38 | 65 | | | |
| Véhicules routiers | 59 | 62 | 69 | 69 | 71 |
| Autres produits | 37 | 31 | 28 | 28 | 42 |

Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM)

F-7.4 Statistiques de production de la RCFM

(Trafic en wagons complets - Année 2002)

| Produits transportés | Tonnage transporté (milliers tonnes) | Distance moyenne (Km) | Tonnes-km réalisées (millions T km) | Recettes totales (millions FCFA) | Recette moyenne (FCFA / T-km) |
|----------------------------------|---|--------------------------|--|-------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Trafic à l'importation | | | | | |
| Total tous produits | 230 | 438 | 107,00 | 3 317 | 32 |
| Céréales | 12 | 502 | 16,40 | 167 | 28 |
| Produits alimentaires | 17 | 329 | 8,77 | 247 | 28 |
| Produits chimiques | 0 | 600 | 0,01 | 0 | 19 |
| Matériel et Equipement | 1 | 484 | 0,38 | 18 | 48 |
| Véhicules et pièces détachées | 0 | 586 | 0,04 | 1 | 36 |
| Matériaux de construction | 3 | 631 | 1,76 | 55 | 32 |
| Marchandises en conteneurs | 76 | 558 | 42,56 | 1 242 | 29 |
| Hydrocarbures | 46 | 405 | 11,97 | 499 | 42 |
| Autres produits importés | 75 | 645 | 25,11 | 1 085 | 43 |
| 2. Trafic à l'exportation | | | | | |
| Total tous produits | 80 | 556 | 45,31 | 960 | 24 |
| Céréales | 0 | 579 | 0,08 | 2 | 23 |
| Coton et produits cotonniers | 18 | 496 | 8,86 | 237 | 27 |
| Fruits et légumes | 16 | 588 | 9,16 | 254 | 28 |
| Amandes et beurre de karité | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| Colas | 4 | 588 | 2,50 | 96 | 38 |
| Peaux et cuirs | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| Gomme arabique | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| Tourteaux | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| Marchandises en conteneurs | 40 | 587 | 23,21 | 302 | 13 |
| Autres produits exportés | 2 | 751 | 1,50 | 69 | 46 |
| 3. Trafic national | | | | | |
| Total tous produits | 75 | 438 | 32,80 | 1 013 | 31 |
| Céréales | 23 | 466 | 10,76 | 284 | 26 |
| Produits alimentaires | 11 | 479 | 5,44 | 150 | 28 |
| Sel | 12 | 486 | 5,79 | 152 | 26 |
| Arachides | 6 | 254 | 1,54 | 40 | 26 |
| Amandes et beurre de karité | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| Colas | 1 | 496 | 0,48 | 23 | 47 |
| Tourteaux | 3 | 364 | 1,23 | 36 | 29 |
| Bois de chauffe | 0 | 158 | 0,02 | 1 | 40 |
| Hydrocarbures | 2 | 158 | 0,25 | 13 | 52 |
| Ciment | 3 | 310 | 0,89 | 26 | 30 |
| Engrais | 0 | 183 | 0,04 | 1 | 29 |
| Marbre | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| Produits manufacturés | 1 | 484 | 0,40 | 19 | 48 |
| Marchandises groupées | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| Véhicules routiers | 1 | 461 | 0,60 | 42 | 71 |
| Autres produits | 12 | 442 | 5,37 | 225 | 42 |

Source : Régie du Chemin de Fer Malien (RCFM)

TARIFS VOYAGEURS PAR LA REGIE DES CHEMINS DE FER

TRAFIC NATIONAL

| Trajets | TRAIN N° 12 ET N° 13 | | TRAIN DE WEEK-END N° 14 | |
|-----------------|--------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| | 1ère Classe avec Réservatio | 2ème Classe avec Résrvatio | 1ère Classe avec Réservation | 2ème Classe avec Résrvation |
| Bamako-Kayes | 11670 | 6960 | 12840 | 9285 |
| Bamako-Diamou | 10615 | 6345 | 11785 | 8670 |
| Bamako-Mahina | 9055 | 5435 | 10225 | 7760 |
| Bamako-Oualia | 7720 | 4660 | 7720 | 6660 |
| Bamako-Badoumbé | 7285 | 4405 | | |
| Bamako-Toukoto | 6205 | 3775 | 7375 | 6100 |
| Bamako-Kita | 6205 | 3775 | 5795 | 5180 |

PRIX DES BILLETS TRAINS 22 21 1 BAMAKO KITA

PREMIERE CLASSE DEUXIEME CLASSE

| | PREMIERE CLASSE | DEUXIEME CLASSE |
|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Bamako-Kita | 4625 | 2855 |
| Bamako-Dialaya | | 2745 |
| Bamako-Toumboumba | | 2650 |
| Bamako-Dialakoni | | 2530 |
| Bamako-Badingo | | 2440 |
| Bamako-Bangassibougou | | 2385 |
| Bamako-Kouleko | | 2290 |
| Bamako-Sangarebougou | | 2235 |
| Bamako-Sébékoro | | 2075 |
| Bamako-Kassaro | | 1890 |
| Bamako-Nafadié Coura | | 1690 |
| Bamako-Négala | | 1195 |
| Bamako-Guinina | | 1005 |
| Bamako-Bamabougou | | 965 |
| Bamako-Dio | | 860 |
| Bamako-Minim Parc 25 Km | | 710 |

TARIFS VOYAGEURS PAR LA REGIE DES CHEMINS DE FER

TRAFIC INTERNATIONAL

| Trajets | TRAIN PLEINS PLUS RESERVATION I ET II | |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------------------|
| | 1ère Classe avec Réserveation | 2ère Classe avec Réserveation |
| Bamako-Dakar | 34620 | 25480 |
| Bamako-Thiès | 32760 | 24120 |
| Bamako-Djourbel | 30695 | 22605 |
| Bamako-Guinguinéo | 29235 | 21535 |
| Bamako-Kaffrine | 27965 | 20605 |
| Bamako-Tamba | 22315 | 16465 |
| Bamako-Kidira | 17570 | 12985 |
| Bamako-Diboli | 18275 | 12700 |
| Bamako-Kayes | 16190 | 11480 |
| Bamako-Diamou | 15135 | 10865 |
| Bamako-Mahina | 13570 | 9955 |
| Bamako-Toukoto | 9575 | 7145 |
| Bamako-Kita | 6370 | 4595 |

| TARIFS MARCHANDISES : NATIONAL | | | | |
|---|---------------|---------------|--|-------|
| Produits | Relations | Tonnages | Prix/Tonne | |
| Céréales | Bamako-Kayes | 30 T | 12684 | |
| | Bamako-Kita | " | 6789 | |
| | Bamako-Mahina | " | 10723 | |
| | Kita-Kayes | " | 9736 | |
| Materiaux de construction (Produits Métallurgiques, Bois de charpements, poutres ect) | Bamako-Kayes | 30T | 15839 | |
| | Bamako-Kita | " | 8480 | |
| | Bamako-Mahina | " | 13389 | |
| | Bamako-Diamou | " | 14860 | |
| | Kita-Kayes | " | 12160 | |
| Véhicules et Engins de Terrassement | | Véhicule(2T) | Engins(10T) | |
| | | Prix/Tonne | Taxe supplémentaire au delà de 2T à 10T | |
| | | Bamako-Kayes | 36656 | 25320 |
| | | Bamako-Kita | 19620 | 13551 |
| | | Bamako-Mahina | 30977 | 21398 |
| | | Bamako-Diamou | 34364 | 24072 |
| Kita-Kayes | 28136 | 19436 | | |
| Produits Alimentaires | Bamako-Kayes | 30T | 12684 | |
| | Bamako-Kita | " | 9789 | |
| | Bamako-Mahina | " | 10723 | |
| | Kita-Kayes | " | 9736 | |
| Produits Pétroliers | Bamako-Kayes | 20T | 17485 | |
| | Bamako-Kita | " | 9360 | |
| | Bamako-Mahina | " | 14778 | |
| | Kita-Kayes | " | 13423 | |
| Marchandises Divers | Bamako-Kayes | 30T | 18830 | |
| | Bamako-Kita | " | 10078 | |
| | Bamako-Mahina | " | 15913 | |
| | Kita-Kayes | " | 14450 | |

**PRIX PAR WAGON CHARGE D'UN CONTENEUR DE 40 PIEDS
ou de deux conteneurs de 20 pieds**

| | PRIX | Fcfa/Unité |
|----------------------|-------------|------------------------------------|
| Dakar-Bamako | 1095550 | Fcfa/Wagon |
| Dakar-Kayes | 677148 | Fcfa/Wagon |
| | | Taxe complémentaire au delà de 30T |
| Dakar-Kidira | 22008 | Fcfa/Tonne |
| Kidira-Bamako | 21818 | Fcfa/Tonne |
| Kidira-Kayes | 5080 | Fcfa/Tonne |
| Bamako-Kidira | 285970 | Fcfa/Wagon |
| Kayes-Kidira | 66580 | Fcfa/Wagon |
| Kidira-Dakar | 280239 | Fcfa/Wagon |
| Bamako-Dakar | 566209 | Fcfa/Wagon |
| Kayes-Dakar | 346819 | Fcfa/Wagon |
| | | Taxe complémentaire au delà de 30T |
| Bamako-Kidira | 11442 | Fcfa/Tonne |
| Kayes-Kidira | 2663 | Fcfa/Tonne |
| Kidira-Dakar | 11539 | Fcfa/Tonne |
| Hydrocarbures | | |
| Dakar-Kidira | 15,58 | Fcfa/Litre |
| Kayes-Bamako | 15,4 | Fcfa/Litre |
| Kidira-Kayes | 3,599 | Fcfa/Litre |
| Dakar-Bamako | 31,01 | Fcfa/Litre |
| Dakar-Kayes | 19,179 | Fcfa/Litre |

NB: la taxe de location de la citerne est fixée à 9,55 (Mali)- 8,29 (Sénégal).
Véhicules, Marchandise, Autres engins : Base minimale Taxable 2 Tonnes
Dakar-Kidira De 2 Tonnes jusqu'à 8 Tonnes: 82423 Fcfa/Tonne
Dakar-Kidira Au delà de 8 Tonnes, par Tonne en sus: 40850 Fcfa/Tonne

TARIFS MARCHANDISES INTERNATIONALES

| PRODUITS | RELATION | PRIX/TONNE |
|--|----------------|-------------------|
| Céréales(Riz, Blé, Mil, Mais) (Sens Sénégal-Mali) Importation | Dakar-Kidira | 17309 |
| | Kidira-Bamako | 17161 |
| | Dakar-Bamako | 34470 |
| | Kidira-Kayes | 3995 |
| | Dakar-Kayes | 21304 |
| Céréales(Riz, Blé, Mil, Mais) (Sens Mali - Sénégal) Exportation | Bamako-Kidira | 13728 |
| | Kidira-Dakar | 13247 |
| | Bamako-Dakar | 27575 |
| Ciment, Chaux, Marbre, Sel, Bitume | Dakar-Kidira | 18134 |
| | Kaolack-Kidira | 13495 |
| | Kidira-Bamako | 17978 |
| | Kidira-Kayes | 4188 |
| Ciment, Chaux, Marbre, Sel, Bitume | Dakar-Bamako | 36112 |
| | Dakar-Kayes | 22322 |
| | Kaolack-Bamako | 31478 |
| | Kaolack-Kayes | 1768 |
| Produits Métallurgiques, Appareils Sanitaires | Dakar-Kidira | 20806 |
| | Kidira-Bamako | 20425 |
| | Kidira-Kayes | 4758 |
| | Dakar-Bamako | 41031 |
| | Dakar-Kayes | 25364 |
| Sucre, Farine, Lait en poudre Huile Cosmetible Boissons Autres produits alimentaires | Dakar-Kidira | 23078 |
| | Kidira-Bamako | 22878 |
| | Kidira-Kayes | 5328 |
| | Dakar-Bamako | 45956 |
| | Dakar-Kayes | 28406 |
| Divers marchandises | Dakar-Kidira | 25551 |
| | Kidira-Bamako | 25331 |
| | Dakar-Bamako | 50882 |
| | Kidira-Kayes | 5898 |
| | Dakar-Kayes | 31449 |
| Conteneurs | | Fcfa/Wagon |
| | Dakar-Kidira | 550173 |
| | Kidira-Bamako | 545377 |
| | Kidira-Kayes | 12675 |
| NB: | | |
| Véhicules, Marchandise, Autres engins : Base minimale Taxable 2 Tonnes | | |
| Dakar-Kidira De 2 Tonnes jusqu'à 8 Tonnes: 82423 Fcfa/Tonne | | |
| Dakar-Kidira Au delà de 8 Tonnes, par Tonne en sus: 40850 Fcfa/Tonne | | |

TRANSPORT LEVY

N01 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali

| Section | Longueur (km) | Période de navigabilité | Conditions de navigabilité |
|---------|---------------|-------------------------|----------------------------|
|---------|---------------|-------------------------|----------------------------|

A - Fleuve Niger

| | | | |
|--|-----|-----------------------------------|--|
| 1 - Bief aval (Koulikoro-Mopti-Gao-Ansongo) | | | |
| Bamako - Koulikoro | 60 | non navigable | rapides de Sotuba et de Kené |
| Koulikoro - Fanchon | 135 | de début juillet à fin décembre | enfoncement 1,10 m |
| Fanchon - Markala | 95 | toute l'année | écluse de Thio (53 m x 13 m) |
| Markala - Mopti | 274 | de début juillet à début décembre | enfoncement 1,10 m |
| Mopti - Diré | 311 | de début août à mi-mars | bief dunaire |
| Diré - Kyra | 158 | de début août à mi-février | seuil rocheux de Tonditemma seuils sableux |
| Kyra - Tossaye | 225 | de début septembre à mi-janvier | accès au port de Tombouctou ensablé |
| Tossaye - Bourern | 20 | de début septembre à fin février | nombreux affleurements rocheux |
| Bourern - Gao | 95 | id | bief dunaire et seuils sableux |
| Gao - Ansongo | 100 | id | zone de vallée fossile entrée à l'escalade de Gao très ensablée zone de vallée fossile |
| 2 - Bief amont (Bamako-Kouroussa) | | | |
| Bamako - Kégnéba | 226 | de fin juin à début décembre | lit unique sur formations rocheuses |
| Kégnéba - Kourouma | 145 | id | id |
| 3 - Biefs adjacents (Canaux de l'Office du Niger, Diaka, Bari, Bara-Issa, Milo) | | | |
| Canaux de l'Office du Niger | 200 | toute l'année | mouillage minimum de 0,90 m |
| Diaka | 50 | de mi-août à fin décembre | navigable jusqu'à Tenenkou |
| Bari | 225 | id | navigable jusqu'à San |
| Bara-Issa | 200 | id | tracé étroit et sinueux |
| Milo (Kégnéba - Kankar) | 159 | de fin juin à début décembre | lit unique sur formations rocheuses |

B - Fleuve Sénégal

| | | | |
|------------------------------|-----|------------------------------|---------------------------|
| Frontière - Ambidedi - Kayes | 100 | de début août à fin novembre | seuils rocheux importants |
|------------------------------|-----|------------------------------|---------------------------|

Sources : - Direction Nationale de l'Hydraulique et de l'Energie

- Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS)

- Direction Nationale des Transports

N-2 Caractéristiques de la flotte

| Type de bateau | Nom | Nombre | Capacité unitaire | | Capacité totale | |
|---|-------------------|-----------|-------------------|---------|-----------------|--------------|
| | | | Place | Tonnage | Place | Tonnage |
| 1. Flotte de la Compagnie Malienne de Navigation | | | | | | |
| Courrier | Général A Soumaré | 1 | 288 | 130 | 288 | 130 |
| Courrier | Tombouctou | 1 | 305 | 130 | 305 | 130 |
| Courrier | Kankou Moussa | 1 | 448 | 130 | 448 | 130 |
| Pousseur | Méguélan | 1 | - | 1 200 | - | 1 200 |
| Automoteur | Gouina | 1 | 200 | 300 | 200 | 300 |
| Pétrolier | Sony All Bar | 1 | 330m ³ | 265 | - | 265 |
| Remorqueur | Kouroube | 1 | - | 500 | - | 500 |
| Barge poussée | Boury Touré | 1 | - | 235 | - | 235 |
| Barge poussée | Mafouné | 1 | - | 240 | - | 240 |
| Barge poussée | Jysika Kané | 1 | - | 240 | - | 240 |
| Barge poussée | Brenna Fria | 1 | - | 240 | - | 240 |
| Barge poussée | Toumani | 1 | - | 95 | - | 95 |
| Barge poussée | Maniadou Fomba | 1 | - | 95 | - | 95 |
| Barge Blao | N°-1-2-3-4-5-6 | 6 | - | 180 | - | 1 080 |
| Barge rénovée | 1-2-3-4-6 | 5 | - | 200 | - | 1 000 |
| Chaland de 85 tonnes | N° 3-10 | 2 | - | 85 | - | 170 |
| Chaland rénovée | Quantz n°19 | 1 | - | 150 | - | 150 |
| Total | | 27 | 1 241 | | 1 241 | 6 200 |

Source : Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV).

N - 3 Trafic des principales escales fluviales de la COMANAV

| Années | 1998/1999 | 1999/2000 | 2000/2001 | 2001/2002 | 2002/2003 |
|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|

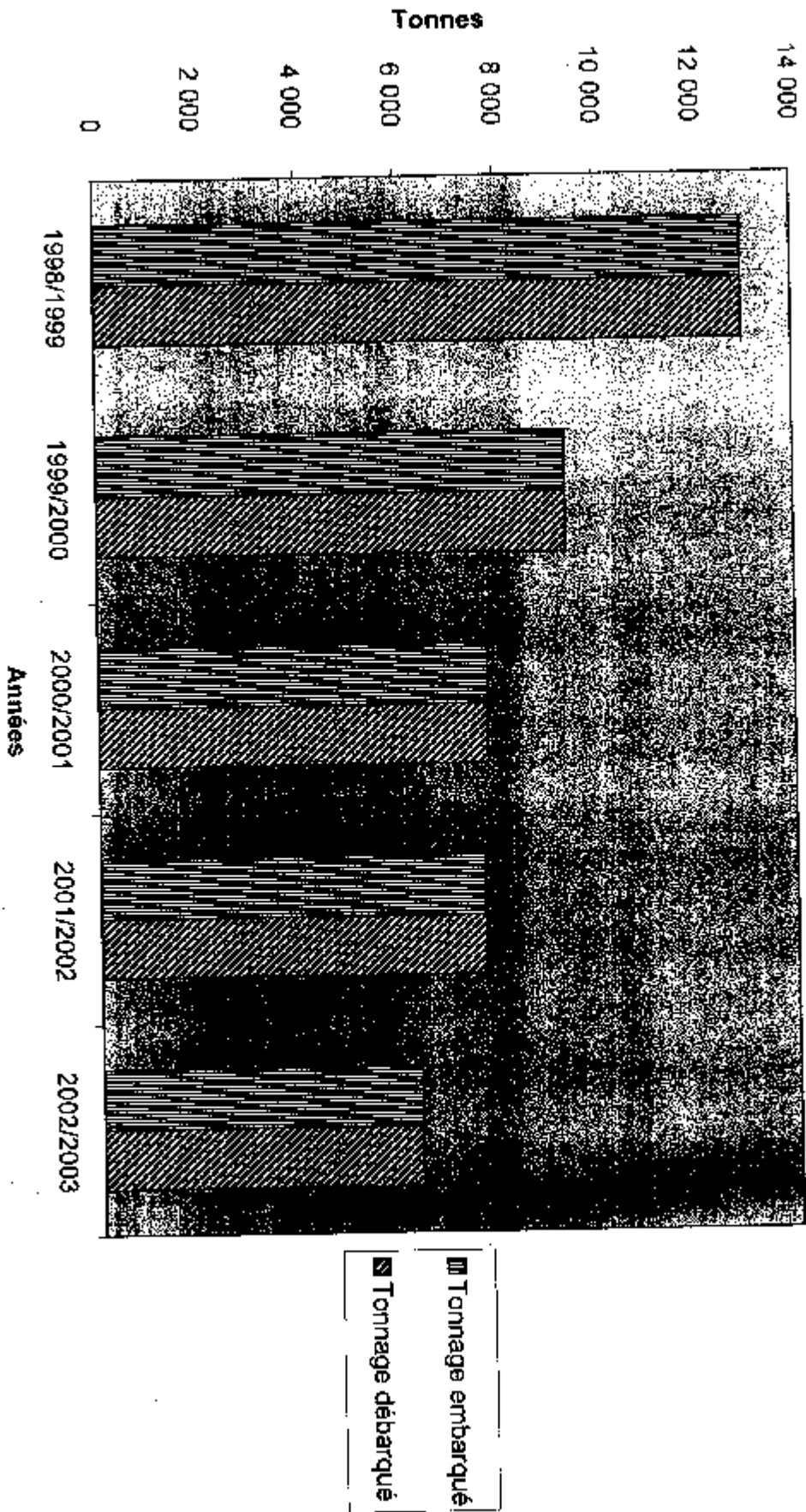
| Tonnage embarqué (en tonnes) | | | | | |
|-------------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Total | 12 966 | 9 361 | 7 769 | 7 677 | 6 359 |
| Koulikoro | 297 | 470 | 543 | 343 | 344 |
| Nyamina | 1 | - | 1 | - | - |
| Ségon | 2105 | 1 324 | 102 | 126 | - |
| Markala | - | 13 | - | - | - |
| Diono | 11 | 2 | 11 | 1 | 51 |
| Mascina | 6 | 4 | 3 | 0 | - |
| Diabirabé | 1 | - | 2 | 0 | - |
| Mopti | 1 | - | 1 | 5 | - |
| Aka | 7515 | 6 565 | 4950 | 6414 | 5 561 |
| Niandoukè | 45 | 3 | 5 | 7 | 3 |
| Tonka | 194 | 36 | 29 | 237 | 17 |
| Diré | 53 | 66 | 69 | 26 | 23 |
| Kabara | 71 | 116 | 1049 | 83 | 103 |
| Moussokoye | 199 | 300 | 406 | 189 | 139 |
| Rharous | 7 | 5 | 9 | 6 | - |
| Téména | 35 | 21 | 26 | 14 | 11 |
| Bamba | 1 | 1 | 6 | 1 | - |
| Bourem | 1535 | 11 | 7 | 5 | 2 |
| Gao | 10 | 23 | 11 | 22 | 9 |
| | 379 | 401 | 159 | 201 | 96 |

| Tonnage débarqué (en tonnes) | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Total | 12966 | 9 361 | 7 769 | 7 677 | 6 359 |
| Koulikoro | 149 | 470 | 165 | 700 | 583 |
| Nyamina | 2 | - | 1 | - | 0 |
| Ségon | 75 | 1 324 | 62 | 1 | 19 |
| Markala | - | 13 | - | 22 | 00 |
| Diono | 9 | 2 | 1 | - | 00 |
| Mascina | 1 | 4 | 1 | - | 2 |
| Diabirabé | 5 | - | 5 | 2 | 5 |
| Mopti | 2 | - | 1 | 6 | 5 |
| Aka | 1895 | 6 565 | 198 | 157 | 152 |
| Niandoukè | 5 | 3 | 3 | 6 | 3 |
| Tonka | 330 | 36 | 70 | 75 | 62 |
| Diré | 113 | 66 | 47 | 12 | 10 |
| Kabara | 352 | 116 | 300 | 26 | 21 |
| Moussokoye | 2156 | 300 | 6580 | 6227 | 5158 |
| Rharous | 26 | 5 | 12 | 48 | 39 |
| Téména | 273 | 21 | 73 | 132 | 109 |
| Bamba | 3 | 1 | 8 | 28 | 23 |
| Bourem | 69 | 11 | 29 | 20 | 16 |
| Gao | 165 | 23 | 66 | 55 | 45 |
| | | 401 | 146 | 157 | 150 |

| Tonnage total manutentionné (en tonnes) | | | | | |
|--|-------|--------|--------|--------|--------|
| Total | 25932 | 18 722 | 15 538 | 15 354 | 12 718 |
| Koulikoro | 939 | 669 | 708 | 1 046 | 927 |
| Nyamina | 3 | 1 | 2 | - | 0 |
| Ségon | 2181 | 1 399 | 364 | 2 | 19 |
| Markala | 9 | 16 | - | 1 | 51 |
| Diono | 12 | 2 | 4 | 0 | 0 |
| Mascina | 11 | 10 | 2 | - | 2 |
| Diabirabé | 3 | 1 | 2 | 9 | 3 |
| Mopti | 1 | - | - | - | - |
| Aka | 9410 | 6 303 | 5128 | 6 571 | 5693 |
| Niandoukè | 50 | 6 | 8 | 13 | 8 |
| Tonka | 524 | 721 | 99 | 760 | 79 |
| Diré | 166 | 122 | 116 | 48 | 33 |
| Kabara | 423 | 478 | 1 349 | 109 | 124 |
| Moussokoye | 9653 | 8 228 | 4986 | 6 416 | 5297 |
| Rharous | 33 | 19 | 21 | 54 | 39 |
| Téména | 308 | 109 | 99 | 146 | 120 |
| Bamba | 4 | 11 | 31 | 29 | 23 |
| Bourem | 1373 | 46 | 36 | 23 | 18 |
| Gao | 79 | 107 | 77 | 17 | 54 |
| | 344 | 577 | 308 | 358 | 226 |

Source : Compagnie Malienne de Navigation

Evolution des tonnages des marchandises embarquées et débarquées



N- 4 Production de la Compagnie Malienne de Navigation

| Indicateur | Unité | 2002/2003 |
|------------|-------|-----------|
|------------|-------|-----------|

1. Transport de voyageurs

| | | |
|-----------------------------|------------------|---------|
| Nombre de voyageurs | Nombre | 8 160 |
| Voyageurs- kilomètres | Milliers - V- Km | 4 316 |
| Parcours- moyen voyageur | Km | 528 |
| Parcours bateaux | Bateaux- Km | 34 728 |
| Nombre de rotations | Nombre | 18 |
| Voyageurs par rotation | Nombre | 355 |
| Recettes voyageurs | Milliers de FCFA | 270 083 |
| Recette par V- Km | FCFA/V-Km | 62 |
| Coût par V- Km | FCFA/V-Km | 52 |
| Recette moyenne /coût moyen | % | 119 |

2. Transport de marchandises

| | | |
|-------------------------------|------------------|---------|
| Tonnage de fret et bagages | Tonne | 6 359 |
| Tonnes- kilomètres | Milliers de TK | 2 720 |
| Distance moyenne de transport | KM | 429 |
| Parcours - bateaux | Bateaux - Km | 3 960 |
| Nombre de rotations | Nombre | 5 |
| Tonnage par rotation | Km | 1 272 |
| Recettes marchandises | Milliers de FCFA | 271 491 |
| Recettes par T- Km | FCFA/T-Km | 99,81 |
| Coût moyen par T- Km | FCFA/T-Km | 81,58 |
| Recette moyenne /coût moyen | % | 122 |

3. Manutention

(Exportation de balles de coton fibre)

| | | |
|-----------------------------|------------------|--------|
| Tonnage de coton fibre | Tonne | 11 574 |
| Recettes de manutention | Milliers de FCFA | 46 296 |
| Recettes moyenne par tonne | FCFA/Tonne | 4 000 |
| Coût moyen par tonne | FCF/Tonne | 2352 |
| Recette moyenne /coût moyen | % | 170 |

TRANSPORT AERIEN

A01 - LISTE DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

1. AERODROMES PRINCIPAUX

| Aéroдромes Localités | Altitude | Coordonnées Géographiques | Parcours Longueur (m) | Parcours Largeur (m) | Orientation (DTU) (°) | Nature du sol | Portance | Observations |
|-----------------------------------|----------|---------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------------|--|
| Barraké Sékou (International) | 390 | 12°32'N 07°38'W | 2700 | 45 | 66/246 | Béton bitumineux | B747 | ES cat I-VOR/DME DME distance - Balisage lumineux de piste - Obstacles balisés |
| Gao (International) | 265 | 16°15'N 00°00'E | 2500 | 45 | 63/243 | Béton bitumineux | B727 | Obstacles balisés-VOR-PAPI-balisage lumineux de piste |
| Goudam | 294 | 16°21'N 03°39'W | 1500 | 30 | 49/226 | Asphalte | DC4 | |
| Kayes Day-Cag (International) | 53 | 14°29'N 11°22'W | 1600 | 30 | 68/268 | Béton bitumineux | Fokker 28 ou A300 | Obstacles balisés-VOR/DME-PAPI-balisage lumineux de piste |
| Katibé | 197 | 12°50'N 11°16'W | 900 | 28 | 47/227 | Asphalte | B770 | |
| Mamadji-Bergerie | 164 | 13°15'N 10°31'W | 1500 | 30 | 66/276 | Béton bitumineux | AN26 | Balisage lumineux |
| Mopti-Arthodago (International) | 276 | 14°30'N 04°09'W | 2600 | 30 | 51/231 | Béton bitumineux | B727 | VOR-Obstacles balisés |
| Niara Kébéane | 271 | 16°16'N 07°16'W | 1700 | 40 | 134/314 | Asphalte | DC3 | Avant le DVMC 24 heures ouverte au vol |
| Sikasso Diguignan (International) | 422 | 11°39'N 05°48'W | 1500 | 30 | 76/256 | Béton bitumineux | B727 | |
| Nikoro | 297 | 16°14'N 08°35'W | 1500 | 30 | 78/258 | Asphalte | DC4 | Obstacles balisés-VOR/DME-PAPI-balisage lumineux de piste |
| Tessalit | 494 | 20°16'N 00°58'E | 2515 | 30 | 48/228 | Asphalte | DC4 | Balisage lumineux de piste |
| Tombouctou (International) | 263 | 16°44'N 03°00'W | 2100 | 30 | 159/336 74/254 | Gravier Béton bitumineux | DC3 Fokker 28 | Obstacles balisés |
| Tindouf | 98 | 15°38'N 10°34'W | 1600 | 45 | 110/290 | Asphalte | AN24 AN26 | Obstacles balisés-VOR/DME-PAPI et balisage lumineux de piste |

Source DINAQ

Annuaire statistique des Transports de 2002

A01 - LISTE DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

2. AERODROMES SECONDAIRES

| Aerodromes | Localités | Altitude (m) | Coordonnées Géographiques | Longueur (m) | Largeur (m) | Orientation OFU (°) | Nature du sol | Portance | Observations |
|------------|-----------|--------------|---------------------------|--------------|-------------|---------------------|---------------|----------|--|
| Ansongo | | 260 | 15° 42'N 00° 30'E | 100 | 80 | 98/276 | Latéritique | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Bafoulabé | | 116 | 13° 48'N 10° 51'W | 900 | 30 | 61/241 | Latéritique | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Bandiagara | | 400 | 14° 20'N 03° 38'W | 900 | 30 | 94/274 | Latéritique | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Bougouni | | 347 | 11° 27'N 07° 31'W | 900 | 30 | 41/221 | Latéritique | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Bourm | | 287 | 17° 02'N 00° 29'W | 1550 | 50 | 71/251 | Latéritique | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Diourouba | | 300 | 15° 00'N 02° 55'E | 800 | 40 | 80/270 | Latéritique | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Kidji | | 458 | 18° 26'N 01° 25'E | 1800 | 40 | 98/273 | Argile Sabie | DC3 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Kila | | 342 | 13° 04'N 08° 28'W | 900 | 30 | 109/269 | Latéritique | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Koulikori | | 444 | 13° 32'N 08° 03'W | 800 | 30 | 107/287 | Latéritique | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Koumba | | 378 | 12° 21'N 05° 28'W | 1200 | 30 | 78/258 | Latéritique | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Marika | | 290 | 13° 42'N 05° 04'W | 900 | 30 | 84/244 | Latéritique | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |
| Niéfunké | | 265 | 15° 36'N 04° 01'W | 1200 | 30 | 89/256 | Argile dur | 51700 | Restriction possible d'utilisation en saison pluvieuse - Aviser la DNAC 72 H avant le vol |

Source : DNAC

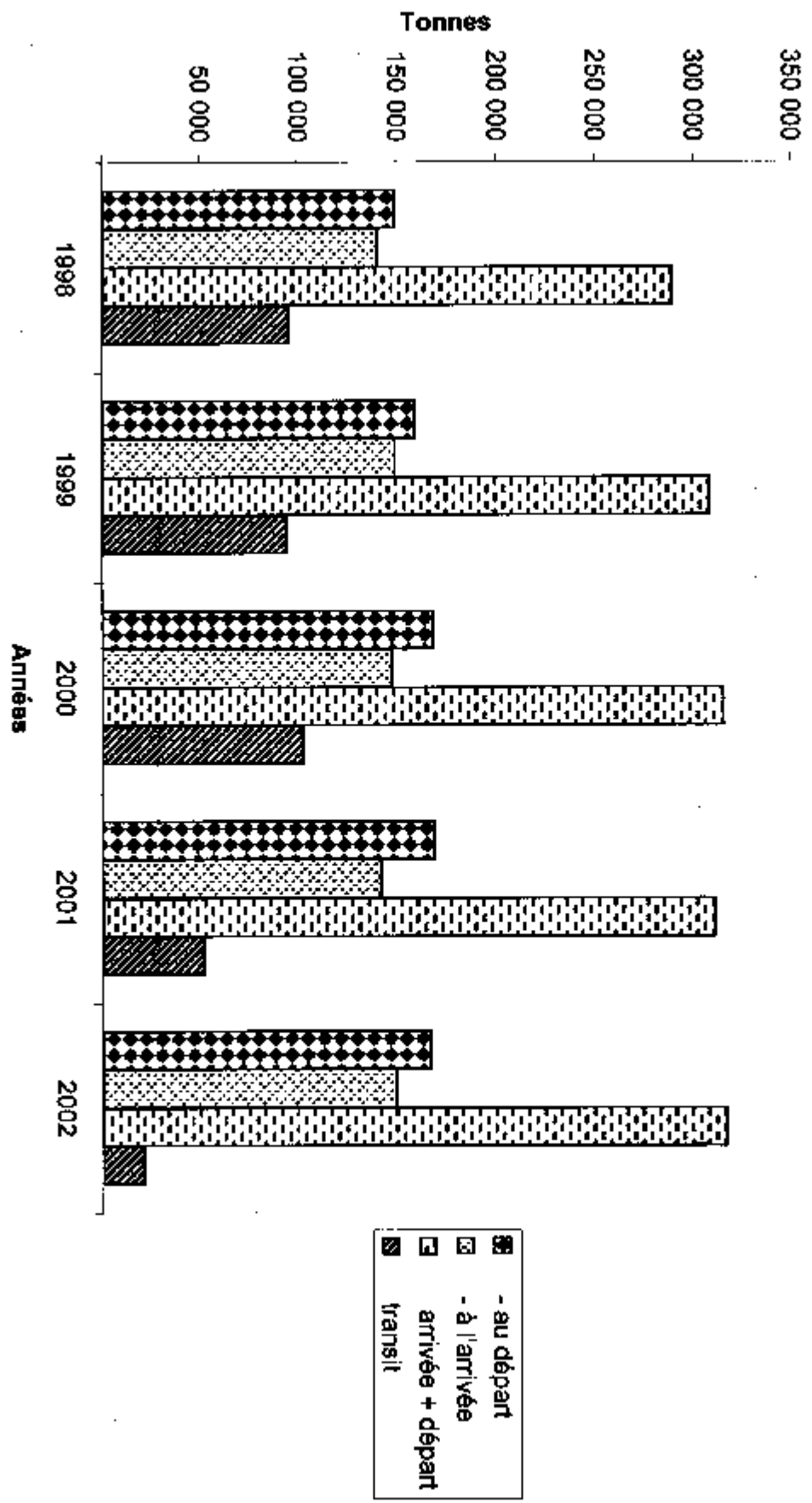
Annuaire statistique des Transports de 2002

AERODROMES PRIVES

| Aerodromes | Local | Altitude | Coordonnées | Piste | Orientation | Nature du sol | Portance | Observations |
|--|-------|----------|--------------------|--------|-------------|---------------|------------------------|--|
| | | | Géographique | Longue | (°) | | | |
| | | | | Largue | | | | |
| Tényabougou (Bia) | | | 5°30'W 131°12'N | 800 | 30 | 80/270 | 57700 | Utilisation sur demande adressée à la DNAC et après accord du propriétaire |
| Syama (Kadiolo) | | 390 | 10°47'W 8°03'N | 1500 | 30 | 60/240 | CESSNA 402 71500 | Utilisation sur demande adressée à la DNAC et après accord du propriétaire |
| Sadola (Kayes) | | 125 | 11°41'W 13°55'N | 1337 | 25 | 170/350 | Grand Caravan 71500 | Utilisation sur demande adressée à la DNAC et après accord du propriétaire |
| Morila (Bougouni) | | 320 | 8°51'W 11°40'N | 2000 | 30 | 09 27 | 40 Tonnes | Utilisation sur demande adressée à la DNAC et après accord du propriétaire |
| Source : DNAC | | | | | | | | |
| Annuaire statistique des transports 2002 | | | | | | | | |

| A02 Evolution du trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Sénou | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Activités | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| 1. Mouvements d'aéronefs (nombre) | | | | | | | |
| - au départ | 3 462 | 4 027 | 4 282 | 4 516 | 4 512 | 4 160 | 3 593 |
| - à l'arrivée | 3 461 | 4 023 | 4 282 | 4 516 | 4 511 | 4 161 | 3 593 |
| Total arrivée + départ | 6 923 | 8 050 | 8 564 | 9 032 | 9 023 | 8 321 | 7 186 |
| 2. Trafic de passagers (nombre) | | | | | | | |
| - au départ | 118 871 | 138 770 | 148 889 | 159 305 | 168 131 | 169 018 | 167 029 |
| - à l'arrivée | 118 498 | 138 937 | 140 449 | 149 041 | 147 278 | 141 893 | 148 946 |
| arrivée + départ | 237 369 | 277 707 | 289 338 | 308 346 | 315 409 | 310 911 | 316 975 |
| transit | 71 098 | 82 280 | 95 237 | 94 255 | 102 565 | 51 997 | 20 775 |
| 3. Trafic de fret commercial (tonnes) | | | | | | | |
| - au départ | 1 847 | 2 179 | 1 658 | 1 983 | 2 585 | 1 859,00 | 1 190 |
| - à l'arrivée | 3 085 | 3 225 | 2 205 | 2 536 | 2 855 | 2 608,00 | 1 405 |
| Total arrivée + départ | 4 932 | 5 403 | 3 863 | 4 519 | 5 440 | 4 468,00 | 2 595 |
| 4. Trafic de fret postal (tonnes) | | | | | | | |
| - au départ | 24 | 33 | 19 | 26 | 78 | 22 | 8,7 |
| - à l'arrivée | 132 | 135 | 135 | 102 | 139 | 82 | 28,8 |
| Total arrivée + départ | 156 | 168 | 154 | 128 | 217 | 104 | 37,5 |
| <i>Source : Direction des Aéroports du Mali</i> | | | | | | | |
| Annuaire statistique des transports 2002 | | | | | | | |

Evolution du trafic passagers de Bamako-Sénou



A-3 Trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Senou par compagnie Année 2002

| Compagnie | Mouvements d'appareils (nombre) | | | Trafic de passagers (nombre) | | | Frete en Kilogramme | | | Poste en KG | | | |
|--------------------|---------------------------------|--------------|--------------|------------------------------|----------------|----------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|--------------|---------------|
| | A | D | A+D | A | D | A+D | TR | A | D | A+D | A | D | A+D |
| Air Mali S.a | 377 | 377 | 754 | 15 103 | 22 878 | 37 981 | 0 | 87 036 | 153 879 | 240 915 | 429 | 6 381 | 6 810 |
| Air Afrique | 8 | 0 | 16 | 72 | 3 157 | 3 229 | 13 | 16 211 | 9 348 | 24 559 | 15 | 21 | 36 |
| Air France | 360 | 360 | 720 | 46 838 | 60 462 | 97 300 | 915 | 1 021 970 | 940 209 | 1 962 179 | 19 622 | 300 | 19 922 |
| Ethiopian Airlines | 156 | 156 | 312 | 6 676 | 5 808 | 12 484 | 291 | 101 487 | 37 560 | 139 047 | 1 787 | 11 | 1 798 |
| Air Algerie | 182 | 182 | 324 | 7 213 | 7 051 | 14 264 | 2 302 | 27 732 | 6 112 | 33 844 | 469 | 735 | 1 194 |
| Royal Air Maroc | 134 | 134 | 268 | 8 414 | 8 657 | 17 071 | 941 | 27 967 | 11 519 | 39 486 | 1 346 | 346 | 1 692 |
| Ghana Airways | 104 | 104 | 208 | 2 841 | 3 821 | 6 662 | 560 | 26 691 | 628 | 27 220 | 1 913 | 0 | 1 913 |
| Comeroon Air Lines | 283 | 263 | 526 | 6 776 | 7 164 | 13 940 | 4 693 | 18 312 | 8 727 | 27 039 | 2 256 | 528 | 2 784 |
| Air Senegal | 558 | 558 | 1 116 | 16 439 | 15 476 | 31 915 | 0 026 | 64 694 | 21 006 | 75 700 | 480 | 260 | 740 |
| Trans Air BENIN | 111 | 111 | 222 | 4 023 | 3 314 | 7 337 | 5 | 706 | 0 | 706 | 0 | 0 | 0 |
| AFRIQIYAH | 103 | 103 | 206 | 2 133 | 1 914 | 4 047 | 9 | 204 | 0 | 204 | 0 | 0 | 0 |
| Nas Air | 209 | 208 | 416 | 8 163 | 10 261 | 18 414 | 876 | 15 263 | 585 | 15 848 | 0 | 15 | 15 |
| Air Ivoire | 227 | 227 | 454 | 5 314 | 5 548 | 10 862 | 1 142 | 1 546 | 0 | 1 546 | 49 | 0 | 49 |
| Air Guinee | 97 | 97 | 194 | 1 791 | 1 658 | 3 449 | | 1 926 | 355 | 2 281 | 0 | 0 | 0 |
| Air Burkina | 281 | 281 | 562 | 5 362 | 6 570 | 11 932 | | 1 543 | 680 | 2 123 | 444 | 93 | 537 |
| Air Mauritanie | 214 | 214 | 428 | 7 372 | 8 594 | 15 966 | | 1 286 | 948 | 2 234 | 12 | 12 | 24 |
| AERO BENIN | 6 | 6 | 12 | 83 | 98 | 181 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Air GUINEE EXPRESS | 35 | 36 | 70 | 877 | 800 | 1 677 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Air Liberte | 11 | 11 | 22 | 414 | 1 084 | 1 528 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Air Niger | 5 | 5 | 10 | 98 | 5 | 103 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Banin Golf | 1 | 1 | 2 | 5 | 8 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| S I A | 46 | 46 | 92 | 673 | 635 | 1 308 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| S A F | 109 | 109 | 218 | 580 | 553 | 1 133 | | 426 | 0 | 426 | 0 | 0 | 0 |
| AUTRES Cies | 17 | 17 | 34 | 2 655 | 1 713 | 4 368 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 3 593 | 3 593 | 7 186 | 149 946 | 167 025 | 316 975 | 20 775 | 1 405 000 | 1 190 357 | 2 595 357 | 28 612 | 8 702 | 37 514 |

Source: Direction Nationale des Aeroports du Mali
Annuaire statistique des transports 2002

A04. TRAFIC COMMERCIAL DES AUTRES AÉROPORTS

| Aérodrome | 2 000 | | | 2 001 | | | 2 002 | | |
|-----------|---------|--------|------------------|---------|--------|-------|---------|--------|------------------|
| | arrivée | départ | arrivée + départ | arrivée | départ | Total | arrivée | départ | arrivée + départ |

1. Mouvement d'appareils (nombre)

| | | | | | | | | | |
|------------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Gao | 25 | 25 | 50 | 300 | 280 | 580 | 204 | 204 | 408 |
| Tombouctou | 121 | 121 | 242 | 323 | 320 | 643 | 209 | 206 | 415 |
| Goundam | 67 | 67 | 134 | | | | 7 | 7 | 14 |
| Mopti | 168 | 168 | 336 | 302 | 313 | 615 | 353 | 353 | 706 |
| Kayes | 38 | 38 | 76 | 240 | 234 | 474 | 215 | 215 | 430 |
| Nioro | 50 | 50 | 100 | 59 | 57 | 116 | 17 | 17 | 34 |
| Yélimane | | | | | | | 114 | 114 | 228 |
| Autres aéroports | 97 | 97 | 194 | | | | | | |
| Total | 566 | 566 | 1 132 | 1 224 | 1 204 | 2 428 | 1 119 | 1 116 | 2 235 |

2. Trafic de passagers (nombre)

| | | | | | | | | | |
|------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Gao | 1 441 | 941 | 2 382 | 2 526 | 2 007 | 4 533 | 2 138 | 1 619 | 3 757 |
| Tombouctou | 3 152 | 3 352 | 6 504 | 4 015 | 4 521 | 8 536 | 3 512 | 2 990 | 6 502 |
| Goundam | 312 | 411 | 723 | | | | 20 | 23 | 43 |
| Mopti | 1 681 | 1 173 | 2 854 | 1 937 | 1 074 | 3 011 | 2 836 | 2 547 | 5 385 |
| Kayes | 152 | 206 | 358 | 1 839 | 1 340 | 3 179 | 2 340 | 2 197 | 4 537 |
| Nioro | 352 | 423 | 775 | 321 | 258 | 579 | 61 | 14 | 75 |
| Yélimane | | | | | | | 1 215 | 1 068 | 2 283 |
| Autres aéroports | 1 505 | 1 450 | 2 955 | | | | | | |
| Total | 8 595 | 7 958 | 16 551 | 10 638 | 9 200 | 19 838 | 12 124 | 10 458 | 22 582 |

3. Trafic de fret commercial (kg)

| | | | | | | | | | |
|------------------|--------------|--------------|--------------|------------------|--------------|------------------|---------------|---------------|---------------|
| Gao | 1 408 | 804 | 2 212 | 7 000 | 1 000 | 8 000 | 13 681 | 11 260 | 24 941 |
| Tombouctou | 376 | 612 | 988 | 1 012 000 | 0 | 1 012 000 | 6 505 | | 6 505 |
| Goundam | 1 040 | 1 424 | 2 464 | | | | 110 | | 110 |
| Mopti | | 80 | 80 | 0 | 0 | 0 | | 450 | 450 |
| Kayes | | | 0 | 2 000 | 0 | 2 000 | 270 | | 270 |
| Nioro | | | 0 | 1 000 | 0 | 1 000 | | | 0 |
| Yélimane | | | 0 | | | | | | 0 |
| Autres aéroports | | | 0 | | | | | | |
| Total | 2 824 | 2 920 | 5 744 | 1 022 000 | 1 000 | 1 023 000 | 20 568 | 11 710 | 32 278 |

4. Trafic de fret postal (kg)

| | | | | | | | | | |
|------------------|------------|-----------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Gao | 3 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | | | 0 |
| Tombouctou | | | | 0 | 0 | 0 | | | 0 |
| Goundam | 426 | 10 | 436 | | | | 2 | 1 | 3 |
| Mopti | | | | 0 | 0 | 0 | | | 0 |
| Yélimane | | | | | | | | | 0 |
| Nioro | 2 | | 2 | 0 | 0 | 0 | | | 0 |
| Autres aéroports | | | | | | | | | |
| Total | 431 | 11 | 442 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 3 |

Sources : Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC)
Direction des Aéroports du Mali (DAM)

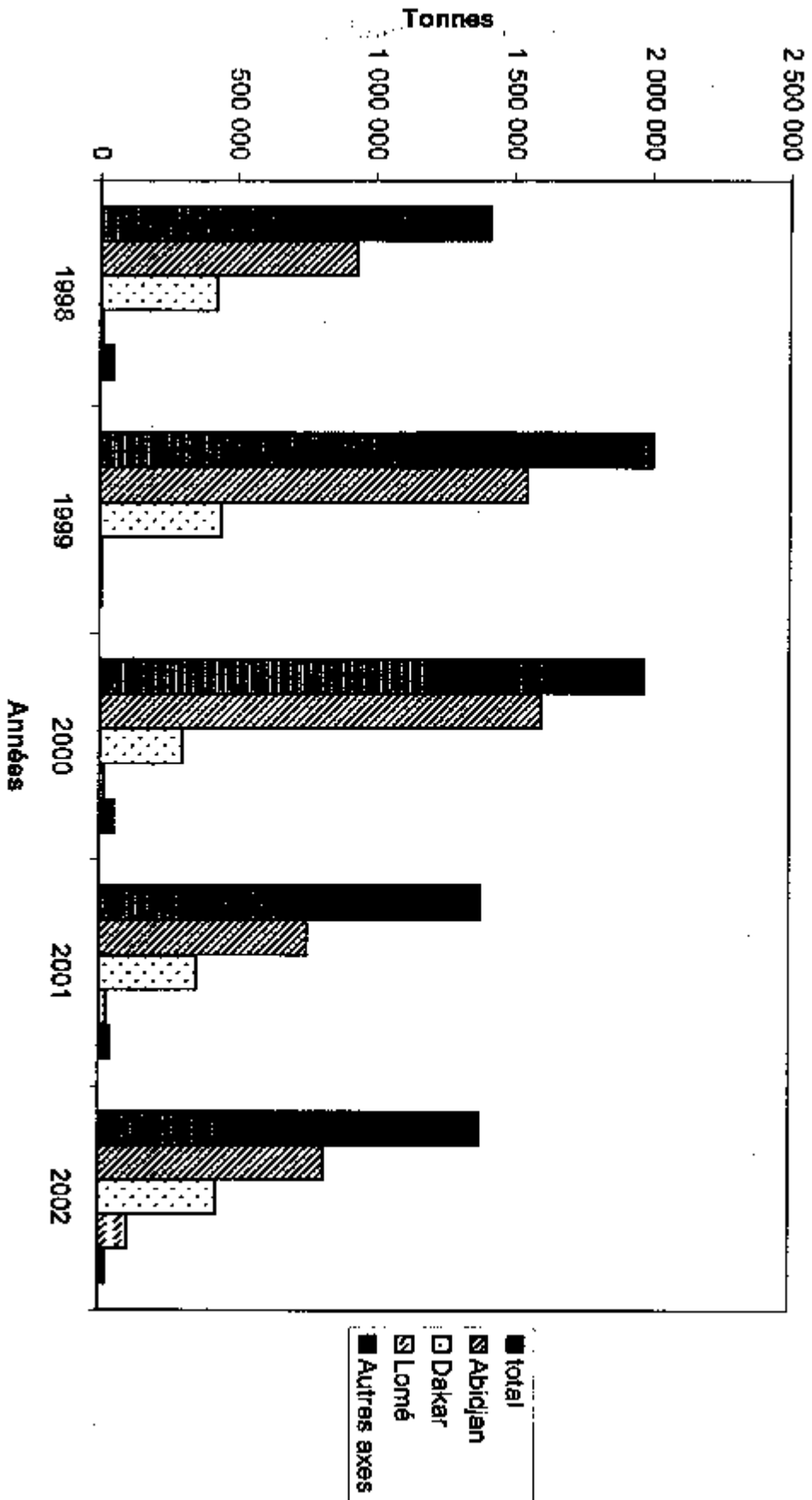
TRANSPORT CORRIDOR

| C-1 Voies terrestres d'accès à la mer à partir du Mali | | | | | |
|--|---------------------|--|----------------------|-------------------|---------------|
| Pays du littoral | Port maritime | Caractéristiques de la liaison terrestre | | | |
| | | origine | destination | mode de transport | distance (km) |
| Burkina Faso | | OUAGA | BAMAKO | ROUTE | 971 |
| Sénégal | Dakar | Bamako | Dakar | rail | 1 228 |
| Id | Dakar | Kayes | Dakar | route | 745 |
| | | Bamako | kidira(viaDiema) | route | 695 |
| | | Kayes | kidira | route | 100 |
| Côte d'Ivoire | Abidjan | Bamako(Zégooua) | Abidjan | route | 1 225 |
| | Abidjan (Takoradi) | (Koumassi -Koutiala) | Bamako | route | 2 311 |
| | Abidjan (Takoradi) | (Koumassi -Sikasso) | Bamako | route | 2 244 |
| Id | Abidjan | Bamako(Zégooua) | Abidjan | route + rail | 1 177 |
| | | | | (569 km) (608 km) | |
| Id | San Pedro | Bamako | San Pedro | route | 1 091 |
| | | | | | |
| Togo | Lomé | Bamako | Lomé | route | 1 957 |
| Guinée | Conakry | Bamako | Conakry | route | 980 |
| | | Bamako | Kankan | route | 344 |
| | | Bamako | kouremale | route | 123 |
| | | Kouremale | fr. Guinée | route | 4 |
| Mauritanie | Nouakchott | Bamako | Nouakchott | route | 1 430 |
| | NOUADHIBOU | BAMAKO | NOUADHIBOU | route | 1 943 |
| Bénin | Cotonou | Gao | Cotonou | route | 1 476 |
| | | BAMAKO | Cotonou | route | 2 114 |
| Ghana | Téma | Mopli | Téma | route | 1 392 |
| | | BAMAKO | Téma | route | 1 973 |
| <i>Source : Direction Nationale des Transports</i> | | | | | |
| | | Tema | Accra | | 301 |
| | | Accra | Koumassi | | 253 |
| | | Koumassi | Tamale | | 358 |
| | | Tamale | Navrongo | | 188 |
| | | Navrongo | Ouaga | | 172 |
| | | Ouaga | Bobo | | 356 |
| | | Bobo | Koutiala | | 219 |
| | | Koutiala | Segou | | 161 |
| | | Segou | Bamako | | 235 |
| | | | | total | 1973 |
| | | Abidjan | Takoradi | | 296 |
| | | Takoradi | Cape coast | | 101 |
| | | Cape coast | Koumassi | | 224 |
| | | | | total | 621 |
| | | Bobo | Sikasso | | 168 |
| | | Sikasso | Bamako | | 380 |
| | | Koumassi | Bamako- via koutiala | | 1690 |
| | | Koumassi | Bamako via sikasso | | 1623 |

| C02 Trafic international de marchandises solides par corridor | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|--|-----------|--|
| | | | | | | | | | | | en tonnes | |
| Année | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | | | |
| 1. Trafic Import par provenance | | | | | | | | | | | | |
| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | | | |
| Abidjan | 514 236 | 519 878 | 751 700 | 865 783 | 791 596 | 1445 508 | 1 412 808 | 664 465 | 641 023 | | | |
| Dakar | 274 480 | 326 560 | 344 953 | 359 626 | 325 860 | 350 646 | 241 990 | 329 685 | 375 692 | | | |
| Lomé | 6 564 | 3 340 | 9 217 | 8 788 | 8 584 | 7 461 | 15 423 | 23 396 | 89 368 | | | |
| Autres axes | 8 661 | 18 724 | 9 260 | 12 398 | 39 583 | 3 722 | 22 065 | 21 434 | 23 964 | | | |
| Total | 804 841 | 868 502 | 1 115 140 | 1 246 575 | 1 163 423 | 1807 335 | 1 692 276 | 1 244 041 | 1 130 047 | | | |
| 2. Trafic export par destination | | | | | | | | | | | | |
| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | | | |
| Abidjan | 180 797 | 114 185 | 187 037 | 248 100 | 139 975 | 102 259 | 185 800 | 90 306 | 177 913 | | | |
| Dakar | 69 794 | 78 187 | 77 595 | 74 650 | 98 984 | 91 007 | 61 155 | 23 818 | 51 889 | | | |
| Lomé | | | | | | | | | 17 000 | | | |
| Autres axes | 4 035 | 3 338 | 10 833 | 14 389 | 6 950 | 708 | 29 440 | 19 163 | | | | |
| Total | 254 626 | 195 708 | 275 265 | 337 439 | 244 899 | 193 974 | 276 395 | 133 287 | 246 802 | | | |
| 3. Total Trafic Import + export | | | | | | | | | | | | |
| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | | | |
| Abidjan | 695 033 | 634 063 | 938 737 | 1 113 863 | 931 571 | 1 547 765 | 1 598 609 | 754 771 | 818 936 | | | |
| Dakar | 344 274 | 404 747 | 422 558 | 434 576 | 424 624 | 441 653 | 303 135 | 353 503 | 427 581 | | | |
| Lomé | 6 564 | 3 340 | 9 217 | 8 788 | 8 584 | 7 461 | 15 423 | 23 396 | 108 402 | | | |
| Autres axes | 13 596 | 22 060 | 19 893 | 26 787 | 45 543 | 4 430 | 51 505 | 40 597 | 23 964 | | | |
| Total | 1 059 467 | 1 064 210 | 1 390 405 | 1 604 014 | 1 408 322 | 2001 309 | 1 968 673 | 1 377 328 | 1 376 849 | | | |

Source : Rapport d'activités de la DNT 2002
Annuaire statistique 2002

Evolution des importations et exportations du Mali (hors hydrocarbures)



| C-3.1 Exportation des principaux produits (hors bétail) | | | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| (en tonnes) | | | | | |
| Nature des produits | 1 998 | 1 999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| Axe Abidjan | | | | | |
| Coton et produits cotonniers | 132 670 | 100 449 | 158 899 | 86 357 | 167 486 |
| Amandes et beurre de karité | 35 | | 579 | 739 | 265 |
| Tourteaux | 6 175 | | 1 155 | 79 | 0 |
| Céréales | | | 9677 | 0 | 0 |
| Produits alimentaires | 258 | 623 | 12 398 | 706 | 856 |
| Colas | | | 0 | 0 | 0 |
| Gomme arabique | | | 20 | 0 | 0 |
| Peaux et cuirs | | 82 | 340 | 0 | 0 |
| Fibre de dah | 209 | 244 | 92 | 117 | 67 |
| Divers | 629 | 856 | 2 640 | 2 307 | 9 239 |
| Total | 139 975 | 102 260 | 185 800 | 90 305 | 177 913 |
| Axe Dakar | | | | | |
| Coton et produits cotonniers | 79 246 | 77 092 | 49 722 | 13 777 | 24 380 |
| Amandes et beurre de karité | | | 0 | 0 | 0 |
| Tourteaux | 1 186 | | 0 | 0 | 0 |
| Céréales | 3 069 | | 599 | 400 | 207 |
| Produits alimentaires | 129 | 7 031 | 8 015 | 4 790 | 0 |
| Colas | 4 865 | 3 655 | | 1 984 | 2 839 |
| Gomme arabique | 134 | 20 | | 0 | 0 |
| Peaux et cuirs | 682 | 367 | 122 | 0 | 0 |
| Fibre de dah | 118 | | | 0 | 0 |
| Divers | 9 545 | 2 842 | 2 697 | 2 867 | 14 464 |
| Total | 98 984 | 91 007 | 61 156 | 23 818 | 51 890 |
| Axe Lomé et autres | | | | | |
| Coton et produits cotonniers | | | 98 | 0 | 1 700 |
| Amandes et beurre de karité | | | 0 | 0 | 0 |
| Tourteaux | 30 | | 153 | 6 | 0 |
| Céréales | 4 859 | 107 | 12 616 | 11 182 | 0 |
| Produits alimentaires | 76 | 145 | 3 779 | 3 094 | 0 |
| Colas | | | 0 | 0 | 0 |
| Gomme arabique | | | 205 | 0 | 0 |
| Peaux et cuirs | 50 | | 1 229 | 796 | 0 |
| Fibre de dah | | | 0 | 0 | 0 |
| Divers | 915 | 452 | 11 190 | 4 063 | 0 |
| Total | 5 960 | 708 | 29 440 | 19 163 | 17 900 |
| Ensemble | | | | | |
| Coton et produits cotonniers | 211 918 | 177 541 | 208 719 | 100 134 | 210 866 |
| Amandes et beurre de karité | 35 | | 579 | 739 | 265 |
| Tourteaux | 7 401 | | 1 309 | 79 | 0 |
| Céréales | 7 928 | 107 | 23 092 | 400 | 207 |
| Produits alimentaires | 463 | 7 803 | 24 192 | 5 495 | 856 |
| Colas | 4 865 | 3 655 | 0 | 1 984 | 2 839 |
| Gomme arabique | 134 | 20 | 225 | 0 | 0 |
| Peaux et cuirs | 742 | 455 | 1 691 | 0 | 0 |
| Fibre de dah | 327 | 244 | 92 | 117 | 67 |
| Divers | 11 088 | 4 150 | 16 497 | 5 174 | 23 703 |
| Total | 244 899 | 193 975 | 276 395 | 114 123 | 246 803 |

Source : Entrepôts maritimes à l'étranger

EXPORTATION DES PRINCIPAUX PRODUITS (hors bétail)

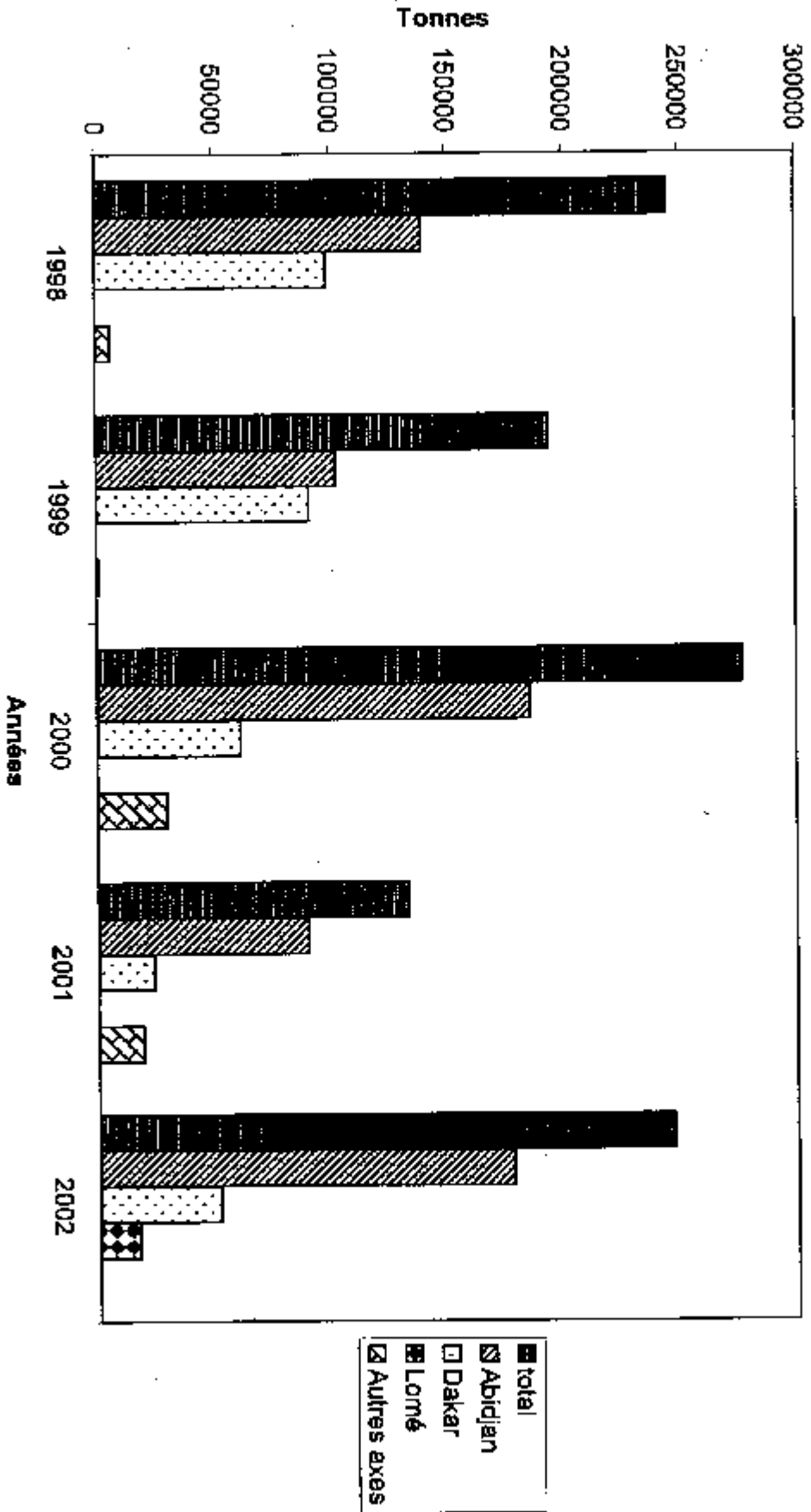
(en tonnes)

| Nature des produits | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| Par AXE | | | | | | |
| Abidjan | | | | | | |
| Cotons et produits cotonniers | 226767 | 132670 | 100449 | 158899 | 86357 | 167486 |
| Amandes et beurre de Karité | 210 | 35 | | 579 | 739 | 265,254 |
| Tourteaux | 4613 | 6175 | | 1155 | 79 | |
| Céréales | 4034 | | | 9677 | | |
| Produits alimentaires | 3234 | 258 | 623 | 12396 | 706 | 855,997 |
| Colas | | | | 0 | | |
| Gommes arabique | | | | 20 | | |
| Peaux et cuirs | 801 | | 88 | 340 | | |
| Fibres de dah | 475 | 209 | 244 | 92 | 117 | 67 |
| Divers | 7966 | 628 | 856 | 2640 | 2307 | 9238,7 |
| TOTAL | 246100 | 139975 | 102260 | 185800 | 90305 | 177913 |
| Dakar | | | | | | |
| Cotons et produits cotonniers | 50717 | 79246 | 77092 | 49722 | 13777 | 34380 |
| Amandes et beurre de Karité | | | | 0 | | |
| Tourteaux | | 1166 | | 0 | | |
| Céréales | 2509 | 3069 | | 599 | 400 | 207,15 |
| Produits alimentaires | 1678 | 129 | 7031 | 8015 | 4790 | |
| Colas | 4201 | 4865 | 3655 | | 1984 | 2837,88 |
| Gommes arabique | | 134 | 20 | | | |
| Peaux et cuirs | 89 | 692 | 367 | 122 | | |
| Fibres de dah | | 118 | | | | |
| Divers | 15756 | 9545 | 2842 | 2697 | 2867 | 14464 |
| TOTAL | 74050 | 89964 | 91007 | 61155 | 23815 | 51869 |
| Guinée | | | | | | |
| Cotons et produits cotonniers | | | | 98 | | |
| Amandes et beurre de Karité | | | | 0 | | |
| Tourteaux | | 60 | | 153 | 8 | |
| Céréales | 3520 | 4859 | 107 | 12816 | 11182 | |
| Produits alimentaires | 3390 | 76 | 149 | 3779 | 3094 | |
| Colas | | | | 0 | | |
| Gommes arabique | 2354 | | | 205 | | |
| Peaux et cuirs | | 50 | | 1229 | 796 | |
| Fibres de dah | | | | 0 | | |
| Divers | 5124 | 915 | 452 | 11160 | 4083 | |
| TOTAL | 14280 | 5960 | 708 | 29410 | 16103 | |
| Sierra Leone | | | | | | |
| Cotons et produits cotonniers | | | | | | 17000 |
| Amandes et beurre de Karité | | | | | | |
| Tourteaux | | | | | | |
| Produits alimentaires | | | | | | |
| Colas | | | | | | |
| Gommes arabique | | | | | | |
| Peaux et cuirs | | | | | | |
| Fibres de dah | | | | | | |
| Divers | | | | | | |
| TOTAL | | | | | | 17000 |

EXPORTATION DES PRINCIPAUX PRODUITS (hors bétail)
(en tonnes)

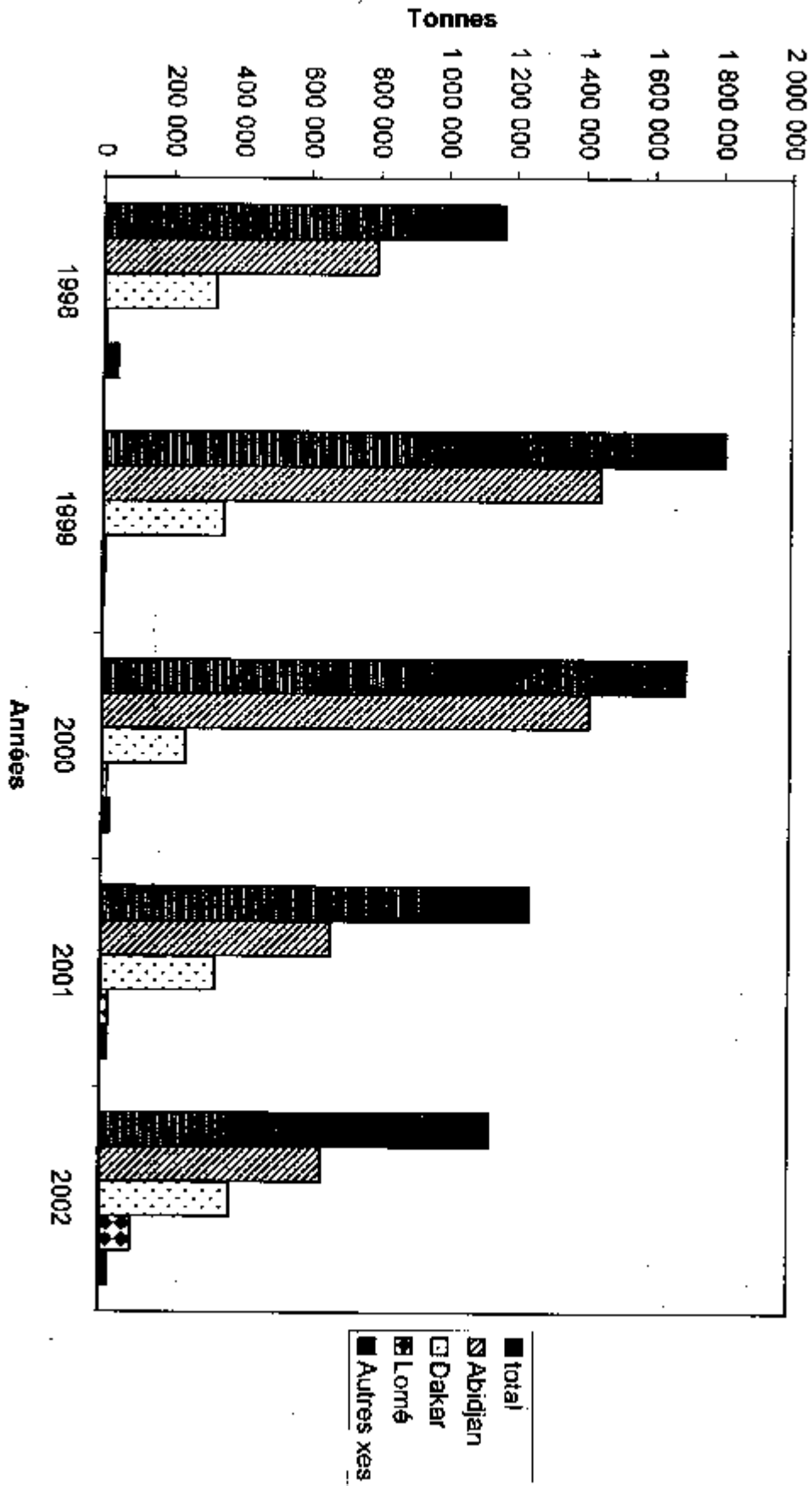
| Nature des produits | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Ensemble | | | | | | |
| Cotons et produits cotonniers | 277484 | 211916 | 177541 | 208621 | 100134 | 218666 |
| Amandes et beurre de Karité | 210 | 35 | | 579 | 739 | 265,254 |
| Tourteaux | 4613 | 7341 | | 1155 | 79 | |
| Céréales | 6543 | 3069 | | 10276 | 400 | 207,15 |
| Produits alimentaires | 4912 | 387 | 7654 | 20413 | 5496 | 856 |
| Coûas | 4201 | 4865 | 3655 | | 1984 | 2837,9 |
| Gommes arrabique | 0 | 134 | 20 | 20 | | |
| Peaux et cuirs | 890 | 692 | 455 | 462 | | |
| Fibres de dah | 475 | 327 | 244 | 92 | 117 | 67 |
| Divers | 23722 | 10173 | 3698 | 5337 | 5174 | 23702,7 |
| TOTAL | 323050 | 238939 | 193267 | 246955 | 114123 | 246802 |

Evolution des exportations par corridor (hors hydrocarbures)



| C-3.2 Importation des principaux produits (hors hydrocarbures) | | | | | |
|--|----------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|
| Nature des produits | en tonnes | | | | |
| | 1 998 | 1 999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| Axe Abidjan | | | | | |
| Céréales | 69 123 | 79 494 | 18082 | 53682 | 97950 |
| Produits alimentaires | 135 839 | 54 596 | 48 964 | 140 957 | 124 661 |
| Produits chimiques | 128 532 | 228 319 | 138 505 | 77 266 | 136 449 |
| Matériel, équipement | 20 893 | 24 358 | 2 686 | 4 274 | 4 549 |
| Véhicules et pièces détachées | 21 680 | 24 546 | 4 748 | 7 498 | 11 549 |
| Matériaux de construction | 170 084 | 638 897 | 551 247 | 246 264 | 161 882 |
| Librairie, papeterie | 2 563 | 2 202 | 142 | 1 221 | 2 549 |
| Divers | 47 100 | 108 714 | 277170 | 33103 | 101334 |
| Total | 596 814 | 1161 126 | 1 041 544 | 564 465 | 641 023 |
| Axe Dakar | | | | | |
| Céréales | 58 392 | 55 014 | 31739 | 40006 | 71678 |
| Produits alimentaires | 73 294 | 73 631 | 27 970 | 83 326 | 48 994 |
| Produits chimiques | 52 104 | 19 489 | 4 650 | 45 482 | 31 688 |
| Matériel, équipement | 1 957 | 3 613 | 2 953 | 29 741 | 28 794 |
| Véhicules et pièces détachées | 2 451 | 44 447 | 1 026 | 3 014 | 3 249 |
| Matériaux de construction | 18 128 | 40 523 | 63 957 | 90 698 | 97 431 |
| Librairie, papeterie | 985 | 1 253 | 102 | 46 | 176 |
| Divers | 60 740 | 48 909 | 40 139 | 37 893 | 93 681 |
| Total | 268 045 | 286 879 | 172 436 | 328 685 | 375 691 |
| Axe Lomé et autres | | | | | |
| Céréales | 10 498 | | 8257 | 14343 | 18172 |
| Produits alimentaires | 7 218 | 1 183 | 7 292 | 10 722 | 11 458 |
| Produits chimiques | 1 636 | | 2 744 | 0 | 2 628 |
| Matériel, équipement | 266 | 274 | 55 | 0 | 0 |
| Véhicules et pièces détachées | 1 443 | 1 159 | 1 288 | 7 392 | 0 |
| Matériaux de construction | 13 148 | 368 | 924 | 272 | 68 646 |
| Librairie, papeterie | | | | 0 | 0 |
| Divers | 8 958 | 3 797 | 9501 | 12101 | 12469 |
| Total | 43 165 | 6 741 | 30 061 | 44 830 | 113 333 |
| Ensemble | | | | | |
| Céréales | 138 013 | 134 508 | 58 078 | 58 078 | 187 740 |
| Produits alimentaires | 216 351 | 129 410 | 84 226 | 84 226 | 155 173 |
| Produits chimiques | 182 272 | 247 808 | 145 799 | 145 799 | 170 765 |
| Matériel, équipement | 23 110 | 28 245 | 5 694 | 5 694 | 38 343 |
| Véhicules et pièces détachées | 25 574 | 70 152 | 7 062 | 7 062 | 14 898 |
| Matériaux de construction | 201 360 | 679 808 | 616 128 | 616 128 | 327 959 |
| Librairie, papeterie | 3 548 | 3 455 | 244 | 244 | 2 725 |
| Divers | 116 796 | 161 360 | 326 810 | 326 810 | 207 504 |
| Total | 907 024 | 1454 746 | 1244 041 | 1244 041 | 1130 047 |
| Source : Entrepôts maliens à l'étranger | | | | | |

Evolution des importations par corridor (hors hydrocarbures)



C033 EXPORTATION DU BETAIL Année 2002

Sur la Côte d'Ivoire

| PROVENANCE | NOMBRE DE TETES | |
|--------------|-----------------|----------------|
| | Bovins | Ovins/Caprins |
| Bamako | 336 | 1 500 |
| Koulikoro | | |
| Sikasso | 16 930 | 24 360 |
| Ségou | 13 127 | 28 060 |
| Mopti | 11 615 | 65 950 |
| TOTAL | 42 008 | 119 870 |

Sur le Sénégal

| PROVENANCE | NOMBRE DE TETES | |
|--------------|-----------------|---------------|
| | Bovins | Ovins/Caprins |
| Kayes | 2 064 | 22 880 |
| Bamako | | |
| TOTAL | 2 064 | 22 880 |

TOTAL DE TETES EXPORTEES

BOVINS : 44 072 têtes

OVINS/CAPRINS : 142 750 têtes

Sources : Rapport annuel d'activités de la DNT 2002

C04 Importation d'hydrocarbures (tonnes)

1 - par produit

| Produit | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| Super | 26 794 | 14 805 | 9 176 | 10138 |
| Essence | 66 382 | 79 570 | 91 890 | 96888 |
| Gas-oil | 228 886 | 241 531 | 278 048 | 277804 |
| Pétrole | 40 181 | 43 800 | 44 794 | 44348 |
| Classe-oil | 78 202 | 82 473 | 97 037 | 55328 |
| Fuel-oil | 271 | 7 183 | 1 800 | 1873 |
| Aut | 32 200 | 24 181 | 24 449 | 21150 |
| Total | 478 006 | 483 788 | 445 085 | 507737 |

2 - par produit et provenance

| Produit | 1999 | | | | 2000 | | | | 2001 | | | | 2002 | | | | | |
|--------------|----------------|---------------|--------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------|
| | Abdjan | Daïr | Lomé | Total | Abdjan | Daïr | Lomé et Béhar | Total | Abdjan | Daïr | Lomé | Fawa | Total | Abdjan | Daïr | Lomé | Benin | TOTAL |
| Super | 23 457 | 3 331 | 2 674 | 12 937 | 1 202 | 318 | 14 905 | 6 750 | 1 536 | 749 | 78 | 9 176 | 6 526 | 1 888 | 1 657 | | | 10138 |
| Essence | 51 840 | 8 501 | 6 021 | 65 382 | 44 344 | 10 827 | 24 808 | 79 570 | 58 587 | 10 282 | 37 589 | 4 072 | 91 890 | 41 616 | 8220 | 41 621 | 4128 | 96888 |
| Gas-oil | 190 440 | 41 832 | 3 034 | 235 306 | 187 708 | 49 504 | 24 289 | 241 531 | 151 980 | 67 409 | 38 419 | 22 202 | 276 048 | 171 885 | 84 308 | 64 871 | 27500 | 44848 |
| Pétrole | 47 313 | 2 733 | 1 45 | 50 191 | 43 000 | 2 886 | | 43 000 | 41 648 | 2 656 | | 44 285 | 31 450 | 2576 | 8370 | 1053 | | 277804 |
| Classe-oil | 69 350 | 6 852 | | 76 202 | 79 178 | 4 700 | | 82 878 | 81 080 | 4 581 | 1 436 | | 87 037 | 38422 | 2828 | 13000 | | 55328 |
| Fuel-oil | 186 | | 85 | 271 | 82 | | 7 181 | 7 183 | 1 800 | | | | 1 800 | 291 | 404 | 878 | | 1873 |
| Aut | 31 908 | 301 | | 32 209 | 24 087 | 124 | | 24 181 | 24 524 | 125 | | | 24 648 | 1710 | | 2227 | | 21150 |
| Total | 404 520 | 63 610 | 9 895 | 478 005 | 387 610 | 66 975 | 483 788 | 287 435 | 81 619 | 79 187 | 28 852 | 545 085 | 268306 | 82138 | 13844 | 33458 | 807737 | |
| en % | 85% | 13% | 2% | 100% | 74% | 14% | 100% | 60% | 18% | 14% | 5% | 100% | 57% | 18% | 26% | 7% | 100% | |

3 - par produit et groupe de distributeurs

| Produit | 1999 | | | | 2000 | | | | 2001 | | | | 2002 | | | |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------|------|----------|----------------|--|
| | Ensemble | National | Total | CPD | Ensemble | Total | CPD | National | Total | CPD | National | Total | CPD | National | TOTAL | |
| Super | 20 037 | 6 787 | 26 794 | 11 458 | 3 318 | 14 805 | 7 169 | 2 407 | 9 176 | 7 725 | 2 411 | | | | 10 138 | |
| Essence | 20 499 | 45 893 | 66 382 | 30 183 | 49 407 | 79 570 | 30 827 | 61 328 | 91 890 | 27 177 | 68 711 | | | | 36889 | |
| Gas-oil | 85 032 | 140 521 | 225 553 | 105 089 | 135 442 | 241 531 | 134 248 | 141 651 | 278 048 | 103599 | 179214 | | | | 277804 | |
| Pétrole | 1 625 | 48 262 | 50 181 | 1 387 | 42 283 | 43 800 | 1 084 | 43 201 | 44 285 | 1504 | 43144 | | | | 44848 | |
| Classe-oil | 21 412 | 64 791 | 76 202 | 6 524 | 76 344 | 82 878 | 5 742 | 8 256 | 87 037 | 2028 | 83310 | | | | 55328 | |
| Fuel-oil | 186 | 85 | 271 | 82 | 7 31 | 7 183 | 1 827 | 342 | 1 800 | 57 | 1 673 | | | | 1873 | |
| Aut | 32 200 | | 32 200 | 24 181 | | 24 181 | | 24 548 | 24 123 | | 27 | | | | 21150 | |
| Total | 181 007 | 236 598 | 478 005 | 172 855 | 314 819 | 483 788 | 209 216 | 339 858 | 645 085 | 162 304 | 345 433 | | | | 807 737 | |
| en % | 38% | 62% | 100% | 36% | 64% | 100% | 37 6% | 62 39% | 100% | 32% | 68% | | | | 100% | |

Source : Office National des Produits Pétroliers (ONAPP)
Annuaire statistique des transports 2007

PRIX DES HYDROCARBURES (à la pompe)

| FCFA / litre | | | | | | |
|-----------------------------|-------|----------------------|--------------------|---------|-----|----------|
| PRODUIT | SUPER | ESSENCE ORDINAIRE | PÉTROLE LAMPANT | GAS OIL | DDO | FUEL OIL |
| 2003 | | | | | | |
| JANVIER | 466 | 455 | 322 | 380 | 344 | 252 |
| FEBVRIER | 518 | 495 | 330 | 390 | 351 | 270 |
| 2002 | | | | | | |
| JANVIER | 416 | 402 | 268 | 335 | 298 | 226 |
| FEBVRIER | 429 | 414 | 271 | 349 | 314 | 236 |
| MARS | 437 | 426 | 276 | 345 | 310 | 227 |
| AVRIL | 469 | 456 | 295 | 362 | 326 | 242 |
| MAI | 491 | 478 | 300 | 369 | 334 | 253 |
| JUIN | 482 | 464 | 295 | 362 | 326 | 247 |
| JUILLET | 482 | 464 | 283 | 358 | 323 | 241 |
| AOUT | 476 | 457 | 283 | 356 | 321 | 238 |
| SEPTEMBRE | 476 | 463 | 295 | 366 | 331 | 245 |
| OCTOBRE | 483 | 470 | 342 | 380 | 347 | 264 |
| NOVEMBRE | 477 | 463 | 340 | 375 | 340 | 259 |
| DECEMBRE | 448 | 436 | 315 | 359 | 325 | 241 |
| 2001 | | | | | | |
| JANVIER | | 440 | | 325 | | |
| FEBVRIER | | 440 | | 325 | | |
| MARS | | 440 | | 325 | | |
| AVRIL | | 440 | | 325 | | |
| MAI | | 440 | | 325 | | |
| JUIN | | 440 | | 325 | | |
| JUILLET (nouveau mécanisme) | 472 | 441 | 315 | 354 | 317 | 229 |
| AOUT | 485 | 420 | 303 | 344 | 310 | 238 |
| SEPTEMBRE | 456 | 428 | 295 | 341 | 302 | 223 |
| OCTOBRE | 468 | 445 | 300 | 357 | 307 | 223 |
| NOVEMBRE | 425 | 408 | 270 | 340 | 294 | 219 |
| DECEMBRE | 420 | 406 | 270 | 340 | 304 | 215 |
| 2000 | | | | | | |
| JANVIER | 415 | 390 | 200 | 275 | | |
| FEBVRIER | 415 | 390 | 200 | 275 | | |
| MARS (25) | 495 | 440 | 230 | 325 | | |
| AVRIL | | 440 | 230 | 325 | | |
| MAI | | 440 | 230 | 325 | | |
| JUIN | | 440 | 230 | 325 | | |
| JUILLET | | 440 | 230 | 325 | | |
| AOUT | | 440 | 230 | 325 | | |
| SEPTEMBRE | | 440 | 230 | 325 | | |
| OCTOBRE | | 440 | 230 | 325 | | |
| NOVEMBRE | | 440 | 230 | 325 | | |
| DECEMBRE | | 440 | 230 | 325 | | |

2490

ARRETE N° 02- / MEF-SG du
DETERMINANT LES VALEURS EN DOUANE DES PRODUITS PETROLIERS

*10/11/02
VPA*

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

- Vu la Constitution ;
Vu le Code des Douanes ;
Vu le Code du Commerce ;
Vu le Code Général des Impôts ;
Vu le Règlement 02/97/CM/UEMOA du 28 novembre 1997 portant adoption du Tarif Extérieur Commun (TEC) de l'UEMOA ;
Vu le Décret n° 02-496/P-RM du 16 Octobre 2002 portant nomination des membres du Gouvernement modifié par le Décret n° 02-505/P-RM du 11 Novembre 2002 ;

ARRETE :

Article 1^{er} : Les valeurs CAF Frontière servant de valeurs en douane des produits pétroliers importés, sont fixées telles qu'elles figurent en annexe au présent arrêté, en fonction des sources d'approvisionnement ci-après :

- axe Dakar ;
- axe Abidjan ;
- axe Lomé ;
- axe Cotonou.

Article 2 : Il ne sera pas fait application de l'article 18 du Code des Douanes relatif à la clause transitoire.

Article 3 : Sont et demeurent abrogées les dispositions de l'arrêté n° 02-2309/MEF-SG du 11 Novembre 2002 déterminant les valeurs en douane des produits pétroliers.

Article 4 : Le présent arrêté, qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

10 DEC. 2002

Bamako, le

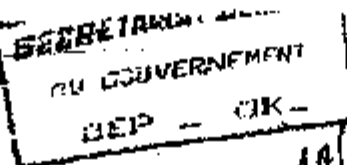
Le Ministre de l'Economie
et des Finances

Amélioration :

| | |
|-------------------------------|----|
| - Original | 1 |
| - P-RM-AN-CS-SGG-CESC-CC | 6 |
| - Prémature et Tous Ministres | 20 |
| - Tous Hauts Commissariats | 9 |
| - Tous Délégés Nicos / MEF | 10 |
| - CCM | 1 |
| - ONAP | 1 |
| - Groupements pétroliers | 4 |
| - S.G.S | 1 |
| - Archives | 1 |
| - J.O | 1 |



[Signature]
Bassary TOURE



10/12/02
MEF

1.0 DEC. 2002

ANNEXE A L'ARRETE N° 02- **2490** / MEF-SG du _____

DETERMINANT LES VALEURS EN DOUANE DES PRODUITS PETROLIERS

| Nomenclature | Désignation des Produits | Unité de valorisation | Valeurs en douane FCFA | | | |
|----------------|------------------------------|-----------------------|---------------------------|-------------|----------|-----------|
| | | | Axe Dakar | Axe Abidjan | Axe Lomé | Axe Coton |
| 27 10 00 32 00 | Essence auto super | KN | 199,50 | 251,47 | 255,23 | - |
| 27 10 00 33 00 | Essence ordinaire | KN | 192,69 | 238,38 | 246,64 | 257,90 |
| 27 10 00 41 00 | Carburacteur | KN | 208,26 | 254,79 | - | - |
| 27 10 00 42 00 | Autres pétroles lampants | KN | 208,81 | 232,74 | 250,58 | 253,20 |
| 27 10 00 61 00 | Gas-oil | KN | 192,28 | 211,25 | 233,98 | 238,10 |
| 27 10 00 52 00 | Fuel-oil Domestique | KN | - | - | - | - |
| 27 10 00 53 00 | Fuel-oil Léger (DDO) | KN | 188,34 | 200,56 | 222,87 | 224,40 |
| 27 10 00 54 00 | Fuel-oil Lourd I (fuel 180) | KN | 145,19 | 153,54 | - | - |
| 27 10 00 55 00 | Fuel-oil Lourd II (fuel 380) | KN | 124,79 | - | - | - |
| 27 11 13 00 00 | Gaz Butane Liquéfié | KN | - | 343,76 | - | 411,10 |

N° 2490

10 DEC 2002

ANNEXE A L'ARRETE N° 02- / MEF-SC de

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS
Prix de Décembre 2002

Axe Dakar

| | Super HL | Essence HL | Pétrole HL | Gasoil HL | DDO TM | Fuel 180 TM | Fuel 380 TM | Jet A1 HL |
|---|-------------|---------------|---------------|--------------|-----------|----------------|----------------|--------------|
| Densité | 0,754 | 0,760 | 0,820 | 0,874 | 0,896 | 0,920 | 0,989 | 0,813 |
| 01 Prix Fournisseur - ex-SAR | 12 521 | 12 123 | 14 598 | 14 277 | 160 117 | 117 697 | 99 172 | 15 232 |
| 02 Frais d'approche extérieurs | 2 521 | 2 522 | 2 525 | 2 527 | 28 220 | 27 497 | 25 614 | 1 699 |
| 03 Prix CAF frontière Mali | 15 043 | 14 645 | 17 122 | 16 805 | 188 337 | 145 194 | 124 786 | 16 931 |
| 04 Droits de porte (DD & RS) % | 11% | 11% | 6% | 11% | 6% | 6% | 6% | 11% |
| 05 Droits de porte (DD & RS) - FCFA | 1 655 | 1 611 | 1 027 | 1 849 | 11 300 | 8 712 | 7 487 | 1 862 |
| 06 Prélèvement Communautaire (PC) % | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% |
| 07 Prélèvement Communautaire (PC) - FCFA | 75,21 | 73,22 | 85,61 | 84,02 | 941,69 | 725,97 | 623,93 | 84,66 |
| 08 Accise (IPP) - FCFA | 13 400 | 13 400 | 1 025 | 5 600 | 45 000 | 7 100 | 0 | 7 000 |
| 09 Base TVA au cordon douanier | 30 097 | 29 656 | 19 175 | 24 253 | 244 638 | 161 006 | 132 273 | 25 794 |
| 10 TVA à 18% au cordon douanier | 5 417 | 5 338 | 3 451 | 4 366 | 44 035 | 28 981 | 23 809 | 4 643 |
| 11 Cumul Droits & Taxes | 28 547 | 28 422 | 5 589 | 11 898 | 101 277 | 45 519 | 31 928 | 13 590 |
| 12 Frais d'approche intérieurs | 3 217 | 3 227 | 3 288 | 3 280 | 36 631 | 34 725 | 31 848 | 3 557 |
| 13 Prix de revient rendu Bleu TTC | 38 827 | 38 294 | 26 000 | 31 984 | 326 245 | 225 438 | 188 554 | 34 078 |
| 14 Marge globale - FCFA | 6 000 | 5 160 | 2 640 | 3 960 | 36 000 | 36 000 | 36 000 | |
| 15 Marge globale - FCFA / Litre | 60,00 | 51,60 | 26,40 | 39,60 | 32,26 | 33,12 | 35,60 | |
| 16 Prix de vente indicatif | 44 827 | 43 454 | 28 640 | 35 944 | 362 245 | 261 438 | 224 554 | |
| 17 Prix de vente théorique - FCFA/Litre | 448 | 435 | 286 | 359 | 325 | 241 | 222 | |
| 18 Prix indicatif à la pompe - FCFA/Litre | 448 | 436 | 315 | 359 | 325 | 241 | 222 | |

2490

17 0 DEC. 2002

ANNEXE A L'ARRETE N° 02- / MEF-SG du

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS
Prix de Décembre 2002

Axe Abidjan

| | Super HL | Essence HL | Pétrole HL | Gasoil HL | DDO TM | Fuel-oil TM | Jet A1 HL | Butane TM |
|--|-------------|---------------|---------------|--------------|-----------|----------------|--------------|--------------|
|--|-------------|---------------|---------------|--------------|-----------|----------------|--------------|--------------|

Densité

| | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 0,754 | 0,760 | 0,820 | 0,874 | 0,896 | 0,920 | 0,813 | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|

| | | | | | | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|---------|
| 01 Prix Fournisseur - ex-SIR | 13 789 | 13 003 | 14 281 | 14 326 | 154 813 | 118 380 | 17 884 | 272 301 |
| 02 Frais d'approche extérieurs | 2 930 | 2 927 | 2 940 | 2 948 | 32 807 | 19 052 | 2 830 | 71 461 |
| 03 Prix CAF frontière Mali | 16 719 | 15 930 | 17 221 | 17 274 | 187 620 | 137 432 | 20 714 | 343 762 |
| 04 Droits de ports (DD & RS) % | 11% | 11% | 6% | 11% | 6% | 6% | 11% | 6% |
| 05 Droits de ports (DD & RS) - FCFA | 1 839 | 1 752 | 1 033 | 1 900 | 11 257 | 8 246 | 2 279 | 20 626 |
| 06 Prélèvement Communautaire (PC) % | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% |
| 07 Prélèvement Communautaire (PC) - FCFA | 84 | 80 | 86 | 86 | 938 | 687 | 104 | 1 719 |
| 08 Accise (TIFF) - FCFA | 11 794 | 12 321 | 1 272 | 5 292 | 47 400 | 18 500 | 5 000 | 0 |
| 09 Base TVA au cordon douanier | 30 352 | 30 003 | 19 526 | 24 466 | 246 277 | 164 178 | 27 993 | 364 388 |
| 10 TVA à 18% au cordon douanier | 5 463 | 5 401 | 3 515 | 4 404 | 44 330 | 29 552 | 5 039 | 0 |
| 11 Cumul Droits & Taxes | 19 180 | 19 554 | 5 906 | 11 682 | 183 925 | 56 985 | 12 421 | 22 345 |
| 12 Frais d'approche intérieurs | 2 993 | 2 970 | 3 008 | 3 010 | 33 438 | 31 316 | 1 934 | 120 261 |
| 13 Prix de revient rendu Bko TTC | 38 892 | 38 453 | 26 135 | 31 966 | 324 984 | 225 733 | 35 069 | 486 367 |
| 14 Marge globale - FCFA | 6 000 | 5 160 | 2 640 | 3 960 | 36 000 | 36 000 | | 97 273 |
| 15 Marge globale - FCFA / Litre | 60,00 | 51,60 | 26,40 | 39,60 | 32,26 | 33,12 | | |
| 16 Prix de vente indicatif | 44 892 | 43 613 | 28 775 | 35 926 | 360 984 | 261 733 | | 583 641 |
| 17 Prix de vente théorique - FCFA/Litre | 449 | 436 | 288 | 359 | 323 | 241 | | |
| 18 Prix indicatif à la pompe - FCFA/Litre | 448 | 434 | 315 | 359 | 325 | 241 | | |

OFFICE NATIONAL DES
PRODUITS PETROLIERS

2490

310 Dec. 2002

ANNEXE A L'ARRETE N° 02- / MEF-SG du

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS

Prix de Décembre 2002

Axe Lomé

| | Super HL | Essence HL | Pétrole HL | Gasoil HL 363 | DDO TM |
|--|-------------|---------------|---------------|---------------------|-----------|
| Densité | 0,754 | 0,760 | 0,820 | 0,874 | 0,896 |
| 01 Prix Fournisseur - ex Lomé | 14 500 | 14 000 | 15 800 | 15 700 | 169 643 |
| 02 Frais d'approche extérieurs réels | 4 744 | 4 744 | 4 747 | 4 750 | 53 025 |
| 03 Prix CAF frontière réels | 19 244 | 18 744 | 20 547 | 20 450 | 222 668 |
| 04 Droits de porte (DD & RS) % | 11% | 11% | 6% | 11% | 6% |
| 05 Droits de porte (DD & RS) - FCFA | 2 117 | 2 062 | 1 233 | 2 249 | 13 360 |
| 06 Prélèvement Communautaire (PC) % | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% |
| 07 Prélèvement Communautaire (PC) - FCFA | 96 | 94 | 103 | 102 | 1 113 |
| 08 Accise (TIPP) - FCFA | 8 800 | 8 850 | 0 | 600 | 0 |
| 09 Base TVA au cordon douanier | 30 161 | 29 656 | 21 780 | 23 299 | 236 028 |
| 10 TVA à 18% au cordon douanier | 5 429 | 5 338 | 3 920 | 4 194 | 42 485 |
| 11 Cumul Droits & Taxes | 16 442 | 16 344 | 5 256 | 7 146 | 56 959 |
| 12 Frais d'approche intérieurs réels | 2 750 | 2 735 | 2 789 | 2 786 | 29 929 |
| 13 Prix de revient rendu Bko TTC | 38 436 | 37 823 | 28 592 | 30 382 | 309 556 |
| 14 Marge globale (FCFA) | 6 000 | 5 160 | 2 640 | 3 960 | 36 000 |
| 15 Marge globale - FCFA / Litre | 60,00 | 51,60 | 26,40 | 39,60 | 32,26 |
| 16 Prix de vente indicatif | 44 436 | 42 983 | 31 232 | 34 342 | 345 556 |
| 17 Prix de vente théorique - FCFA / L. | 444 | 430 | 312 | 343 | 311 |
| 18 Prix indicatif à la pompe | 448 | 436 | 315 | 359 | 325 |

OFFICE NATIONAL DES
PRODUITS PETROLIERS

2490

10 DEC. 2002

ANNEXE A L'ARRETE N° 02- /MEF-SG du

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS

Prix de Décembre 2002

| <i>Axe Cotonou</i> | Super HL | Essence HL | Pétrole HL | Gasoil HL | DDO TM |
|---|-------------|---------------|---------------|--------------|-----------|
| <i>Densité</i> | 0,754 | 0,760 | 0,820 | 0,874 | 0,896 |
| 01 Prix Fournisseur ex-Cotonou | 0 | 14 500 | 15 660 | 15 700 | 167 411 |
| 02 Frais d'approche extérieurs ex-Cotonou | 5 107 | 5 107 | 5 110 | 5 113 | 57 071 |
| 03 Prix CAF frontière ex-Cotonou | | 19 607 | 20 770 | 20 813 | 224 482 |
| 04 Droits de porte (DD & RS) % | 11% | 11% | 6% | 11% | 6% |
| 05 Droits de porte (DD & RS) - FCFA | | 2 157 | 1 246 | 2 289 | 13 469 |
| 06 Prélèvement Communautaire (PC) % | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% |
| 07 Prélèvement Communautaire (PC) - FCFA | | 98 | 104 | 104 | 1 122 |
| 08 Accise (IIPP) - FCFA | 8 200 | 8 425 | 0 | 855 | 0 |
| 09 Base TVA au cordon douanier | | 30 189 | 22 016 | 23 957 | 237 951 |
| 10 TVA à 18% au cordon douanier | | 5 434 | 3 963 | 4 312 | 42 831 |
| 11 Cumul Droits & Taxes | | 16 114 | 5 313 | 7 561 | 57 423 |
| 12 Frais d'approche intérieurs ex-Cotonou | 2 175 | 2 753 | 2 809 | 2 801 | 30 952 |
| 13 Prix de revient rendu Bko TTC | | 38 474 | 28 892 | 31 174 | 312 857 |
| 14 Marge globale (FCFA) | 6 000 | 5 160 | 2 640 | 3 960 | 36 000 |
| 15 Marge globale - FCFA / Litre | 60,00 | 51,60 | 26,40 | 39,60 | 32,26 |
| 16 Prix de vente indicatif | | 43 634 | 31 532 | 35 134 | 348 857 |
| 17 Prix de vente théorique - FCFA / L | | 436 | 315 | 351 | 313 |
| 18 Prix indicatif à la pompe | 448 | 436 | 315 | 359 | 325 |

ANNEXE A L'ARRETE N° 02 - **F 2490** / MEF-SG du 17 0 DEC. 2002

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DU GAZ BUTANE

Prix de Décembre 2002

ex COTONOU

| | T.A |
|---|--------------|
| 01 PRIX EX COTONOU | 283 515 |
| 02 TAXE DE PORT | 0 |
| 03 FRAIS DE PASSAGE | 26 000 |
| 04 TAXE EMT0 500 F/TM | 500 |
| 05 PRIX CAF COTONOU | 310 015 |
| 06 TRANSPORT COTONOU / KOURY | 101 088 |
| 07 PRIX CAF FRONTIERE | 411 103 |
| 08 FONDS DE GARANTIE (0,5%*07) | 2 056 |
| 09 FRAIS DE LICENCE | 2 268 |
| 10 ASSURANCES (0,268%*07) | 1 102 |
| 11 FRAIS BANCAIRES | 9 157 |
| 12 TRANSPORT KOURY / BAMAKO | 31 337 |
| 13 TVA/ TRANSPORT | 5 641 |
| 14 TRANSIT & HAD (2%*01) | 5 670 |
| 15 FRAIS DE PASSAGE DEPOT BKO | 52 129 |
| 16 TVA / FRAIS DE PASSAGE | 9 383 |
| 17 FRAIS DE RECONDITIONNEMENT | 5 720 |
| 18 PRIX DE REVIENT SOUS DOUANE BKO | 535 566 |
| 19 DROIT DE DOUANE | 20 555 |
| 20 REDEVANCE STATISTIQUE | 4 111 |
| 21 PRELEVEMENT COMMUNAUTAIRE | 2 056 |
| 22 TIPP | 0 |
| 23 TVA | 0 |
| 24 CUMUL TAXES | 26 722 |
| 25 PRIX DE REVIENT BAMAKO - TTC | 562 288 |
| 26 MARGE BENEFICIAIRE (20%*25) | 112 458 |
| 27 FRAIS DE LIVRAISON EN VILLE | 4 633 |
| 28 PRIX DE VENTE NON SUBVENTIONNE F CFA /TM | 679 378 |
| 29 SUBVENTION / ETAT | 359 378 |
| 30 PRIX DE VENTE SUBVENTIONNE FCFA /TM | 320 000 |
| 31 PRIX SUBVENTIONNE - FCFA / KILO | 320 |
| 32 PRIX NON SUBVENTIONNE - FCFA / KILO | 679 |
| 33 PRIX BOUTEILLE DE 2,75 KILOS | 880 F CFA |
| 34 PRIX BOUTEILLE DE 6 KILOS | 1 920 F CFA |
| 35 PRIX BOUTEILLE DE 12,5 KILOS | 8 492 F CFA |
| 36 PRIX BOUTEILLE DE 32 KILOS | 21 740 F CFA |



MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS.

REPUBLIQUE DU MALI

MINISTERE DELEGUE CHARGE DES TRANSPORT

UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

**NOTE SUR LE TRANSPORT ROUTIER
DES MARCHANDISES**

Le Mali est un vaste pays de 1 241 238 km², avec une population de 10 473 000 habitants (estimation de décembre 2001). Il se classe parmi les pays pauvres avec un revenu national disponible brut par habitant de 186 283 fcfa en 2000.

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

La population malienne se nourrit essentiellement de céréales :

- mil -sorgho dont la production a varié durant la période 1996 -2002 d'un minimum de 1081000 tonnes en 1998 à un maximum de 1 436 994 tonnes en 2002.
- riz paddy et maïs respectivement 693 203 tonnes et 365 174 tonnes de production en 2002.

Les produits d'exportation du pays sont constitués principalement de la fibre de coton (avec une production record de coton graine de 538000 T en 1998 / 99), de l'or et du bétail

La croissance de l'économie malienne a été de 4,3 % en 2000, correspondant au taux de croissance du produit intérieur brut avec une inflation mesurée par le déflateur du PIB de 3,3%.

La valeur ajoutée de la branche " transports et télécommunications "représente 5 % du PIB en 2000 et 4% en 2001.

Une bonne partie du pays est désertique et les principaux ports de desserte se trouvent à plus de 1000 km de la capitale BAMAKO qui compte actuellement environ un million d'habitants.

Le réseau routier viable est de 18613 km dont 3367 km revêtus. Les pistes ordinaires (rurales) très peu praticables sont estimées à 33 000 km.

Dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports couvrant initialement la période 1994 - 1998, l'Etat malien a engagé des actions de réhabilitation et d'entretien du réseau routier viable en faisant passer les dépenses routières annuelles de 13 milliards de fcfa en 1994 à 31,7 milliards de fcfa en 1999 et 65,030 milliards en 2000 et 32,888milliards en 2001 ET 58,060 Milliards en 2002.

Le parc commercial de véhicule routier assurant le transport de marchandises solides a évolué de 2026 unités en 1995 à 2421 unités en 1999, 3128 unités en 2000 et 3889 en 2001 et 3126 en 2002.

Les camions citernes et semi -remorques citernes de transport de marchandises liquides (principalement les hydrocarbures) sont estimés à environ 569 unités en 2002 dont plus de 75 % ont plus de 15 ans.

Les tracteurs routiers estimés à 2531 unités en 2002 étaient surtout constitués de véhicules vétustes (70 % ont plus de 15 ans d'âge).

Le transport des marchandises s'effectuent sur plusieurs relations tant au niveau interne qu'au niveau international :

Au niveau interne on constate :

- le transport des produits agricoles des champs vers les villages .Ce type de transport s'effectue généralement par portage et par charrette .
- le transport des produits agricoles des villages vers les marchés de production (lieux de vente et d'achat des produits agricoles) .Ce transport s'effectue par portage , par charrette et quelques rares fois par camionnette .
- le transport des produits agricoles des marchés de production vers les centres de consommation et de transformation industrielle . Les camions et les semi- remorques de charge utile variant entre 5 et 30 tonnes assurent généralement ce transport en fonction de l'état des routes ,des distances de transport et des tonnages disponibles .
- le transport des produits de consommation courante et des intrants agricoles des grands centres de production industriels ou de transit vers les centres de consommation urbains ou ruraux .Ce transport s'effectue surtout par des camions de moyenne et grande capacités .
- le transport de distribution des produits de consommation courante à l'intérieur des centres urbains .Ce transport s'effectue par des camionnettes et des charrettes à traction animale ou humaine (pousse- pousse) .

Au niveau interne il faut signaler que le trafic routier effectué surtout sur les grands axes routier font l'objet d'un suivi régulier par les agents contrôleurs routiers des directions régionales des transports .

Le trafic intérieur enregistré sur les grands axes routiers a évolué de 372 382 tonnes en 1995 à 559 024 tonnes en 1999 , 509 176 tonnes en 2000 , 507871 tonnes en 2001 et 965 795 tonnes en 2002 .

Les principaux lieux de déchargement des marchandises en 2002 , se situent dans les régions, Bamako - Koulikoro pour 411 493 tonnes , Mopti pour 190 239 tonnes Ségou pour 142 592 tonnes et Sikasso pour 67 612 tonnes .

Les principaux lieux de chargement des marchandises sont également Bamako -Koulikoro pour 396 984 tonnes , Ségou pour 275 556 tonnes et Sikasso pour 190 802 tonnes et Mopti pour 29 488 tonnes .

La concentration des principaux trafics sur Bamako - Koulikoro , Ségou et Sikasso s'explique en partie par le fait que ces régions constituent les principaux centres de production agricole et industrielle avec environ 65 % de la population du pays .

En ce qui concerne le trafic international routier ,on retiendra une évolution du trafic (importation + exportation) de 976 760 tonnes en 1996 à 1 602 310 tonnes en 1999 , 1 726 343 tonnes en 2000 , 1 233 965 tonnes en 2001 et 1 542 614 en 2002 .

En 2002 , le trafic routier import a été de 1 347 219 tonnes dont 865 443 tonnes (soit 64 %) par l'axe Côte d'Ivoire -Mali . Les exportations par la route ont porté sur 195 395 tonnes dont 177 912 tonnes (soit 91 %) par l'axe Côte d'Ivoire - Mali . L'importante augmentation relative du trafic routier international s'explique en partie par la baisse du trafic ferroviaire international qui pour les wagons complets est passé de 440 000 tonnes en 1995 à 355 000 tonnes en 1999 , 358 000 tonnes en 2000 , 274 000 tonnes en 2001 et 310 000 tonnes en 2002 .

D'autre part il y a lieu de signaler que l'ensemble du trafic international des marchandises solides est passé de 1390 405 tonnes en 1996 à 2 001.309 tonnes en 1999 et 1 968 673 tonnes en 2000 et 1377328 tonnes en 2001 et 1376849 tonnes en 2002.

Les tarifs de référence de transport des marchandises en 2002 se présentaient comme suit :

| | | |
|--------------------------------------|------------------------|-------------------|
| - Axc international : Abidjan - Mali | | |
| . Marchandises solides : | route revêtue | 32,65 fcfa /TKM |
| | route en terre moderne | 50,5 fcfa /TKM |
| | piste | 66,68 fcfa /TKM |
| | | |
| . Hydrocarbures | : route revêtue | 35 fcfa /M3.KM |
| | route en terre moderne | 54,6 fcfa /M3.KM |
| | piste | 71,6 fcfa /M3.kM |
| | | |
| - Axc national : interieur du Mali | | |
| . Marchandises solides : | route revêtue | 32,50 fcfa /TKM |
| | route en terre moderne | 48,75 fcfa /TKM |
| | piste | 65 fcfa /TKM |
| | | |
| . Hydrocarbures | : route revêtue | 35,56 fcfa /M3.KM |
| | route en terre moderne | 53,34 fcfa /M3.KM |
| | piste | 71,12 fcfa /M3.kM |

La comparaison des tarifs appliqués et des coûts d'exploitation des différentes catégories de véhicules routiers sur les différentes catégories de route montre que la rentabilité de l'exploitation reste fortement liée aux parcours annuels (très faibles en général) et aux coefficient de remplissage des véhicules . Une meilleure appréciation de la rentabilité de l'exploitation des véhicules nécessite la tenue de comptabilité par les transporteurs .

L'élaboration de l'étude sur les services de camionnage plus efficaces sur financement de la Banque Mondiale permettra d'améliorer les conditions d'exploitation des camions .

Au plan réglementaire , il y a lieu de signaler l'adoption de la loi n° 00 - 043 / AN - RM Du 7 juillet 2000 , régissant la profession de transporteur routier ainsi que ses textes d'application . Cette mesure aura pour effet de renforcer les capacités professionnelles des transporteurs routiers .

Les troubles intérieurs en côte d'Ivoire à partir du 18 Septembre 2002, ont fait passer la part du trafic malien via la Côte d'Ivoire des marchandises solides de 68% (période P1 ;du 1^{er} Janvier 2002 au 18 Septembre 2002) à 9% (période P2 ;du 19 Septembre 2002 au 31 Décembre 2002).

Le basculement du trafic marchandises s'est opéré sur le Ghana qui passa de 0% en P1 à 50% en P2 et le Sénégal qui passa également de 30% en P1 à 35% en P2.

Les charges liées au transport des marchandises se sont présentées comme suit :

| | |
|---|-----------------------|
| - prix de transport : . Abidjan - Takoradi - Ouagadougou - Bamako | - 66 108 fefa / tonne |
| « . Abidjan - Zégoua - Bamako | - 37 000 fefa / tonne |
| « . Tema - Ouagadougou - Bamako | - 40 000 fefa / tonne |
| - frais de traversée : . Côte d' Ivoire | - 332,5 fefa /tonne |
| « . Burkina Faso | - 1 400 fefa / tonne |
| « . Ghana | - 1 400 fefa / tonne |
| « . Mali | - 332,5 fefa / tonne |

Le surcoût de transport du 19 septembre 2002 au 23 avril 2003 a été de 6 629 388 266 fefa à l'importation , dont 2 932 591 050 fefa pour les hydrocarbures .

A l'exportation , 36 755 tonnes de coton ont été basculées sur le port de Lomé du 19 septembre 2002 à fin mai 2003 avec un surcoût de 1 127 643 400 fefa .

**NOTE
SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

I. HISTORIQUE

a) Période coloniale :

L'axe Dakar - Bamako - Koulikoro a une longueur de 1289 km et contribue fortement au désenclavement du Mali. Il a vu le jour en 1924 avec la jonction des tronçons Dakar - Thiès - Kayes et Kayes - Bamako - Koulikoro.

L'origine première du rail au MALI est à chercher dans la présence française au Sénégal et en Algérie que séparaient les vastes espaces soudanais.

L'idée d'une liaison entre ces deux territoires naquit dès 1848 ; d'abord terrestre, puis ferroviaire entre les deux bassins fluviaux du Sénégal et du Niger aboutissant à Tombouctou, terminus d'une voie ferrée transsaharienne.

Ce projet de liaison Sénégal-Algérie préconisé alors en 1848 par l'explorateur Anne Raffeneil ne reçut un début d'exécution sous forme d'ailleurs d'une reconnaissance de piste militaire Kayes - Bamako qu'à partir de 1854 avec la nomination de Louis Faidherbe comme Gouverneur Général.

Le projet de liaison Sénégal-Soudan-Algérie se modifiant avec la multiplication des missions d'exploration et de renseignement (mission Solleilet 1878-1879-1881, Oscar Lenz en 1880 etc..) dont les conclusions défavorables à un chemin de fer transaharien, étaient par contre favorable à une voie ferrée reliant Médine (puis Kayes) sur le fleuve Sénégal à Toulimandio (puis Koulikoro) sur le fleuve Niger. Une telle liaison ferroviaire permettrait ainsi à la France de réaliser un grand axe de pénétration et aussi commercial de près de 3000 km de Dakar à Niamey et comprenant :

- un tronçon ferroviaire Dakar - Saint Louis
- un tronçon fluvial St Louis - Kayes
- un tronçon ferroviaire Kayes - Koulikoro en passant par Médine - Bafoulabé - Kita et Bamako
- un tronçon fluvial enfin Koulikoro - Niamey en passant par Ségou - Mopti et Tombouctou

Les inconvénients dus à l'intermittence du fleuve Sénégal ont contraint l'administration coloniale à opter pour une liaison ferroviaire Dakar - Koulikoro en abandonnant du même coup la tronçon fluvial St Louis - Kayes.

La construction du tronçon Thiès - Kayes dont l'idée fut émise en 1880, fut entreprise en 1907, soit 3 ans après la mise en exploitation du Kayes- Niger. Elle fut menée sur deux tronçons : Thiès - Ambidédi (1907- 1923) et Kayes- Ambidédi (1907- 1912) qui fut mise en exploitation provisoirement le 15 Juillet 1907. L'exploitation du tronçon Thiès - Ambidédi commença dès la fin des premiers travaux.

La jonction fut faite avec le Kayes - Niger le 15 Août 1923 à Ambidédi en donnant naissance au plus grand réseau de l'Afrique occidentale française, le chemin de fer de Dakar au Niger long de 1289 km.

La fusion de Thiès - Kayes et de Kayes - Niger fut consacrée administrativement par décret du 28 Mai 1924 de l'administration coloniale après l'inauguration de la ligne le 1^{er} Janvier 1924.

La Direction Générale du Dakar -Niger était alors installée à Thiès , entourée des services généraux de gestion (approvisionnements, comptabilité, administration du personnel) des deux services centraux de l'exploitation du matériel et traction. Sur le tronçon du Kayes- Niger l'on notait un seul centre ferroviaire important chargé du matériel roulant (Bamako- Kayes)

b) Période d'indépendance

La création de la RCFM a été constatée par l'ordonnance N°62 bis du 29-11-1960 qui définit ainsi en son article2 son régime juridique: organisme à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière placé sous tutelle du Ministre des Transports et des travaux Publics. Elle a son siège à Bamako et dispose d'une représentation et d'une équipe technique auprès de la Régie des chemins de fer du Sénégal respectivement à Thiès et à Dakar.

Le nouvel organisme dû faire face à un certain nombre de problèmes consécutifs à la scission du Dakar/ Niger dont le siège et les principaux centres techniques étaient regroupés au Sénégal.

La jeune régie se trouve ainsi sans siège, sans atelier, sans système de télécommunication, sans équipe avec des voies vétustes et un personnel pléthorique , conséquence du rapatriement en masse des cheminots soudanais du Sénégal qui , animés de cet instinct patriotique qui les a toujours caractérisés, ont consenti des sacrifices considérables pour que vive et prospère la régie des chemins de fer du Mali.

La régie connut ainsi de débuts particulièrement difficiles avant la relance du trafic international en 1963 alors que l'entreprise cherchait à se structurer avec les moyens disponibles. Très rapidement la Direction de la régie comprit que face à l'ampleur des actions à entreprendre, il était indispensable de préciser le cadre de développement de l'entreprise à savoir :

- Définir une philosophie et une stratégie des investissements qui s'imposaient,
- dégager les priorités en fonction des impératifs d'exécution du trafic,
- parvenir à une exploitation continue et efficace pour que notre chemin de fer joue pleinement son rôle fondamental de désenclavement du pays qui lui est dévolu en assurant un approvisionnement rapide et régulier à moindre coût.

e) Après l'indépendance

Ayant compris que seuls ses fonds propres, d'ailleurs inexistant, ne pouvaient faire face aux besoins d'investissement, la régie fit appel à l'aide bilatérales et multi latérale à travers le gouvernement avec la Banque Mondiale comme chef de fil.

Ainsi le premier projet vit le jour en 1968 : pour circuits et équipement de télécommunications.

Renforcement du parc matériel roulant.

La réalisation totale de ce premier projet donne en tout cas aux responsables et cadres de la régie, à tous les cheminots, tout le droit d'espérer sur un avenir promoteur à leur entreprise qui se relève lentement, mais sûrement de sa paralysie

Désormais placée dans la bonne voie, la Régie continue sa marche vers une modernisation et le développement à travers plans quinquennaux et triennaux, bénéficiant de la confiance et de l'appui de l'autorité du pays et des organismes internationaux. La signature d'un contrat plan entre le Gouvernement du Mali et la régie des chemins de fer est le témoin de cette confiance qu'affichent les responsables au rail en général, au chemin de fer du Mali en particulier.

II. DIAGNOSTICS

a) Analyse du contexte

La régie des chemins de fer est membre fondateur de l'Union Africaine des Transports(UAC) et reste fidèle aux objectifs de l'UAC auxquels elle adhère sans réserve, et à la politique de coopération qu'elle entretient avec les autres chemins de fer en général et africain en particulier. Par ailleurs, elle bénéficie de l'assistance ou de l'intervention dans des projets de développement, d'organismes internationaux tels que :

- la banque mondiale
- la caisse générale de coopération (France)
- le fond d'aide et coopération (France)
- l'ACDI (Canada)
- la KFW (Allemagne)
- le centre international de développement, et le SNCB (Belgique)
- l'ONUDI

b) Organisation structurelle

La régie des chemins de Fer du Mali est administrée par un conseil d'administration présidé par le Président Directeur Général de RCFM.

La Direction Générale regroupe:

- Le Président Directeur Général
- Le Directeur Adjoint
- Le Directeur de la Planification
- Le Directeur du Personnel
- Le Directeur Commercial
- Le Directeur des Approvisionnement généraux
- Le Directeur des Buffets Hôtels, Wagon lits et restaurants

- Le Directeur de l'exploitation Technique.

c) Activités techniques

Offres de transport

| Matériel moteur | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| nombre | 21 | 23 | 23 | 17 | 23 | 15 | 15 | 15 |

Trafic à l'importation

| désignation | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tonnage transporté (milliers de tonnes) | 337 | 374 | 358 | 340 | 257 | 276 | 230 | 230 |
| Distance moyenne | 477 | 458 | 450 | 447 | 465 | 416 | 438 | 438 |
| Recette moyenne FCFA/TKM | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 33 | 32 | 32 |

Trafic à l'exportation

| désignation | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tonnes transportées (milliers de tonnes) | 103 | 95 | 98 | 115 | 98 | 82 | 44 | 80 |
| Distance moyenne (km) | 578 | 565 | 565 | 556 | 558 | 549 | 556 | 556 |
| Recette moyenne (FCFA/TKM) | 20 | 17 | 15 | 16 | 18 | 20 | 24 | 24 |

Trafic national

| désignation | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tonnes transportées (milliers de tonnes) | 90 | 90 | 95 | 95 | 118 | 68 | 74 | 75 |
| Distance moyenne (km) | 320 | 344 | 353 | 367 | 351 | 408 | 436 | 438 |
| Recette moyenne (FCFA/TKM) | 30 | 29 | 28 | 27 | 27 | 32 | 32 | 31 |

Statistique d'exploitation

| désignation | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|-------|--------|-------|-------|--------|
| Produits d'exploitation (millions de F CFA) | 11 770 | 11 420 | 10 929 | 9 483 | 8 604 | 9 601 | 8 426 | 9 130 |
| Charge d'exploitation (millions de F CFA) | 9 072 | 8 851 | 8 376 | 9 120 | 10 498 | 8 857 | 7 547 | 10 196 |
| Marge brut d'exploitation (millions de F CFA) | 2 699 | 2 569 | 2 553 | 362 | -1 894 | 743 | 879 | -1 067 |
| Résultat net d'exploitation (millions) | 203 | 368 | 186 | -2012 | -4163 | -1787 | -3377 | -4920 |

III PERSPECTIVE D'AVENIR

Les divers projets de développement de la RCFM de 1965 à 1985 soutenus par le Gouvernement de la République du Mali et les partenaires au développement s'inscrivent toujours dans le cadre du programme de développement économique et social du Mali. Ainsi les 5 programmes de développement de la RCFM cadre la période de 1986/1990 pour une somme de 46.604.969.000f cfa.

Les projets s'inscrivant dans ce programme portent sur :

- l'infrastructure,
- le matériel moteur
- les installations fixes
- les bâtiments remorques
- la formation du personnel
- divers

1) Infrastructures

Les projets inscrits au titre de la voie et des bâtiments concernent essentiellement l'amélioration de l'Etat de la voie sur le réseau.

2) Installations fixes

Deux projet concernent ce volet :

- Amélioration des relations d téléphoniques
- Installation du système de bâton pilote

3) Matériel moteur

Le matériel moteur englobe tout ce qui est l'acquisition de matériel divers de traction pour faire face à la croissance du trafic.

4) Les bâtiments

Les projets de ce volet concernent :

- la construction d'un immeuble administratif et commercial pour la RCFM ;
- l'extension de s installations de formation à Bamako et Kayes

5) Formation professionnelle

Ce projet couvre divers programme de formation du personnel

6) Projet d'extension du réseau

Il s'agit de projet à moyen et long terme dont la réalisation permettra le désenclavement total du Mali par le Chemin de fer.

7) Concession de la ligne du chemin de fer Dakar-Bamako-Koulikoro : Enjeu pour le Mali et stratégie à moyen terme.

a) La stratégie à moyen terme

La stratégie à moyen terme sera axée sur les points ci-après
Gestion de l'impact de la privatisation sur les employés
Le volet social doit avoir un traitement approprié par l'élaboration d'un plan social adéquat.
Le changement doit être mis en œuvre de manière accélérée afin que l'ensemble du personnel soit fixé sur son sort. Le concessionnaire doit assurer à son personnel des meilleures conditions de travail et intéressés les travailleurs en cas de bons résultats.

b) Amélioration de la qualité de service :

Elle se traduit par la qualité du service :

- la ponctualité
- la fiabilité
- la sécurité
- l'efficacité dans les opérations

c) Les investissements

Il s'agit de l'un des facteurs essentiels à la réussite de la concession, on veillera au respect du programme d'investissement établi.

Rapport d'avancement du projet sectoriel des transports (1994-2004).

Au niveau de la régie les activités se poursuivent dans les domaines ci-après :

- a) réhabilitation de sections de la voie ferrée (financement parallèle IDA et AFD).
- b) Construction de la gare marchandise (financement IDA)
- c) Mise en œuvre de conditionnalité notamment la création de la société d'exploitation du trafic international (SETI).

1. Financement IDA :

La production au cours du trimestre 2000 a été de 21 032 m3. Ainsi la production de ballast cumulée de 105 000 m3 au 30/9 /2000 a été portée à 126 032 m3 31/12/2000. La société a poursuivi ses activités dans le cadre de l'application des pénalités tel que réclamée par le message en date du 14/9/2000.

2. Financement AFD :

Le point d'exécution des actions financées par l'AFD entre dans le cadre des travaux de réhabilitation de la voie ferrée (fourniture de matériel, équipements et travaux d'exécution). Toutes les fournitures, matériels et équipements prévus pour les travaux de réhabilitation de la voie sont acquis. Le contrat de contrôle et de surveillance des travaux a été attribué au bureau de consultant Socetec.

A. La gare de Korofina :

Les travaux relatifs aux trois lots (infrastructures, pose de voie ferrées, bâtiments) sont achevés. La réception provisoire des différents lots a été prononcée respectivement le 20/ 6/2000 pour Sotrafer (lot 3), le 28/6/2000 pour CDE (lot 1), le 30/6/2000 pour Métal Soudan SLOI 2°. Avant la mise en exploitation de la nouvelle gare des travaux supplémentaires relatifs à la signalisation et la sécurité (garages francs) sont en voie d'achèvement.

B. Les systèmes de télécommunication :

Dans le cadre de l'exécution du marché des fournitures ont été reçues, les appareils ont été installés et la société CS Télécom est attendue pour leur mise en service. Un avenant a été approuvé en vue de financer des matériels complémentaires.

C. Matériels roulants :

Aucune suite n'a été reçue suite à l'introduction de requête pour le financement des locomotives auprès des partenaires financiers.

D. Equipements logistiques :

Le financement des actions prévues n'est pas encore assuré.

E. Etudes - Contrôle et missions :

Une étude de la zone ferroviaire a été réalisée par le consultant CANAC.

Une étude de DAO pour la télécommunication a été réalisée par CANARAIL.

Une étude de l'incidence de la création de la CETI sur la RCFM a été réalisée par TER.

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

**MINISTÈRE DÉLÉGUÉ CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

**DIRECTION NATIONALE
DES TRANSPORTS**

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

**NOTE
SUR LE TRANSPORT AÉRIEN**

Après l'indépendance, le Mali dans le cadre de la consolidation de l'unité nationale et du développement économique et sociale du pays a accordé une attention particulière au transport aérien. En effet dès 1961, on assistait à la création de la Compagnie Nationale Aérienne « AIR MALI ». Cette Compagnie devait assurer les liaisons interne et internationales. Elle couvrait en 1977 un réseau de 5377 Km à l'intérieur du Mali et 15803 Km à l'extérieur (pays voisins et Europe).

Les difficultés gestion de cette compagnie aidant et face aux contraintes des programmes d'ajustement structurel de la Banque Mondiale et du FMI (Fonds Monétaire International) cette Compagnie était appelé à disparaître. Des cendres de cette Compagnie est née une nouvelle appelée MALI TASS qui devrait disparaître également suite à l'adhésion du Mali à la Compagnie internationale AIR AFRIQUE dont la liquidation de MALI TASS et la création de AIR MALI SA étaient une des conditions de cette adhésion.

L'industrie du transport aérien a subi de profondes mutations dans les années 1980 avec la déréglementation intervenue aux Etats-Unis d'Amérique et les programmes de libéralisation initiés en Europe.

Les Ministres africains chargés de l'Aviation Civile ont signé le 14 novembre 1999 à Yamoussoukro la décision relative à la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique. Cette décision adoptée en juillet 2000 à Lomé par le Sommet des Chefs d'Etat est entrée en vigueur en août 2000.

Cette libéralisation a pour objectifs :

- l'amélioration de la qualité des services aériens et la réduction des tarifs ;
- l'augmentation du trafic ;
- l'amélioration de la situation financière des aéroports et la réalisation de nouveaux investissements ;
- la création de nouveaux emplois.

A coté de ces avantages de la libéralisation existe un risque certain de disparition des petites compagnies au profit des grandes (consortium).

La mise en œuvre de cette décision a modifié le paysage aéronautique sous-régional avec la création de nouvelles compagnies aériennes ou la restructuration de compagnies existantes.

En ce qui concerne le Mali la stratégie a consisté en la libéralisation du transport aérien domestique par la création de nouvelles compagnies de vols réguliers et de vols à la demande (avions taxi) au côté d'Air Mali SA qui sont :

- Lignes Aériennes du Felou (LAF) ;
- Multi Air Service (MAS) ;
- Avion Express (SAE) ;
- Société de Transport Aérien au Mali (STA-MALI) ;
- African Airlines ;
- Mali Air Transport ;
- NAS Air SA

Presque la totalité de ces compagnies ont vite montré leur limite à cause :

- du manque d'expérience et du professionnalisme des promoteurs ;
- des coûts d'entretien et de maintenance très élevés des avions.

Cependant d'autres comme African Airlines et SAE parviennent à se maintenir.

1. Intervenants dans le système de transport aérien :

Plusieurs acteurs interviennent dans le paysage aérien malien dont :

- **la Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC)** qui est un service public chargé d'élaborer et de mettre en œuvre les éléments de la politique nationale en matière d'aéronautique civile au Mali. Elle veille à l'application effective de la réglementation et des Conventions internationales.
- **l'ASECNA** (Agence pour la Sécurité de la navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar) dont le rôle est d'assurer le contrôle et la gestion de la sécurité aérienne. Elle s'occupe de la gestion des activités communautaires. De même à cause de son expérience et de sa technicité la gestion des activités nationales aéronautiques lui ont été aussi confiées par le Gouvernement du Mali. A cet égard elle dispose de l'ensemble des revenus générés par les redevances touchant la circulation et la sécurité des aéronefs.
- **les Aéroports du Mali (ADM)** : il a le statut d'un EPIC. Il assure la gestion de l'Aéroport internationale de Bamako-Sénou et les aéroports nationaux. Ils sont chargés de l'administration et de la gestion des installations aéroportuaires et sont responsable à ce titre de la perception des loyers commerciaux et des redevances liées à l'utilisation des installations physiques (redevance passager, fret, carburant, et des services rendus par les concessionnaires).

- **les transporteurs :** Les opérations de transport sont réalisés par des transporteurs privés. Au niveau international, Air Afrique assurait le rôle de transporteur officiel malien. Actuellement sa liquidation est confirmée. Au niveau national il existe un monopole de fait confié à Air Mali Sa qui dispose toutefois de la possibilité de conclure des ententes avec d'autres transporteurs maliens. Actuellement l'agrément de Air Mali s.a est suspendu.

2. Aérodromes et équipements aéroportuaires :

Suivant les statistiques de la Direction nationale de l'Aéronautique Civile on dénombre actuellement :

- 13 aérodromes principaux dont 6 internationaux (Bamako-Sénou, Gao, Kayes, Mopti, Sikasso et Tombouctou) et (Goundam, Kéniéba, Manantali, Nara, Nioro, Tes Salit et Yélimané) ;
- 12 aérodromes secondaires (Ansongo, Bafoulabé, Bandiagara, Bougouni, Bourem, Douentza, Kidal, Kolokani, Koutiala, Markala et Niafunké) ;
- et 4 aérodromes privés (Tériyabougou, Syama, Sa Diola et Morula).

Les équipements d'aide à la navigation (transmission des messages, guidage des aéronefs) sont satisfaisants sur les six principaux aérodromes internationaux. Les équipements aéroportuaires des aérodromes principaux (bien qu'acceptables) ainsi que ceux des aérodromes secondaires devront faire l'objet d'une modernisation et d'un renforcement suivant les recommandations du Plan Aéronautique National couvrant la période 1991-2006.

Particulièrement en ce qui concerne l'aéroport de Bamako-Sénou (ouvert en 1974), il y a lieu de signaler que la longueur de la piste ne permet pas le décollage des avions de type B 747 et A 300 avec leur charge marchande maximale. D'où la nécessité de porter la longueur de la piste à 3200 m.

Le Projet Sectoriel des Transports en cours d'exécution prévoit la construction de la clôture de l'aérodrome de Bamako-Sénou (exécuté) et l'équipement en appareils de sécurité de l'aéroport de Tombouctou.

3. Trafic commercial des aéroports :

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

Trafic international :

Le trafic international 2001 concerne surtout l'aéroport de Bamako-Sénou dont l'évolution se trouve sur le tableau ci-dessous. Il a connu une baisse par rapport au trafic de 2000 . Cette baisse est probablement due à la crise qu'a connu et continue à connaître Air Afrique au cours de ces dernières années. Elle est de l'ordre de :

- 7,78 % pour le mouvement des aéronefs ;
- 1,4 % pour le trafic passagers ;
- 17,89 % pour le trafic fret ;
- 52,07 % pour le trafic fret postal.

| Désignation | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Mouvements d'aéronefs | 8 564 | 9 032 | 9 023 | 8 321 | 7186 |
| Trafic passagers | 289 338 | 308 346 | 315 409 | 310 911 | 316975 |
| Trafic fret (T) | 3 865 | 4 519 | 5 440 | 4 466 | 1190 |
| Trafic fret postal (I) | 154 | 128 | 217 | 104 | 9 |

En 2002 , le trafic passagers a augmenté de 2 % par rapport à 2001 avec la prédominance d 'AIR France avec 30 % du trafic .

Trafic national :

| Désignation | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Mouvements d'aéronefs | 3 307 | 2 324 | 1 132 | 2 428 | 2235 |
| Trafic passagers | 30 907 | 34 432 | 16 551 | 19 848 | 22 582 |
| Trafic fret (T) | 1 207 | 2 559 | 5 744 | 1 023 | 32 |
| Trafic fret postal (kg) | 858 | 488 | 442 | - | 3 |

De manière générale il ressort du tableau ci-dessus que le trafic national passagers a baissé au cours de ces dernières années .Une faible reprise s ' amorce en 2002 en passant de 19 848 passagers en 2001 à 22 582 passagers en 2002 (soit + 14 %)

Ces diminutions résultent de la dégradation des aéroports intérieurs et des difficultés d'exploitation de Air Mali SA.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

ET DES TRANSPORTS

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ CHARGÉ DES TRANSPORTS

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI

UN Peuple - Un But - Une Foi

LES TRANSPORTS FLUVIAUX

Deux fleuves offrent aujourd'hui un intérêt majeur pour le Mali :

- le Niger, dont le bief central est très anciennement utilisé pour la navigation.
- le Sénégal, dont le rôle actuel est tout à fait marginal mais dont l'aménagement donne lieu à de vastes projets,

I. LE FLEUVE NIGER.

Le fleuve Niger est composé du bief sud et du bief nord.

Le bief amont du Niger ou bief sud.

Le Niger peut être remonté par des bateaux de commerce:

- de Bamako à Kouroussa (374km)
- ou en empruntant le Milo, affluent du Niger, de Bamako à Kankan (385km).

Ces deux villes sont reliées au port de Conakry par une route et un chemin de fer. Le cours supérieur du Niger permet une deuxième liaison mer- Bamako. La guinée a entrepris la rénovation complète du port de Conakry.

La navigation est assurée habituellement sur ce bief de fin Juin à début Décembre.

Le Niger dans son bief Sud coule sur des formations rocheuses.

La Compagnie Malienne de Navigation a l'habitude d'assurer sur ce bief un faible trafic annuel de 500t de produits alimentaires. L'exploitation de la liaison Bamako- Kankan par bateaux remonte aux années 1918 et s'est développée avec la construction de la voie Kankan- Conakry. Le Trafic fluvial de la CMN sur le réseau amont du Niger a évolué de 63 tonnes de produits et 4308 passagers durant la campagne de 1967/ 68 à 926 tonnes de produits et 1926 passagers en 1977/ 77. Actuellement on enregistre seulement quelques produits et passagers.

Le réseau amont fait également l'objet d'une exploitation informelle par des pinassiers dont les activités sont orientées essentiellement sur le transport fluvial de bois de chauffe et du sable vers Bamako. Il faut retenir que le bief sud n'a pas fait l'objet d'étude approfondie et son développement futur est lié à la construction de la route Bamako- Kourémale- Kankan dont le financement est acquis et les travaux ont démarré.

Le Niger n'est pas navigable entre Bamako et Koulikoro à cause des rapides de Sotuba et de Kenié. Toutefois il est possible de franchir ces rapides en période de hautes eaux avec du matériel léger.

Le bief aval (bief Nord) du Niger ou Grand Bief

Le bief aval ou bief Nord s'étend de Koulikoro à Ansongo, sur une longueur de 1.408 km.

Il est partagé en 3 sections :

- Koulikoro - Mopti (504 km)
- Mopti - Tossaye (694 km)
- Tossaye - Ansongo (210 km)

Koulikoro - Mopti.

Il se caractérise par une série de seuils sableux et rocheux et une zone boueuse à l'entrée du port de Mopti. Le balisage de ce tronçon effectué à l'époque coloniale (en 1957) avait complètement disparu en 1993, date à laquelle la Compagnie Malienne de Navigation a pu assurer la pose sur ce tronçon d'une dizaine de balises en poteau pour des besoins de 58 balises.

Ce tronçon est la section pratiquée depuis longtemps, et la mieux connue.

Entre Koulikoro et Fanchon, la Navigation est possible en moyenne six mois. La section Fanchon - Markala 95 km est navigable toute l'année, grâce au barrage de Sansanding. Ségou port de l'office du Niger, est situé sur cette section, à 50 km en amont du barrage, que contourne le canal de Markala.

Entre Mopti et Markala, à Diafarabé, prend naissance le Diaka, affluent le plus important du Niger, puis d'autres affluents du « Delta vif » participent aux pertes avant que le Niger ne reçoive l'apport majeur du Bani à Mopti.

Sur ce tronçon la navigation s'arrête souvent en début Décembre.

Divers procédés sont envisagés pour améliorer les conditions de navigation sur Koulikoro - Mopti, dont le plus remarquable serait sans doute le soutien du débit au moyen de lâchages du barrage de Sélingué.

Mopti - Tossaye.

C'est un bief dunaire homogène jusqu'à Kyra à 60 km en amont de Tossaye. Sur la section Kyra- Tossaye apparaissent des affleurements rocheux relativement dangereux juste en aval de Kyra ainsi qu'en amont et en aval du défilé de Tossaye.

Le chenal à travers le lac Debo présente des difficultés énormes en raison du dépôt de sédiments transportés par le fleuve.

Le cas du canal Kourioumé- Kabara (escale de Tombouctou) mérite une attention particulière du fait de son ensablement.

Sur le tronçon Mopti- Tossaye, la CMN a procédé en 1993 à la pose de 9 balises canadiennes en poteau.

Entre Mopti et Diré, la pente moyenne est extrêmement faible : 1,2 cm / km et varie considérablement au cours du cycle de crue.

La CMN navigue entre Mopti et Diré sept mois et demi sur douze.

Entre Diré et Kyra, la pente est à peine plus forte (2cm / km) et les seuils sont tous sableux.

Le canal de Kabara (9km) très ensablé, ne permet l'accès à Kabara, port de Tombouctou, que quelques semaines par an. On peut naviguer par contre entre Diré et Kyra du 01.09 au 15.04, six mois et demi sur douze ce qui limite considérablement le trafic entre Mopti et Gao.

Tossaye- Ansongo

De Tossaye à Bourem le Niger coule entre les dunes et la pente est en moyenne de 4cm/ km . Entre Bourem et Gao la pente est de 5cm / km. Il faut signaler à ce niveau que l'accès au port de Gao est rendu impossible à cause de l'ensablement. La profondeur de l'eau n'atteint qu'un à deux mètres en période de crue alors qu'elle était de quatre mètres autrefois.

La section Tossaye - Bourem présente des caractéristiques voisines de celles de Mopti Kyra.

A partir de Bourem, le Niger emprunte une vallée qui rejoint elle - même à Gao la vallée fossile du Tilemsi. La navigation peut avoir lieu entre Tossaye et Ansongo de début Septembre à fin Avril : 8 mois ;

En raison de la raideur de l'onde de crue, les dates ne diffèrent que de quelques jours des dates de début et de fin de navigabilité à 1.40m d'enfoncement .

Les périodes de navigabilité sur un trajet plus long se déduisent aisément. Par exemple :

- sur la relation Koulikoro-Gao, la navigation peut commencer le 25 Août et prendre fin le 30 Décembre, soit une période de 135 jours

- sur la relation Mopti - Gao, la navigation peut commencer le 20 Août et prendre fin le 1^{er} Mars, soit une période de 190 jours, soit presque deux mois de plus.

Au cours des dix dernières années la durée de navigation s'est réduite à 105 jours sur Koulikoro-Gao, soit 130 jours sur Mopti-Gao.

Le Niger en aval d'Ansongo.

Le Niger n'est pas navigable sur le plan commerciale entre Ansongo et l'aval des rapides de Tillabéri, à 110km de l'amont de Niamey, soit sur une longueur de 244km.

Il s'agit d'un bief à forte pente et à faible tirant d'eau, au lit encombré de roches, coupé par des rapides à Labbézanga, Ayoro et Tillabéri.

Le Niger est ensuite navigable jusqu'à la retenue de Kainji, puis jusqu'à la mer. Il y a exactement 2000 km d'Ansongo à la mer.

Les biefs adjacents.

Les canaux de l'office du Niger. (200km)

Ils comprennent le canal du Sahel (136km), le canal du Macina (56km) et leur canal adducteur commun (8km), qui les met en communication avec la retenue de Markala.

Ils sont navigables toute l'année, au mouillage minimum de 0,90 m en principe et les écluses d'accès ont pour dimensions 50 m x 8,50 m.

Leur mauvais entretien limite cependant leur navigabilité.

Le Diaka

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

Le Bani

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

Le Bara-Issa

Il est aussi navigable que l'Issa-Ber (ou le Niger),mais il est plus étroit et décrit d'innombrables sinuosités.

Suite aux investigations effectuées en 1994 par la Direction Nationale de l'hydraulique et de l'Energie et la Compagnie Malienne de Navigation, les travaux d'amélioration des conditions de navigation du bief Nord du Niger devront porter sur les éléments suivants :

A court terme :

| | |
|--|-------------------|
| Pose de 106 balises et 10 katadiopres | 60.000.000cfa |
| Réparation et entretien des quais de Tonka, Niafunké, Diré, Ségou, Ke- Macina, Diafarabé ,Akka, Gourma- Rarhous, Temera | 130.000.000 f cfa |
| Sous/Total | 190.000.000 f cfa |

A moyen terme :

| | |
|---|---------------------------|
| Acquisition d'un dragueur..... | 75.000.000 fefa |
| Dragage chenal du canal Kourioumé- Kabara..... | 200.000.000 fcfa |
| Dragage canal Markala et accès (exécuté...)... | 120.000.000 fcfa |
| Dragage chenal du lac Debo..... | 380.000.000 fefa |
| Dragage accès au port de Gao et clôture..... | 100.000.000 fefa |
| Sous/ total..... | 1.550.000.000 fefa |
| Total général (court et moyen termes)..... | 1.740.000.000 fcfa |

Trafic fluvial sur le Niger

Le réseau Nord du fleuve Niger du point de vue exploitation se présente comme le bief principal des activités de transport fluvial.

La CMN a assuré sur ce bief des trafics de pointe en 1967/68 de 63816 tonnes de produits et 46593 passagers. Durant la campagne 1976/77 le trafic a baissé et a continué de chuter pour ne représenter que 9361 tonnes et 12350 passagers en 1999/2000, contre 7769 tonnes et 14153 passagers en 2000/2001. En 2001/2002, la CMN a transporté 11692 passagers (soit une baisse de 13 % par rapport à la campagne 2000/2001) et 7677 tonnes de produits (soit une baisse 1,2 % par rapport à 2000 / 2001).

Durant la campagne 2002 / 2003 la CMN a transporté 8 169 voyageurs et 6359 tonnes de produits . Le trafic en 2002 pour la CMN continue donc de baisser par rapport à 2001 de 30 % pour les voyageurs et 17 % pour les marchandises .

Les distances moyennes de transport de marchandises et de passagers ont évolué respectivement de 498km et 340 km en 1976/77 à 478km et 429 km en 1994/95 pour être de 475km et 544km en 1999/2000, contre 482km et 521 km en 2000/2001, 428 km et 518 km en 2001/2002, 429 et 528 km en 2002/2003.

Cette baisse continue du trafic du bief nord du Niger est liée à plusieurs facteurs dont :

- . l'amélioration de l'état (bitumage) des routes Bamako- Ségou- Mopti, Sévaré- Gao, Markala- Niono, Markala- Macina.
- . La dégradation des conditions de navigation (manque de balisage et ensablement du chenal navigable, dégradation des quais et des ports).
- . La réduction de la période de navigation consécutive aux sécheresses des années 73/74 et de 1980/1990 (la navigation a été réduite de 90 jours).
- . Les difficultés de gestion de la CMN (obsolescence des bateaux, manque de pièces détachées, problèmes organisationnels, difficultés de trésorerie etc.)

A l'heure actuelle on peut constater que les principaux ports de trafic de marchandises sont par ordre décroissant : Mopti, Kabara, Koulikoro, Gao, Ségou.

Il faut également signaler sur le bief Nord, la présence d'une flotte de pinassiers qui mènent une activité diversifiée de transport fluvial. Bien que l'activité des pinassiers soit assez mal connue, on peut évoquer quelques tendances la concernant. En effet c'est durant les années 1960 que les pinasses ont connu un fort développement lié à la disponibilité de moteurs hors bord robustes et à la création en 1962 de la coopérative des transporteurs fluviaux de Mopti.

La capacité unitaire des pinasses destinées principalement aux transports longue distance varie de 20 à 100 tonnes (avec possibilité de transport de 10 à 80 passagers). L'enfoncement des pinasses étant de 0.70m, les pinassiers débutent généralement leurs activités 2 semaines avant la CMN dont les bateaux ont un enfoncement de 1.10m en général.

Une enquête menée en 1995 à Mopti a permis de dénombrer au niveau de la coopérative et du syndicat des transporteurs fluviaux de Mopti 94 pinasses d'une capacité de 3820 tonnes plus 2685 places. Il faut également signaler l'existence de pinasses à Ségou, Kabara, Diré, Gao, Niafunké et Tonka dont les caractéristiques pourront être cernées dans le cadre d'une étude en cours sur les transports fluviaux. Généralement les pinasses assurent le transport des céréales, du poisson, de la farine, des nattes, du bois et autres produits alimentaires.

L'enquête sur la navigation fluviale par pirogue sur le Niger effectuée en 1983, faisait une estimation du trafic marchandises des pinasses à hauteur de 150000 tonnes dont les 80% s'effectuaient sur le tronçon Ségou- Mopti- Tombouctou avec une nette dominance de Mopti pour 50% du trafic. Cependant il faut signaler que la grande majorité de ces transports s'effectue sur des distances relativement courtes et en complémentarité avec les transports effectués par la CMN.

Pour l'avenir, on peut penser que les activités de transport fluvial se concentreront surtout dans la zone Mopti- Tombouctou ou plusieurs villages ne sont accessibles que par le fleuve durant une bonne partie de l'année.

En effet le constat général qu'on peut faire actuellement, est que le transport fluvial a pris du recul chaque fois qu'il était doublé d'une voie routière ou d'une voie ferroviaire.

Les tarifs de transport fluvial

Au niveau de la Compagnie Malienne de Navigation, les tarifs de transport fluvial varient en fonction de la nature des produits transportés et se présentent comme suit :

| | 1999/2000 | 2000/2001 |
|---|----------------------|-------------------|
| - Céréales et produits locaux d'alimentation..... | 14,14 f cfa la t/ km | 21,38 |
| - Matériaux de construction | 22,88 f cfa la t/ km | 34,58 |
| - Hydrocarbures..... | 28,81 cfa la t/ km | 0,09289 cfa l/ km |
| - Boissons alcoolisées, denrées périssables..... | 42,53 cfa la t/ km | 64,32 |
| - Machinerie lourde..... | 69,61 cfa la t/ km | 131,56 |

Pour le transport des passagers la CMN applique des taux variant de 8,79 cfa la VKM en 4^{ème} classe à 165,7cfa la V.Km en cabine de luxe.

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

Les pinassiers pratiquent des prix variant très souvent en fonction de la nature des produits et des relations desservies. On peut citer quelques exemples de tarifs pratiqués par les pinassiers :

- Mil sur Mopti- Korioumé..... 36,58cfa la t/ km
- Ciment sur Mopti – Korioumé..... 48,50 cfa la t/ km
- Graviers sur Tonka- Korioumé..... 38,70cfa la t/ km

Les pinassiers qui très souvent transportent des passagers sur les marchandises embarquées pratiquent des prix très diversifiés sur les passagers suivant les relations concernées. D'un taux de 15cfa le V. km sur une distance de 50km, le V/ km peut-être de 25cfa sur une distance plus courte.

II. LE FLEUVE SENEGAL

Le Sénégal peut être remonté par des bateaux fluviaux jusqu'à Kayes, soit sur une longueur de 924 km durant la saison des pluies. L'intérêt de cette liaison est qu'elle est d'ores et déjà relayée à Kayes par le chemin de fer vers Bamako, mais aussi qu'à terme elle peut devenir le maillon essentiel d'une voie d'accès fluvio - maritime.

L'estuaire est navigable toute l'année sur 350 km de long, le vent rendant cependant la navigation difficile. La période de navigation diminue ensuite de l'aval vers l'amont, pour être réduite à 5 mois à Ambidédi. Les derniers 50 km, jusqu'à Kayes, sont particulièrement difficiles : ils comprennent au moins 5 seuils rocheux, qui ne sont estimés navigables que lorsque le débit dépasse 250 m³/s soit 3 mois par an.

Le problème de l'estuaire

Actuellement, une double rupture de charge est nécessaire : soit à Nouackchott et Rosso, soit à Dakar et Saint - Louis. Pour tenter de surmonter cet handicap, l'OMVS a lancé une étude d'aménagement du port de Saint - Louis.

La navigation fluvio- maritime traditionnelle étant exclue pour des raisons de tirant d'eau (environ 3 m toute l'année seraient nécessaires à sa rentabilité), la solution envisagée à long terme est, pour le Mali, celle des navires portes - barges. Ce système beaucoup mieux adapté aux trafics légers de marchandises diverses, a des coûts d'exploitation assez mal connus dans les conditions analogues à celles de l'embouchure du Sénégal.

L'existence d'une forte boucle et de la barre à l'embouchure rend peu opérants les divers systèmes existants.

L'étude actuelle, dont les conclusions ne sont pas encore connues, porte sur un aménagement traditionnel du port de Saint Louis, permettant l'accès aux cargos maritimes de 8m de tirant d'eau.

L'aménagement du fleuve

L'aménagement du fleuve Sénégal pour la navigation a donné lieu récemment à une étude de l'OMVS.

Cet aménagement doit tenir compte de l'aménagement des barrages de Diama et de Manantali. Les conditions de navigabilité varieront avec l'utilisation progressive différenciée de ces ouvrages.

POSSIBILITES ET PROJETS D'AMELIORATION DU FLEUVE SENEGAL

Le Sénégal constitue, après le Niger, le fleuve le plus grand de l'Afrique Occidentale. La direction générale de son cours est orientée dans le sens de la latitude d'Est en Ouest. Le fleuve traverse trois régions principales, à savoir :

- . Le haut bassin qui s'étend de la source dans le Fouta Djallon à Bakel
- . La vallée de Bakel à Dagana
- . Le delta va de Dagana à la mer.

La section navigable du fleuve Sénégal va de son embouchure(Saint - Louis) à la ville malienne de Kayes située dans le haut bassin. Il existe de nombreux bras parallèles au lit principale du fleuve dont le plus important est celui du Doué en aval de Podor.

La pente moyenne sur le secteur navigable est seulement de 2.1 cm/ km avec un maximum de 8cm/km sur le tronçon Kayes - Bakel et de 0.5cm/km dans le delta en aval de Dagana.

L'embouchure du fleuve tombe dans la catégorie des embouchures bloquées avec une passe dérivante qui pose de sérieux problèmes d'accès du fleuve aux navires de mer

LES RESSOURCES ET LES POTENTIALITES DU BASSIN DU FLEUVE SENEGAL

Le bassin du fleuve Sénégal regorge d'immenses ressources et potentialités qui se présentent de manières suivantes :

- Le potentiel humain

Chiffrée à environ 3 millions d'habitants en 1998, la population du bassin du fleuve Sénégal représente les 13,6% de la population totale des trois pays. Cette population s'adonne principalement à l'agriculture, l'élevage et la pêche. Ces secteurs sont fortement conditionnés par la disponibilité en eau et présentent une précarité et une vulnérabilité des systèmes de production.

La population du bassin est marquée par l'émigration de la population masculine active que le programme de l'OMVS se propose de combattre.

- Le potentiel d'agriculture irriguée

Les terres cultivables dans la vallée et le delta du fleuve Sénégal sont évaluées à plus de 800.000 ha. La régularisation des débits du fleuve et l'arrêt de la remontée de la langue salée permettent d'assurer l'irrigation de 375.000 ha.

Pour ce volet, il est envisagé le développement des moyens techniques institutionnels et financiers appropriés pour le rythme d'aménagement, améliorer les techniques culturales afin d'accroître les rendements et favoriser la diversification des cultures. Pour sauvegarder les intérêts des population il est prévu une association étroite entre les branches d'activités de l'élevage, de la sylviculture et de la pêche.

- Le potentiel de production animale

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

- Le potentiel sylvicole

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

- Le potentiel piscicole

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

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

Le potentiel minier

Le potentiel minier du bassin représente une bonne partie des ressources minières reconnues au niveau des trois États. Il comprend d'importantes substances minières telles que le fer, les phosphates, la bauxite, les marbres, le calcaire, les argiles et une présence non moins importantes d'or, de cuir, de chrome, de diamant, d'uranium. Ces substances sont la plupart situées dans une zone plus ou moins large ceinturant le cours du fleuve et ses affluents, mais à plus de 400 km du front atlantique.

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

Le potentiel de production énergétique

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

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

Le potentiel industriel

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

Le potentiel touristique

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

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

L'OMVS et l'aménagement du fleuve Sénégal

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

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

- le premier aspect porte sur la mise en place d'une infrastructure régionale de 1^{ere} phase basée, sur une régularisation des débits à 300m³/s à Bakel, garantie 9 années sur 10 et comprenant d'une part des ouvrages majeures :
 - Le barrage anti- sel et d'irrigation de Diama ;
 - Le barrage régulateur et hydroélectrique de Manantali ;
 - le chenal navigable et les infrastructures portuaires à Saint – Louis, Ambidédi et au niveau des escales fluviales de Rosso, Richard – Toll, Dagana, Podor, Boghé, Kaédi, Matam, Bakel et Gouraye; (lors de l'étape de croisière de la navigation) ;
 - La centrale hydroélectrique au pied du barrage de MANANTALI et les lignes de transport d'énergie haute tension et d'inter-connection aux réseaux nationaux.

Des ouvrages associés tels que :

- Les endiguements le long des deux rives du fleuve ;
- les routes d'accès aux barrages de Diama et Manantali
- la route de liaison Diama –Rosso en rive droite.

Le deuxième aspect a trait au développement et à l'exploitation des ressources et services rendus disponibles grâce à ces ouvrages, à savoir :

- l'irrigation de 375.000 ha de terres cultivables ;
- la production de 800 Gwh/an d'énergie hydroélectrique garantie 9ans sur 10 ;
- le transport fluvial ouvert au commerce international ;
- l'alimentation en eau potable des localités riveraines ;
- l'amélioration et remplissage de lacs de Guiers et du R'KIZ
- l'écrêtement des crues par Manantali en vue de réduire les risques d'inondation dans la vallée ;
- le maintien des conditions écologiques acceptables dans le bassin du fleuve Sénégal.

Etat d'avancement du programme de l'OMVS

- les barrages de Diama et de Manantali, constituant la première tranche du programme d'infrastructure régionale sont achevés depuis respectivement 1986 et 1988 :

Diama situé à 26 km en amont du pont Faidherbe et à 50km de l'embouchure, en plus de sa fonction principale d'arrêter la remontée de la langue salée, crée avec l'aide des endiguements construits le long des deux rives, un réservoir d'eau douce de volume variant 250 et 535 millions de m³ suivant les côtes de gestion respectives de +1.50 m et +2.50 m IGN. Il permet également le rehaussement du plan d'eau profitable à la navigation jusqu'au PK 530.

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

Manantali, avec un volume de retenue de 11 milliards de m³ d'eau, contrôle un peu plus de la moitié des écoulements du fleuve et assure à terme un débit de 200m³/s pour l'agriculture et un débit additionnel de 100m³/s à la navigation.

- Grâce à l'exploitation de ces ouvrages, l'agriculture irriguée qui a atteint une superficie aménagée estimée à 120.000 ha et l'alimentation en eau potable, constituent à l'heure actuelle les principales utilisations de l'eau régularisée du fleuve Sénégal.
- La présence permanente des eaux a permis le développement de nombreuses activités marquées par un accroissement de la population.
- Pendant l'hivernage 1998, le niveau de la retenue de Manantali a atteint la côte 206.15 m IGN pour la côte d'exploitation maximale fixée à 208mIGN. Pour assurer les besoins actuels de la période d'étiage, les lâchers programmés de décembre 1998 à mars 1999 varieront de 9m³/s à 120m³/s et la gestion du barrage de Diama sera maintenue entre les côtes 1.95m et 2.10m IGN.
- Les travaux de construction de la centrale hydroélectrique de Manantali et les lignes de transport d'énergie H.T ont débuté pour prendre fin à l'horizon 2001.
- La disponibilité d'une énergie bon marché contribuera de manière décisive au développement de tous les secteurs d'activités du bassin.
- Pour assurer d'une façon évolutive et rationnelle les besoins en eau pour l'irrigation, l'énergie, la navigation, l'alimentation en eau et pour réduire les effets négatifs des aménagements, l'OMVS a lancé un programme d'optimisation de la gestion des réservoirs de DIAMA et de Manantali.
- Ainsi, il reste la réalisation du dernier volet de l'infrastructure régionale de première phase que constitue le projet navigation. Ce volet a fait l'objet de plusieurs études qui ont permis de définir la capacité de la voie fluviale à accommoder à un trafic estimé à plus de 10 millions de tonnes par an.

Mais les aménagements requis demandent d'importants investissements initiaux qui ont amené l'OMVS à adopter une stratégie de réalisation par étape. L'option de navigation mixte mer / fleuve à partir des ports atlantiques existants, constitue l'une des premières étapes de cette stratégie.

Les éléments d'une étude de faisabilité de cette phase transitoire font l'objet des présents termes de référence qui se résument comme suit :

CONTEXTE DU PROJET NAVIGATION

Aménagement du fleuve pour la navigation

L'aménagement du fleuve pour la navigation a fait partie des programmes des différents organismes qui furent chargés de la mise en valeur du bassin du fleuve Sénégal, démontrant ainsi l'intérêt constant des Etats pour ce projet. C'est ainsi que de nombreuses études furent réalisées.

La dernière étude menée sur le projet est l'étude d'actualisation (1989- 1991) financée par la Banque Africaine de Développement. Cette étude a abouti à des projections de trafic raisonnable et à une optimisation des investissements requis, donnant des rentabilités économique et financière très intéressantes. Toutefois les résultats obtenus sont largement tributaire du transport de masse lié à l'exploitation des gisements de phosphates de la moyenne vallée dont les dates prévisionnelles de démarrage restent encore très incertaines.

- Consciente des difficultés réelles de justification du projet dans toutes ses composantes originelles avant la mise en exploitation des gisements miniers, l'OMVS a procédé en décembre 1992 à quelques réaménagements susceptibles de réduire les investissements initiaux, à savoir :

- L'économie du coût prohibitif du décrochement du tronçon Ambidédi- Kayes en ramenant le terminus fluvial à Ambidédi ;
- Le différé de la réalisation du port fluvio - maritime de Saint Louis dont les investissements représentent les 54% des investissements totaux.
- La réalisation d'ouvrage complémentaire au terminus d'Ambidédi (gare commerciale route bitumée Ambidédi - Kayes, port à Kayes etc...)
- La mise en œuvre dans les meilleurs délais d'un système transitoire de navigation mixte fluvio - maritime reliant l'hinterland du fleuve aux ports de Dakar et Nouakchott

Ce système comprend :

- Mise au point de dispositifs pour le passage sécuritaire de l'embouchure du fleuve au niveau de la barre à Saint-Louis ;
- Aménagement d'un chenal navigable de 35m de large et 905 km de long de Saint-Louis à Ambidédi ;
- Aménagement d'un terminal fluvial à Ambidédi avec des aménagements complémentaires (gare complémentaire, route bitumée Kayes Ambidédi)
- Réhabilitation des escales existantes (Saint Louis, Rosso, Richard Toll, Podor, Kaédi, Matam et Bakel)
- Organisation des aides à la navigation (pilotage à Saint Louis, balisage et entretien du chenal, télécommunication)
- Achat d'une flotte capable de franchir la barre et naviguer sur le fleuve

- Implications des privés dans la mobilisation des investissements privés, l'exploitation commerciale de la flotte, la rentabilisation des aménagements.
- Mise en place des dispositions de protection de l'environnement et de la valorisation des effets positifs des aménagements.

Le secteur des transports

La navigation sur le fleuve aura des incidences certaines sur les voies de transport existant entre les zones du projet ainsi définies et les ports atlantiques de l'Afrique de l'ouest. Il s'agit en particulier des modes de transport ferroviaire, routier et maritime axés sur les ports de Nouakchott, Dakar, Abidjan, et dans une moindre mesure les ports de Conakry, Lomé, et Cotonou. Ces différents modes de transport en présence sont complémentaires, voire parfois concurrentiels surtout en ce qui concerne les voies d'accès au Mali.

L'unique voie ferrée, long de 643 km de Dibili à Koulikoro, fait partie de la voie internationale reliant le Mali au port de Dakar. Depuis 1981, d'importants efforts ont été consentis pour rendre efficace ce mode de transport par des améliorations dans infrastructures et dans la coopération entre le chemin de fer du Mali et l'organisme homologue du Sénégal. A partir d'Ambidédi, la voie ferrée constituera un système de transport complémentaire à la navigation.

L'OMVS a décidé d'exécuter le projet Navigation par phases en identifiant les étapes suivantes :

- Entreprendre les actions permettant le lancement immédiat d'une navigation légère par les privés intéressés en créant les conditions physiques, institutionnelles, juridiques et réglementaires appropriées ;
- réaliser à court et moyen terme une option transitoire de navigation mixte mer/ fleuve à partir des ports atlantiques existants ;
- développer la navigation pour atteindre progressivement le projet de base

La présente étude porte sur l'option transitoire de navigation mixte mer/ fleuve et se donne pour objectifs :

1. proposer dans le détail les actions concrètes devant être amorcées dans l'immédiat ;
2. définir un programme transitoire de lancement de la navigation fluvio maritime par cabotage sans rupture de charge entre les ports de Dakar et Nouakchott et les localités riveraines de Ambidédi ;
3. déterminer les impacts environnementaux et les mesures d'atténuation ; proposer les actions justifiées au triple point de vue technique, économique et financière pour assurer le développement de la navigation ;
4. définir les mesures institutionnelles, juridiques et réglementaires à mettre en oeuvre pour lancer la navigation.
5. proposer les actions justifiées au triple point de vue technique, économique et financière pour assurer le développement de la navigation.
6. Définir les mesures institutionnelles, juridiques et réglementaires à mettre en oeuvre pour lancer la navigation.

PILASAGE

Cette phase consiste à évaluer la faisabilité technico-économique et écologique d'un système transitoire de navigation mixte mer/ fleuve envisagé, sur la base des résultats des études antérieures, d'investigations de terrain et de recherches complémentaire sur les aspects du projet étudiés. Elle comprend les points ci-après :

- collecte des données de base ;
- estimation du trafic fluvio maritime ;
- étude des aménagements sommaires et établissement d'un avant - projet d'aménagement requis pour le transport fluvio-maritime ;
- projet de balisage sommaire du chenal navigable ;
- coordination entre voies et modes de transport de surface (routes, chemin de fer, voies fluviale) ;
- organisation et gestion commerciale du système par l'étude des structures de gestion administrative, professionnelle et organisationnelle ;
- programme d'investissement nécessaire en infrastructures et en matériel pour s'adapter à l'évolution des besoin de trafic ;
- classement des opérations et leur rentabilité ;
- examen des possibilités de financement ;
- élaboration des règlement de navigation et d'exploitation technique de la flotte et du transport (actualisation de code relatif à la navigation et aux transports sur le fleuve Sénégal).
- Etudes des impacts socio-économiques et environnementaux et les mesures d'accompagnement.

Estimation du trafic fluvio - maritime

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

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

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

Etude des aménagements

La liaison mer/ fleuve

Avant la réalisation du complexe portuaire fluvio - maritime de Saint- Louis, la barre peu profonde et le caractère dérivante de la passe à l'embouchure représentent l'obstacle principal

qui freine le développement des transports fluvio – maritime pour certains types de bateau de mer.

Toutefois , d'après les statistiques dépouillées sur les fonds à la barre, les profondeurs d'eau garanties en marée haute sont estimées à 2.m50 . Ces profondeurs assurent le passage libre de petits bateaux caboteurs ou autres embarcations à fond plat de tirant d'eau limite de 2m10. L'acquisition et l'exploitation expérimentale de ces types de bateaux caboteurs avaient été envisagé par l'OMVS.

Dans le cadre des disposition provisoires de 1ere urgence à prendre pour assurer la liaison fleuve- océan deux solutions avaient été envisagées :

1. la mise au point de techniques nécessaires au passage à la barre en toute sécurité de bateaux caboteurs ou cargos fluvio- maritimes autotractés, poussés ou remorqués ;
2. le creusement d'un chenal d'accès stabilisé peu profond à travers la langue de barbarie non loin du port de pêche actuel, permettant le passage de bateaux de faible tirant d'eau.

Aménagement Sommaire du chenal navigable

Sur la base de l'analyse des rapports antérieurs, des résultats du model mathématique d'étiage du fleuve et des données supplémentaires les plus récentes ,notamment celles du programmes d'optimisation de la gestion des réservoirs des barrages de Diamo et Manantali, on procédera à l'évaluation des débits et le niveau de référence de la navigation .

Une simulation mathématique éventuelle du système du fleuve sera un outil pour définir les incidences hydrauliques et morphologique des travaux éventuels sur les seuils et sur le régime du fleuve, la consistance des travaux de dragage.

Les aides à la navigation

Le balisage , le pilotage à la barre et dans l'estuaire, le système de télécommunication font partie des mesures d'aides techniques et opérationnelles à la navigation. Ils devront donc être adaptés aux conditions de navigation fluvio-maritime, le long des côtes, à la barre, aux secteurs du fleuve etc...

Installations portuaires au niveau des escales.

Dans le cadre des études BBL-SW (1982- 1985), tous les sites retenus ont fait l'objet d'importants travaux géologiques, géotechniques, topographiques et bathymétriques.

Des plans directeurs ont été élaborés pour tous les sites portuaires.

En s'appuyant sur la documentation existante et sur les résultats des visites de terrain, on identifiera les travaux de première urgence au niveau de chaque escale en vue de faciliter le traitement des marchandises et le débarquement/ embarquement des passagers.

Installations portuaires et ouvrages complémentaires à Ambidédi.

Le site d'Ambidédi est choisi comme port fluvial terminus du système de navigation et constitue donc un important port d'éclatement quelque soit les étapes d'aménagement envisagées. Il s'agira de réaliser dès la première étape :

- les infrastructures et équipements nécessaires à assurer le transbordement fleuve/ route et fleuve/ chemin de fer.
- Les ouvrages complémentaires requis pour rendre fonctionnel le port fluvial tels que :
 - une gare commerciale ;
 - une route bitumée pour assurer une liaison rapide entre Ambidédi et Kayes ;
 - une rélocalisation du chemin de fer et l'aménagement des aires de triage ;
 - assurer la liaison avec le pont de franchissement actuellement en construction au niveau du radier submersible à Kayes en vue d'assurer une continuité de trafic sur la rive droite du fleuve Sénégal.

A cet effet on identifiera le site pour la gare commerciale, ainsi que les terrains requis pour le développement ultérieur du port fluvial. Les travaux topographiques et géotechniques nécessaires pour l'évaluation du volume et du coût des travaux nécessaires seront effectués.

Le matériel de transport

Les études anciennes avaient analysé et retenu des types de bateaux automoteurs, à savoir : bateau de navigation mixte, bateaux de passagers, cargos fluviaux.

Des études plus récentes ont défini des types de barges et de trains de barges automotrices pour accommoder les volumes de trafics pronostiqués.

Sur la base de ces études et en fonction des évolutions technologiques récentes en matière de construction navale, le Consultant proposera les modifications éventuelles nécessaires à apporter dans les conceptions de ces bateaux. Il prendra en considération dans les calculs des caractéristiques de ces bateaux, le flux et la nature des marchandises (solides, liquides) les conditionnements du fret (bateau frigorifique ou de transport d'hydrocarbure) et les conditions de protection de la qualité de l'eau et de l'environnement etc...

Le consultant déterminera pour les unités retenues, les caractéristiques géométriques et d'exploitation, les coûts d'acquisition et d'exploitation, les temps de rotation et le parc nécessaire à court terme.

Par la suite, le prix de revient du transport sera estimé pour les origines destinations et si possible pour des produits ou groupes de produits etc...

L'acquisition du nouveau matériel flottant outre atlantique coûtera chère et sa livraison posera bien des problèmes.

Atelier de réparation de la flotte

Le développement prévisible des transports, par eau amènera naturellement l'augmentation du nombre d'unités de la flotte et par conséquent il se posera la question de l'organisation de

son entretien et de sa réparation, et les bases de ravitaillement de la flotte. Ces choix répondront aux critères ci- après :

- volume des travaux de réparation ;
- volumes approximatif des travaux de construction et les investissements à engager ;
- la positions géographique privilégiant les meilleures conditions d'intervention.

Etudes des impacts socio- économiques et environnementaux.

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

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

Organisation et gestion de la Navigation

Le développement des transport fluvio- maritimes demandera la mise au point d'un schéma d'organisation rationnelle afin d'assurer à la flotte sa pleine capacité.

Le consultant devra étudier et proposer un projet d'organisation et de gestion souple efficace du transport fluvio-maritime qui impliquera autant le secteur public que les opérateurs économiques privés nationaux et étrangers. A cet effet il définira et proposera :

- une structure d'information sur le fret fluvial et l'implantation des antenne dans les grands centres générateurs de trafic ;
- une ébauche de structures chargées des activités de transport fluvial et gestion des infrastructures.
- Des conditions de création et de fonctionnement de groupements professionnels de transport fluvial ;
- Une ébauche de politique de financement et d'aides aux artisans et exploitants piroguiers ;
- Des possibilités d'implantation de collectivités et de la société civile dans le fonctionnement, la réalisation et la gestion de certaines infrastructures de la navigation (escales portuaires, matériel de manutention etc..)
- Des mesure de coordination entre les exploitations des divers modes de transport pour une meilleure répartition du trafic et fret entre modes de transport concurrent, à savoir :
 - la coordination route/ fleuve à Rosso ou Richard -Toll
 - la coordination rail/ fleuve et fleuve/ route à Ambidédi ;
 - le développement intégré fleuve/ route le long de la vallée ;
 - la coordination au niveau du ramassage et l'amenée du fret aux principales escales ;
 - des structures de suivi/ évaluation des besoins annuels en eau du fleuve pour la navigation aux regards des besoins des autres secteurs d'utilisation en relation avec les organes de l'OMVS.
 - des règlements de navigation et d'exploitation technique de la flotte.

Concernant l'entretien du balisage et la voie navigable, le consultant proposera un ou des services d'entretien suffisamment équipés en unités spécialement conçues en vue d'assurer:

- pour le balisage : la surveillance systématique de l'évolution des fonds mobiles, la rectification de la signalisation en fonction des divagations du chenal et l'entretien courant des signaux, bouées, balises etc...
- pour la voie navigable : le nettoyage du fleuve par dragages d'entretien, les études hydrographiques et toutes informations utiles pour la sécurité de la navigation.

Le dragage initial devra bien entendu être prolongé par un entretien permanent vraisemblablement très onéreux.

Huit ouvrages principaux sont envisagés pour rétrécir la voie navigable, relever ainsi le niveau d'eau, améliorer l'écoulement et protéger le fond et les berges contre les attaques du courant, là où l'entretien courant serait trop important.

CONCLUSION

Après analyse de la situation, la COMANAV est arrivée à la conclusion qu'afin de diminuer les obstacles, pour ce qui est du fleuve Niger, la meilleure solution est de doter la société de bateaux légers à faible tirant d'eau mieux adaptés au régime hydrique actuel. Grâce à cette flotte légère, la navigation qui dure actuellement 3-4 mois sur le tronçon Koulikoro-Mopti durera 5-6 mois et au lieu de 3-5 mois sur le tronçon Mopti- Gao elle durera 10-11 mois.

A cet effet la COMANAV a déjà engagé des requêtes auprès de différentes Institutions financières et de partenaires au développement.

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

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

**MINISTERE DELEGUE CHARGE
DES TRANSPORTS**

**DIRECTION NATIONALE
DES TRANSPORTS**

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

**NOTE
SUR LE TRANSPORT AERIEN**

Après l'indépendance, le Mali dans le cadre de la consolidation de l'unité nationale et du développement économique et sociale du pays a accordé une attention particulière au transport aérien. En effet dès 1961, on assistait à la création de la Compagnie Nationale Aérienne « AIR MALI ». Cette Compagnie devait assurer les liaisons interne et internationales. Elle couvrait en 1977 un réseau de 5377 Km à l'intérieur du Mali et 15803 Km à l'extérieur (pays voisins et Europe).

Les difficultés gestion de cette compagnie aidant et face aux contraintes des programmes d'ajustement structurel de la Banque Mondiale et du FMI (Fonds Monétaire International) cette Compagnie était appelé à disparaître. Des cendres de cette Compagnie est née une nouvelle appelée MALI TASS qui devrait disparaître également suite à l'adhésion du Mali à la Compagnie internationale AIR AFRIQUE dont la liquidation de MALI TASS et la création de AIR MALI SA étaient une des conditions de cette adhésion.

L'industrie du transport aérien a subi de profondes mutations dans les années 1980 avec la déréglementation intervenue aux Etats-Unis d'Amérique et les programmes de libéralisation initiés en Europe.

Les Ministres africains chargés de l'Aviation Civile ont signé le 14 novembre 1999 à Yamoussoukro la décision relative à la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique. Cette décision adoptée en juillet 2000 à Lomé par le Sommet des Chefs d'Etat est entrée en vigueur en août 2000.

Cette libéralisation a pour objectifs :

- l'amélioration de la qualité des services aériens et la réduction des tarifs ;
- l'augmentation du trafic ;
- l'amélioration de la situation financière des aéroports et la réalisation de nouveaux investissements ;
- la création de nouveaux emplois.

A côté de ces avantages de la libéralisation existe un risque certain de disparition des petites compagnies au profit des grandes (consortium).

La mise en œuvre de cette décision a modifié le paysage aéronautique sous-régional avec la création de nouvelles compagnies aériennes ou la restructuration de compagnies existantes.

En ce qui concerne le Mali la stratégie a consisté en la libéralisation du transport aérien domestique par la création de nouvelles compagnies de vols réguliers et de vols à la demande (avions taxi) au côté d'Air Mali SA qui sont :

- Lignes Aériennes du Felou (LAF) ;
- Multi Air Service (MAS) ;
- Avion Express (SAE) ;
- Société de Transport Aérien au Mali (STA-MALI) ;
- African Airlines ;
- Mali Air Transport ;
- NAS Air SA

Presque la totalité de ces compagnies ont vite montré leur limite à cause :

- du manque d'expérience et du professionnalisme des promoteurs ;
- des coûts d'entretien et de maintenance très élevés des avions.

Cependant d'autres comme African Airlines et SAE parviennent à se maintenir.

1. Intervenants dans le système de transport aérien :

Plusieurs acteurs interviennent dans le paysage aérien malien dont :

- **la Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC)** qui est un service public chargé d'élaborer et de mettre en œuvre les éléments de la politique nationale en matière d'aéronautique civile au Mali. Elle veille à l'application effective de la réglementation et des Conventions internationales.
- **l'ASECNA** (Agence pour la Sécurité de la navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar) dont le rôle est d'assurer le contrôle et la gestion de la sécurité aérienne. Elle s'occupe de la gestion des activités communautaires. De même à cause de son expérience et de sa technicité la gestion des activités nationales aéronautiques lui ont été aussi confiées par le Gouvernement du Mali. A cet égard elle dispose de l'ensemble des revenus générés par les redevances touchant la circulation et la sécurité des aéronefs.
- **les Aéroports du Mali (ADM)** : il a le statut d'un EPIC. Il assure la gestion de l'Aéroport internationale de Bamako-Sénou et les aéroports nationaux. Ils sont chargés de l'administration et de la gestion des installations aéroportuaires et sont responsable à ce titre de la perception des loyers commerciaux et des redevances liées à l'utilisation des installations physiques (redevance passager, fret, carburant, et des services rendus par les concessionnaires).

les transporteurs : Les opérations de transport sont réalisées par des transporteurs privés. Au niveau international, Air Afrique assurait le rôle de transporteur officiel malien. Actuellement sa liquidation est confirmée. Au niveau national il existe un monopole de fait confié à Air Mali Sa qui dispose toutefois de la possibilité de conclure des ententes avec d'autres transporteurs maliens. Actuellement l'agrément de Air Mali s.a est suspendu

2. Aérodromes et équipements aéroportuaires :

Suivant les statistiques de la Direction nationale de l'Aéronautique Civile on dénombre actuellement :

- 13 aérodromes principaux dont 6 internationaux (Bamako-Sénou, Gao, Kayes, Mopti, Sikasso et Tombouctou) et (Goundam, Kéniéba, Manantali, Nara, Nioro, Tes Sali et Yélimané) ;
- 12 aérodromes secondaires (Ansongo, Bafoulabé, Bandiagara, Bougouni, Bourem, Douent Za, Kidal, Kolokani, Koutiala, Markala et Niafunké) ;
- et 4 aérodromes privés (Téryabougou, Syama, Sa Diola et Morula).

Les équipements d'aide à la navigation (transmission des messages, guidage des aéronefs) sont satisfaisants sur les six principaux aérodromes internationaux. Les équipements aéroportuaires des aérodromes principaux (bien qu'acceptables) ainsi que ceux des aérodromes secondaires devront faire l'objet d'une modernisation et d'un renforcement suivant les recommandations du Plan Aéronautique National couvrant la période 1991-2006.

Particulièrement en ce qui concerne l'aéroport de Bamako-Sénou (ouvert en 1974), il y a lieu de signaler que la longueur de la piste ne permet pas le décollage des avions de type B 747 et A 300 avec leur charge marchande maximale. D'où la nécessité de porter la longueur de la piste à 3200 m.

Le Projet Sectoriel des Transports en cours d'exécution prévoit la construction de la clôture de l'aérodrome de Bamako-Sénou (exécuté) et l'équipement en appareils de sécurité de l'aéroport de Tombouctou.

3. Trafic commercial des aéroports :

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

Trafic international :

Le trafic international 2001 concerne surtout l'aéroport de Bamako-Sénou dont l'évolution se trouve sur le tableau ci-dessous. Il a connu une baisse par rapport au trafic de 2000 . Cette baisse est probablement due à la crise qu'a connu et continue à connaître Air Afrique au cours de ces dernières années. Elle est de l'ordre de :

- 7,78 % pour le mouvement des aéronefs ;
- 1,4 % pour le trafic passagers ;
- 17,89 % pour le trafic fret ;
- 52,07 % pour le trafic fret postal.

| Désignation | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Mouvements d'aéronefs | 8 564 | 9 032 | 9 023 | 8 321 | 7186 |
| Trafic passagers | 289 338 | 308 346 | 315 409 | 310 911 | 316975 |
| Trafic fret (T) | 3 865 | 4 519 | 5 440 | 4 466 | 1190 |
| Trafic fret postal (T) | 154 | 128 | 217 | 104 | 9 |

En 2002, le trafic passagers a augmenté de 2 % par rapport à 2001 avec la prédominance d'AIR France avec 30 % du trafic.

Trafic national :

| Désignation | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Mouvements d'aéronefs | 3 307 | 2 324 | 1 132 | 2 428 | 2235 |
| Trafic passagers | 30 907 | 34 432 | 16 551 | 19 848 | 22 582 |
| Trafic fret (T) | 1 207 | 2 559 | 5 744 | 1 023 | 32 |
| Trafic fret postal (kg) | 858 | 488 | 442 | - | 3 |

De manière générale il ressort du tableau ci-dessus que le trafic national passagers a baissé au cours de ces dernières années. Une faible reprise s'amorce en 2002 en passant de 19 848 passagers en 2001 à 22 582 passagers en 2002 (soit + 14 %).

Ces diminutions résultent de la dégradation des aéroports intérieurs et des difficultés d'exploitation de Air Mali SA.

PRODUCTION DE L'OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

L'Observatoire des Transports a produit de 1994 à 2002 les annuaires statistiques suivants :

- 1994 (février 1996) ;
- 1995 (octobre 1996) ;
- 1996 (août 1997) ;
- 1997 (septembre 1998) ;
- 1998 (septembre 1999) ;
- 1999 (septembre 2000) ;
- 2000 (septembre 2001) ;
- 2001 (septembre 2002) ;
- 2002 (août 2003).

Il a produit une note de conjoncture sur le transport aérien en 1996. De 2000 à 2002 il a produit régulièrement les notes relatives à l'évolution des différents modes de transport (routier, fluvial, ferroviaire et aérien).

Il procède chaque année à la compilation des textes législatifs et réglementaires régissant le secteur des transports. Dans ce cadre il a eu à produire les recueils de texte tomes I, II, III, IV, V, VI et VII.

En 2000, outre la production des différents documents cités plus haut, l'Observatoire a élaboré :

- une note sur la fiscalité des transports ;
- un guide de définition des indicateurs de performance du secteur des transports ;
- un glossaire des termes et concepts utilisés dans le secteur des transports.

De même en 2001, il a :

- publié une note sur la comptabilité des transports routiers qui a eu à constater que très peu d'entreprises de transport routier tenaient une comptabilité, d'où la nécessité d'entreprendre des actions de formation des entreprises à la tenue de comptabilité en leur sein.
- Elaboré une note sur l'impact de l'amélioration de l'état des infrastructures sur les coûts et prix de transport routier ;
- Elaboré la seconde édition du lexique des termes utilisés dans le secteur des transports (notamment en matière de comptabilité et de gestion financière).

En 2002, il a produit :

- la troisième édition du lexique des termes utilisés dans le secteur des transports ;
- la note d'actualisation de l'impact de l'amélioration de l'état des infrastructures sur les coûts et prix de transport routier ;
- la note indicative sur les indicateurs de gestion des entreprises de transports routier.

En 2003, il a produit :

- la quatrième édition du lexique des termes utilisés dans le secteur des transports ;
- la note d'actualisation sur l'impact de l'amélioration de l'état des infrastructures sur les coûts et prix de transport routier ;
- la note sur le droit des transports ;
- la note sur le contrat de transport ;

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DE MALI
Le Peuple - Le Roi - Une FOI

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ CHARGÉ DES TRANSPORTS

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2003

Introduction :

Rattaché à la Direction Nationale des Transports, l'Observatoire des Transports est un service qui a pour mission de suivre les activités du secteur des Transports à travers certains indicateurs de performance et d'informer les pouvoirs publics et les professionnels de transport.

A cet effet il est chargé de collecter, traiter, produire et diffuser ces indicateurs.

C'est dans ce cadre que lors de sa 3^e réunion ordinaire tenue dans la salle de conférence de la Direction Nationale des Transport, le Comité d'Orientation et de Suivi de l'Observatoire a adopté le projet de programme de travail 2003 qui lui a été soumis par la Direction de l'Observatoire.

Ce projet de programme comportait les tâches suivantes :

- élaboration de l'annuaire statistique des transports 2002 ;
- actualisation du recueil des textes législatives et réglementaires qui régissent le secteur des transports ;
- élaboration des notes de conjoncture relatives aux différents modes de transport ;
- élaboration d'une note sur le contrat de transport.

1. Elaboration de l'annuaire statistique

L'annuaire a été élaboré en tenant compte des propositions d'amélioration lors de la réunion du Comité d'Orientation et de Suivi sur l'annuaire 2001. Ces propositions d'amélioration étaient relatives à l'insertion dans l'annuaire des prix réels de transports, des distances kilométriques et à l'amélioration de la présentation des graphiques.

Actualisation du recueil des textes législatives et réglementaires

Cette tâche a consisté à la compilation des textes législatives et réglementaires sur le secteur des transport dans le recueil des textes tome VII.

3. Elaboration des notes de conjoncture :

Une note de conjoncture relative à chaque mode de transport a été élaborée. Ces notes définissent l'évolution des différents indicateurs d'une année à l'autre.

4. Elaboration de la note sur le contrat de transport :

Cette note fait ressortir la définition d'un contrat, les responsabilités prises par le transporteur lors d'une opération de transport et les différents éléments que le contrat doit comporter. Elle a été présentée à Kayes au cours de la réunion annuelle des transports qui a regroupé l'administration des transports, les professionnels de transports et les autorités politiques et administratives de la région de Kayes.

Bamako, le 15 décembre 2003

**LE DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE
DES TRANSPORTS**

Ousmane SANGARE

**PROGRAMME D'ACTIVITES DE L'OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS
 ANNEE 2004**

| PERIODE | 1er trimestre | 2è trimestre | 3è trimestre | 4è trimestre | OBJECTIFS ET RESULTATS ATTENDUS |
|--|---------------|--------------|--------------|--------------|--|
| ACTIVITES | | | | | |
| Collecte textes sur transport | x | | | | Recensement et compilation des textes régissant le transport |
| Elaboration et publication recueil textes sur transport | | x | | | Actualisation et meilleure connaissance des principes régissant les activités de transport par les usagers et les opérateurs économiques |
| Collecte des données statistiques sur les transports | x | | | | Recensement et compilation des informations statistiques des transports |
| Elaboration et publication annuaire statistique provisoire des transports | | x | | | Actualisation et mise à disposition des intervenants des données statistiques du secteur des transports pour la maîtrise et le développement des activités économiques |
| Elaboration annuaire statistique définitif des transports | | | x | | Connaissance des données statistiques récentes sur le secteur des transport |
| Encodage | x | | | | Facilitation de la compréhension des effets juridiques des opérations de transport |
| Note relative sur l'évolution des transports routiers de marchandises | | | | x | Description de l'évolution du transport routier de marchandises d'une année à l'autre |
| Note relative sur l'évolution des transports fluviaux de marchandises (CMN) | | | | x | Description de l'évolution du transport fluvial de marchandises d'une année à l'autre |
| Note relative sur l'évolution des transports ferroviaires | | | | x | Description de l'évolution du transport ferroviaire d'une année à l'autre |
| Note relative sur l'évolution des transports aériens | | | | x | Description de l'évolution du transport aérien d'une année à l'autre |
| Note sur l'impact de l'amélioration de l'état des infrastructures sur les coûts et prix de transport | | | x | | meilleure appréciation de l'effort des autorités pour l'amélioration des conditions de transport des passagers et des marchandises |
| 5è édition lexicque des termes utilisés dans le secteur des transports | | | | x | Amélioration de la connaissances des termes et concepts utilisés dans le secteur des transports |