

otmalistat@yahoo.fr

observtransmot@yahoo.fr

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

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

**DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS
TERRESTRES, MARITIMES ET FLUVIAUX**

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

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

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

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

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



Annuaire Statistique des Transports Resultats 2010



Tél : 2022 41 12/ 2022 64 63 BP : 78

SOMMAIRE

N°	DESIGNATION	PAGE
I	NOTE DE PRESENTATION DE L'ANNUAIRE STATISTIQUE	
	INDICATEURS GENERAUX	
II	Indicateurs de performance macro-économique	1
	G1 Principaux indicateurs socio-économiques	3
	TRANSPORT ROUTIER	
	R3 Dépenses Routiers de 2005 à 2010 en million de francs CFA	4
	Evolution des Indicateurs des Infrastructures Routiers	6
	Parc de véhicules routiers par Région	7
	Accidents corporels de la circulation routière	14
	R0623 Trafic routier national des marchandises solides	15
	R0623 Trafic routier international des hydrocarbures (m3)	16
	R0623 Trafic routier international des marchandises solides	18
	Trafic routier national des marchandises solides	20
	Trafic national des passagers en nombre	21
	Trafic international des passagers en nombre	22
	Situation des Recettes de la D.N.T.T.M.F	23
	Cartes Grises	25
	Nouvelles Délivrance permis de conduire	26
	Extension, Duplicata, et Renouvellement de permis de conduire	27
III	Récapitulatif des permis de conduire	28
	Expertises	29
	Cartes de transport	30
	Evolution des prix indicatifs à la pompe	31
	Evolution des prix indicatifs du gasoil	32
	R101 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (18 places)	33
	R105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (40 tonnes de charge utile)	34
	R104 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)	35
	R-102 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun (50 PLACES)	36
	R.15 Accidents corporels de la circulation routière (District de Bamako)	37
	Distances kilométriques	38

	TRANSPORT FERROVIAIRE	
IV	Evolution des indicateurs des infrastructures ferroviaires	39
	Exploitation des Infrastructures	40
	Performances du Matériel Roulant	41
	Résultats du trafic voyageurs	42
	Résultats du trafic marchandises	43
	Synthèse Résultats du Trafic	45
	Synthèse éléments financiers	46
	Résultats de trafic sur l'axe ferroviaire Dakar - Bamako	47
	TRANSPORT FLUVIAL	
V	N 01 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali	50
	Evolution des indicateurs des infrastructures fluviales	51
	N 02 Caractéristiques de la flotte fluviale	52
	N-3 Trafic des principales escales fluviales de la COMANAV	53
	N-4 Production de la compagnie Malienne de Navigation	55
	TRANSPORT AERIEN	
VI	A-1 Principales caractéristiques des aéroports du Mali	57
	Evolution des Indicateurs des Infrastructures Aéroportuaires	58
	A-02 Evolution du trafic commercial de l'aéroport intérieur de Bamako-Sénou	59
	Trafic Aérien commercial de l'aéroport de Bamako-Sénou par Mois	62
	Evolution du Trafic commercial des aéroports intérieurs	64
	TRANSPORTS PAR CORRIDOR	
VII	C-1 Voies terrestres d'accès à la mer à partir du Mali	67
	Importation du Mali par axes (2010)	68
	Exportation du Mali par axes (2010)	71
	Trafic International par Corridor	73
	Statistiques sur le trafic conteneurs par corridor	77
	Données Climatiques de Bamako - Ville et Régions	78
	Comptages Routiers	82

ABREVIATIONS ET SIGLES

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

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

Note sur l'annuaire statistique du secteur des transports (Année 2010)

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

Le produit intérieur brut en 2009 (prix courants) était estimé à 3 372,3 milliards de FCFA. La part des transports et télécommunications pour l'année 2009 était estimée à 5,58 % du PIB. Le taux de croissance du PIB était de 5,0 % en 2008, 4,5 % en 2009 et 5,8 en 2010. La conjoncture internationale et nationale a été caractérisée par la hausse des prix des hydrocarbures et des produits alimentaires.

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

Pour permettre la prise de décisions appropriées au niveau de l'administration et des opérateurs économiques, la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux à travers l'Observatoire des transports, élabore périodiquement depuis 1995, l'annuaire statistique des transports. Cet outil statistique constitue un récapitulatif des principaux indicateurs de performance relatifs aux infrastructures et moyens de transports, aux trafics, coûts et prix de transport et à la sécurité des transports.

De l'analyse des données statistiques de l'annuaire 2010 des transports on peut retenir les principales indications suivantes :

1. LE TRANSPORT ROUTIER

Le réseau routier suivi par la Direction Nationale des Routes a évolué de 1994 à 2008 de 14 776 km à 21 331 km avec une nette amélioration de la catégorie et de l'entretien des routes. En effet les routes revêtues sont passées de 2569 km (en 1994) à 4883 km (en 2008), les routes en terre moderne de 1597 km (en 1994) à 11498 km (en 2008), les pistes améliorées de 3090 km (en 1994) à 4950 km (en 2008).

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

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

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

En 2010, 18,584 milliards de FCFA ont été dépensés en entretien courant des routes.

LE PARC ROUTIER COMMERCIAL

Le parc routier commercial est passé de 5356 véhicules en 1994 à 12545 véhicules en 2002 , 13966 en 2003 , 15 508 en 2004 , 15343 en 2005 et 17382 en 2006 , 17375 en 2007 , 17543 en 2008 , 18482 en 2009 et 16 562 en 2010 .

En 2010 les cartes de transport ont été délivrées comme suit : 79% à Bamako, suivi de Sikasso avec 11 %, Ségou et Kayes 3 %, , Koulikoro 1,6 % , Mopti 1, % , Gao 0,89 % , Tombouctou 0,1% .

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

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

Au 31/12/2010, le parc total étaient de 245 567 véhicules dont 72 % immatriculés dans le District de Bamako.

LES AUTORISATIONS ET PERMIS DE CONDUIRE

Les permis de conduire nouvellement délivrés par la Direction Nationale des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux ont été de 6 807 nouvelles délivrances en 1994 à 12 782 délivrances en 1998 , à 22 597 délivrances en 2002 , 195 00 en 2003 ,20 285 en 2004 ,20 986 en 2005 , 20 026 en 2006 , 25 378 en 2007 , 29 912 en 2008 , 78776 en 2009 et 58 264 en 2010 .

L'ensemble des opérations effectuées ont concerné 41 264 permis de conduire en 2007, 45 237 en 2008 , 97216 en 2009 et 74997 en 2010 .

LES NOUVELLES IMMATICULATIONS DE VEHICULES ROUTIERS

Les nouvelles immatriculations de véhicules routiers qui étaient de 2 577 unités en 1994 concernaient 10 992 véhicules en 2002 , 13 240 véhicules en 2003 , 15 653 véhicules en 2004 , 11 145 véhicules en 2005 , 11 520 en 2006 , 12 384 en 2007 , 12 926 en 2008 , 79 085 en 2009 et 18 201 en 2010 .

LES EXPERTISES D'ACCIDENTS ROUTIERS

Les expertises d'accidents de véhicules routiers sont passées de 2 423 unités en 1994 à 3 202 en 2001 et 6 802 en 2002, 3 301 en 2003, 1 637 en 2004, 1 285 en 2005, 1 097 en 2006, 1 018 en 2007, 792 en 2008, 707 en 2009 et 412 en 2010.

Au niveau du District de Bamako le nombre des accidents de la route est passé de 540 cas en 1994 et 1 499 en 2002, 1 585 en 2004, 2 349 en 2005, 2 333 en 2006 et 2 933 en 2007, 2 918 en 2008 et 2 568 en 2009. Le fait le plus grave est lié à l'augmentation du nombre des personnes tuées qui passe de 72 personnes en 1994 à 154 personnes en 2002, 170 en 2004, 190 en 2005, 168 en 2006, 155 en 2007, 157 en 2008 et 156 en 2009.

LE TRAFIC INTERIEUR ROUTIER DE MARCHANDISES SOLIDES

Le trafic intérieur routier de marchandises solides suivi par la Direction Nationale des Transports est passé de 319 527 Tonnes en 1994 à 689 422 tonnes en 2003, 881 441 Tonnes en 2005, 916 156 Tonnes en 2006, 1 332 878 en 2007, 1 178 241 en 2008 et 991 496 tonnes en 2009.

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

LES TARIFS DE REFERENCE DES TRANSPORTS ROUTIERS

Les tarifs de référence des Transports routiers de marchandises ont évolué comme suit de 1994 à 2003 :

. Axe international solide Abidjan-Mali de 29.45 FCFA / TKM à 32.6FCFA/TKM (soit une augmentation de 10.69%)

. Axe international Hydrocarbures Abidjan-Mali de 31.84 FCFA/m³-Km à 35 FCFA/m³-Km (soit une augmentation de 9.92%).

. Axe National voyageurs route revêtue cas Bamako Mopti 10,06FCFA/VKm À 10,84 FCFA/Km (soit une augmentation de 7.75%).

Il y a lieu de signaler que le prix à la pompe du Gasoil en Décembre 1994 était de 275 FCFA/litre contre 359 FCFA/litre en Décembre 2002 et 408 FCFA / l en décembre 2003 et 510 FCFA en décembre 2005 (soit une augmentation moyenne annuelle de 7,76 %).

En 2005, les transporteurs ont proposé un réajustement du tarif indicatif sur route revêtue Dans la fourchette de 32 à 36 FCFA la TKM.

En 2006, 2007, 2008 et 2009 les prix indicatifs du transport routier n'ont pas changés par rapport à ceux de 2005.

2. LE TRAFIC INTERNATIONAL TERRESTRE

Le trafic international terrestre des marchandises solides (les importations et exportations) du Mali a évolué de 1 059 467 Tonnes en 1994 à 1 376 849 Tonnes en 2002 , 1 527 998 tonnes en 2003 , 1 672 853 tonnes en 2004 , 2 163 914 tonnes en 2005 , 2 400 017 tonnes en 2006, 2 550 020 tonnes en 2007 et 2 629 626 tonnes en 2008 et 2786176 tonnes en 2009 .

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

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

En 2010 , le trafic total marchandises (solides et hydrocarbures) se chiffre à 3578562 tonnes dont 3409617 tonnes à l' importation et 168945 tonnes à l'exportation .

3. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire constitue le second mode de transport utilisé au Mali par le tonnage transporté sur sa voie principale longue de 729 km.

La voie ferroviaire se caractérise surtout par sa vétusté.

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

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

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

Le trafic voyageur était de 112 687 passagers en 2010 contre 111 671 passagers en 2009 contre 106 272 passagers en 2008.

Le trafic total marchandises a été de 439 926 tonnes en 2010 contre 390 753 tonnes en 2009 et 378 986 tonnes en 2008.

4. LE TRANSPORT FLUVIAL

En 2010, le trafic voyageur de la COMANAV a été de 5297 passagers contre 5187 passagers en 2009 et 8 215 passagers en 2008.

Les marchandises transportées en 2010 par la COMANAV étaient de 5280 tonnes en 2010 contre 8151 tonnes en 2009 et 8982 tonnes en 2008.

5 .LE TRANSPORT AERIEN

L'infrastructure aéroportuaire s'est beaucoup améliorée surtout lors des préparatifs de la CAN 2002 qui ont abouti à la construction de deux aérodromes à caractère international (Sikasso-Dignagna, Kayes Dag-Dag) et la réhabilitation de Mopti Ambodedjo et Tombouctou. Durant l'année 2006, un nouvel aérodrome privé a été construit sur le site minier de Loulou.

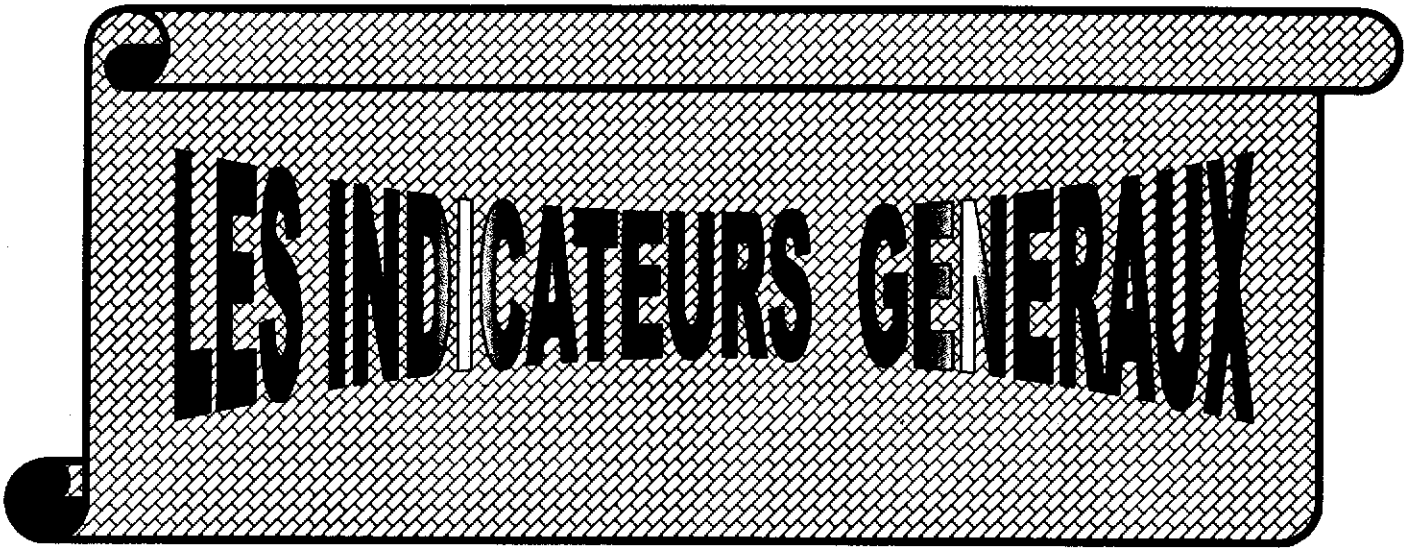
Le trafic passager (arrivée +départ +transit) a évolué à Bamako Sénou de 598 713 passagers en 2007 à 628 290 passagers en 2008, 600 603 passagers en 2009 et 609 711 passagers en 2010

En 2010 le trafic passager des aéroports intérieurs a été de 24621 passagers contre 30 850 voyageurs en 2008 et en 2009 le nombre a été de 29 771 passagers.

INDICATEURS DE PERFORMANCE MACROECONOMIQUE

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ressources et emploi des biens et services							
PIB aux prix du marché (mrd FCFA courants)	2632,7	2899	3 176,70	3372,3	nd	nd	nd
PIB aux prix du marché (mrd \$ courants)	5	5,5	5,30%	nd	nd	nd	nd
PIB aux prix du marché (mrd £ courants)	4	4,4	7,20%	nd	nd	nd	nd
Part du PIB du secteur formel (en % PIB)	41,60%	41,00%	4,30%	nd	nd	nd	nd
Taux de croissance réel du PIB aux prix du marché	2,80%	6,10%	5,30%	3,20%	nd	nd	nd
Taux de croissance réel du PIB aux coût des facteurs prix du	1,70%	6,20%	7,20%	2,30%	nd	nd	nd
PIB secteur primaire	-4,50%	6,60%	4,30%	2,50%	nd	nd	nd
PIB secteur secondaire	2,70%	8,20%	8,30%	-3,00%	nd	nd	nd
PIB secteur tertiaire	7,10%	4,60%	9,40%	5,40%	nd	nd	nd
FBCF total (mrd FCFA courants)	446,6	446,7	528,6	678,5	nd	nd	nd
FBCF privé (mrd FCFA courants)	251,9	247	286,5	381,1	nd	nd	nd
FBCF publique (mrd FCFA courants)	194,7	199,7	242,1	297,4	nd	nd	nd
Taux d'investissement bruts	21,9	21,4%	20,50%	22,40%	nd	nd	nd
Taux d'investissement fixe	17	14,40%	16,60%	20,10%	nd	nd	nd
FBCF publique en % du PIBm	7,40%	6,90%	7,60%	8,80%	nd	nd	nd
FBCF privé en % du PIBm	9,60%	8,50%	9,60%	11,30%	nd	nd	nd
Coefficient marginal de capital	3,3	2,20%	2,8	3,30%	nd	nd	nd
Taux d'épargne intérieure (en % PIBm)	13,80%	13,10%	15,50%	14,10%	nd	nd	nd
Taux d'épargne extérieur	8,20%	8,30%	5,00%	8,30%	nd	nd	nd
Taux d'épargne nationale brute (en % PIBm)	13,70%	13,40%	16,60%	14,70%	nd	nd	nd
Taux de consommation (en % PIBm)	86,20%	86,90%	84,50%	85,90%	nd	nd	nd
Taux de consommation privé	74,10%	75,20%	73,50%	75,00%	nd	nd	nd
Taux de consommation publique	12,10%	11,70%	11,00%	10,90%	nd	nd	nd
Produit national brute par tête en FCFA courants	230454	249255	289 087	277 884	nd	nd	nd
Produit national brute par tête en FCFA constants (1987)	112381	117140	122 231	122 882	nd	nd	nd
Taux de croissance réel du produit national brute par tête	-1,10%	4,20%		nd	nd	nd	nd
Produit national brute par tête en £ EU	437	473		nd	nd	nd	nd
Balance des paiements							
Taux d'importation (en % du PIBm) prix courants	32,60%	33,40%	35,70%	34,70%	nd	nd	nd
Taux d'exportation (en % du PIBm) prix courants	24,40%	25,00%	30,70%	26,40%	nd	nd	nd
Déficit commercial (FOB en % du PIBm)	-2,30%	-2,60%	2,20%	nd	nd	nd	nd
Compte courants (hors transfert OFF) en % du PIBm	-8,20%	10,00%	-6,60%	-9,70%	nd	nd	nd
Compte courants (y compris transfert OFF) en % du PIBm	-10,20%	-10,10%	-7,50%	nd	nd	nd	nd
Réserves net en mois d'importation caf		5,4	6,3	5,8	nd	nd	nd
Réserves brute en mois d'importation caf		7,6	8,6	7,9	nd	nd	nd
Ratios du secteur de la dette en % des exportations	7,9	8,3	3,1	nd	nd	nd	nd
Finances publiques							
Taux de pression fiscale (recette fiscale/PIBm)	14,90%	15,40%	14,80%	15,10%	nd	nd	nd
Taux de fiscalité (Recettes courantes hors don en % du PIB)	17,30%	17,50%	17,70%	nd	nd	nd	nd
Taux de fiscalité (Recettes courantes en % du PIB secteur fo	46,10%	47,30%	51,00%	nd	nd	nd	nd
Total des dépenses et prêts nets en % du PIB	23,80%	23,40%	25,00%	nd	nd	nd	nd
Solde opération courantes (épargne publique national en %	3,60%	5,60%	6,00%	nd	nd	nd	nd
Solde opération courantes (épargne propre en % du PIB)	2,30%	4,10%	3,30%	nd	nd	nd	nd
Solde primaire (épargne publique propre hors intérêt) en %	4,60%	5,10%	5,40%	nd	nd	nd	nd
Solde budgétaire budgétaire primaire (FMI) en % du PIB	1,60%	0,90%	2,30%	nd	nd	nd	nd
Solde budgétaire budgétaire primaire (UEMOA) en % du PIB	0,40%	-0,10%	0,80%	nd	nd	nd	nd
Solde global (base engagement) hors dons en % du PIB	-6,50%	-6,00%	-7,40%	-9,00%	nd	nd	nd
Solde global (base engagement) dons compris en % du PIB	-2,60%	-2,00%	31,80%	-3,70%	nd	nd	nd
Solde global (base caisse) en % du PIB	-2,30%	-2,40%	31,80%	-3,70%	nd	nd	nd
Situation monétaire							
Créances sur trésor (taux de croissance)	-20,30%	-52,40%	351,40%	-8,90%	nd	nd	nd
Créance sur l'économie (taux de croissance)	6,80%	-6,50%	19,30%	-0,80%	nd	nd	nd
Croissance de la masse monétaire (M2)	-2,40%	9,50%	8,70%	0,00%	nd	nd	nd
Vitesse de la circulation de la monnaie (PIB/M2 fin de période	3,4	3,4	3,4	nd	nd	nd	nd
Taux de liquidité (M2/PIBm)	29,10%	29%	29,50%	nd	nd	nd	nd

nd: non disponible



LES INDICATEURS GENERAUX

INDICATEURS DE PERFORMANCE MACROECONOMIQUE

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prix et taux de change							
Inflation mondiale (Muv)	6,90%	0,80%	1,60%	3,90%	nd	nd	nd
TC indice de prix à la consommation des ménages de	-3,10%	6,40%	1,50%	1,40%	nd	nd	nd
Déflateur du PIB (taux de croissance)	5,00%	3,80%	1,60%	2,70%	nd	nd	nd
Terme de l'échangé (1987 - 100)	70,1	65,60%	96	93,6	nd	nd	nd
Taux de change FCFA/DTS (fin de période)	764,5	763,5	756,6	nd	nd	nd	nd
Taux de change FCFA/\$ EU (fin de période)	489,3	553,9	497,2	nd	nd	nd	nd
Taux de change FCFA/\$ (moyenne de période)	527,6	526,9	524,7	479,3	nd	nd	nd
Taux de change FCFA/£ (moyenne de période)	656	656	656	656	nd	nd	nd
Indice du taux de change réel (IP M/IP PIB + dévalu	123	129,8	130,3	nd	nd	nd	nd
Aide extérieure							
Aide extérieure Brut en % du PIB	8,20%	9,30%	47,60%	nd	nd	nd	nd
Aide extérieur net en % du PIB	6,30%	7,40%	-22,10%	nd	nd	nd	nd
Aide extérieur brut en moi \$ EU	407,2	513,30%	2809,2	nd	nd	nd	nd
Aide extérieur net en moi \$ EU	313,1	406,1	-1306,4	nd	nd	nd	nd
Aide extérieur brut en moi \$ EU par tête de la popula	35,7	44	235,3	nd	nd	nd	nd
Aide extérieur net en moi \$ EU par tête de la populat	27,4	34,8	-109,4	nd	nd	nd	nd
Critères de convergence UEMOA							
Critère de Premier rang						nd	nd
Ratio du solde budgétaire de base /PIBm 1/>=0%	0,40%	-0,10%	0,10%	-0,80%	nd	nd	nd
Taux d'inflation (HPC Bamako) <=3%	-3,10%	6,40%	1,50%	1,40%	nd	nd	nd
Ratio de l'encours dette extérieur /PIBm	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	nd	nd	nd
Variation des arriérés de paiement intérieure (en mrd	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	nd	nd	nd
DON : en cours dette extérieur/PIBm	63,90%	60,20%	20,40%	25,20%	nd	nd	nd
Variation des arriérés de paiement extérieur (en mrd	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	nd	nd	nd
Critère de Second rang				nd	nd	nd	nd
Ratio de la masse salariale sur les recettes fiscales <=	30,90%	30,90%	31,40%	31,40%	nd	nd	nd
Ratio invest publique financier /ress inte sur rec fisc	22,70%	22,00%	22,40%	22,50%	nd	nd	nd
Ratio déficit extérieur courants hors transfert publicu	-10,20%	-10,10%	-6,30%	-9,90%	nd	nd	nd
Taux de préssion fiscal (= recette fiscale/PIBm) >=1	14,90%	15,40%	14,80%	15,10%	nd	nd	nd

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PIB aux prix du marché	1283,8	1362,4	1409	nd	nd	nd	nd
Importations de bien et snf	340,2	350,1	388,3	nd	nd	nd	nd
Total des ressources = emplois	1624	1712,6	1797,4	nd	nd	nd	nd
Exportations de biens et snf	363,9	400	468,6	nd	nd	nd	nd
Investissements bruts	277,8	312	317,1	nd	nd	nd	nd
Formation brute de capital fixe	214,7	228,5	231,2	nd	nd	nd	nd
Variation des stocks	63,1	83,4	85,9	nd	nd	nd	nd
Consommation finale	982,3	1000,6	1011,7	nd	nd	nd	nd
Consommation publique	138,2	135,2	145,4	nd	nd	nd	nd
Consommation des ménages	844,2	865,4	866,3	nd	nd	nd	nd
Produit national brut ("revenu disponible")	1283,3	1367,5	1405,5	nd	nd	nd	nd
Produit national brut par tête, en FCFA const.	112381	117140	117741	nd	nd	nd	nd
Importations de bien et snf	26,50%	25,70%	27,60%	nd	nd	nd	nd
Exportations de biens et snf	28,30%	29,40%	33,30%	nd	nd	nd	nd
Balance des ressources (X - Mcal)	1,80%	3,70%	5,70%	nd	nd	nd	nd
Investissements bruts	21,60%	22,90%	22,50%	nd	nd	nd	nd
Consommation finale	76,50%	73,40%	71,80%	nd	nd	nd	nd
Consommation finale par tête (FCFA,const.)	86022	85,71%	84751	nd	nd	nd	nd
Déflateur du PIB	2051	212,80%	218,6	nd	nd	nd	nd
Variation annuelle du Déflateur PIB	5,00%	3,80%	2,70%	nd	nd	nd	nd

Source : DNPd, modèle MME - DNPd

G-1 Principaux indicateurs socio-économiques

	unité	2005	2006	2007	2008	2009	2010
superficie	km2			1241238	1241238	1241238	1241238
Population totale	1.000 habitants			12400		14517	
Population urbaine	id						
Population du district de Bamako	id					1809	
Densité de population	habitant/km2			10			
taux de croissance de l'économie	%		5,3	4,3	5,0	4,5	5,8
taux de l'inflation	%		1,5	1,4			
Produit intérieur brut (Prix courants)	milliards FCFA						
Revenu national disponible brut (Prix courants)	id						
Epargne brute (Prix courants)	id						
Formation brute de capital fixe (Prix courants)	id						
Epargne brute/Revenu national brut	%						
FBCF/Revenu national brut	%						
Revenu national disponible brut par habitant	FCFA						
Valeur ajoutée (Prix courants)	milliards FCFA						
<i>dont</i> branche Transport et Télécommunications	id						
Valeur ajoutée Transport et Télécom./PIB	%	5,80	6,40	6,7			
Mil, sorgho	1.000 tonnes			2076			
Riz paddy	id		1053	1082	1607	1704	
Maïs fonio	id			690			
				29			
Blé/orge	id			8			
total cereales	id	3397	3693	3885	4814	5090	
Arachide	id			324			
Coton-graine	id	508	398	248	202	236	
Bovins	1.000 têtes						
Ovins, caprins	id						
Porcins	tonnes						
Poisson frais	tonnes						
Poissons fumés et séchés	id						
Bois de chauffe	1.000 stères						
Bois d'œuvre	m3						
Coton fibre	tonnes						
Sucre	id						
Bière	hl						
Boissons non alcoolisées	id						
Electricité	1.000 kwh						
Eau	1.000 m3						
or	tonnes		61,3	55,8	52,8		
Recettes budgétaires hors dons	milliards FCFA			539,9	540,6	653,2	
<i>dont</i> recettes fiscales	id			536,7		624,3	
Dépenses budgétaires	id						
<i>dont</i> frais de personnel	id						
Déficit courant hors dons	id						
Déficit courant hors dons / PIB	%						
Budget moyen par ménage	FCFA						
<i>dont</i> dépenses santé	id						
dépenses alimentation	id						
dépenses habitation	id						
dépenses habillement	id						
dépenses transport	id						

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

TRANSPORT ROUTIER



TRANSPORT ROUTIER

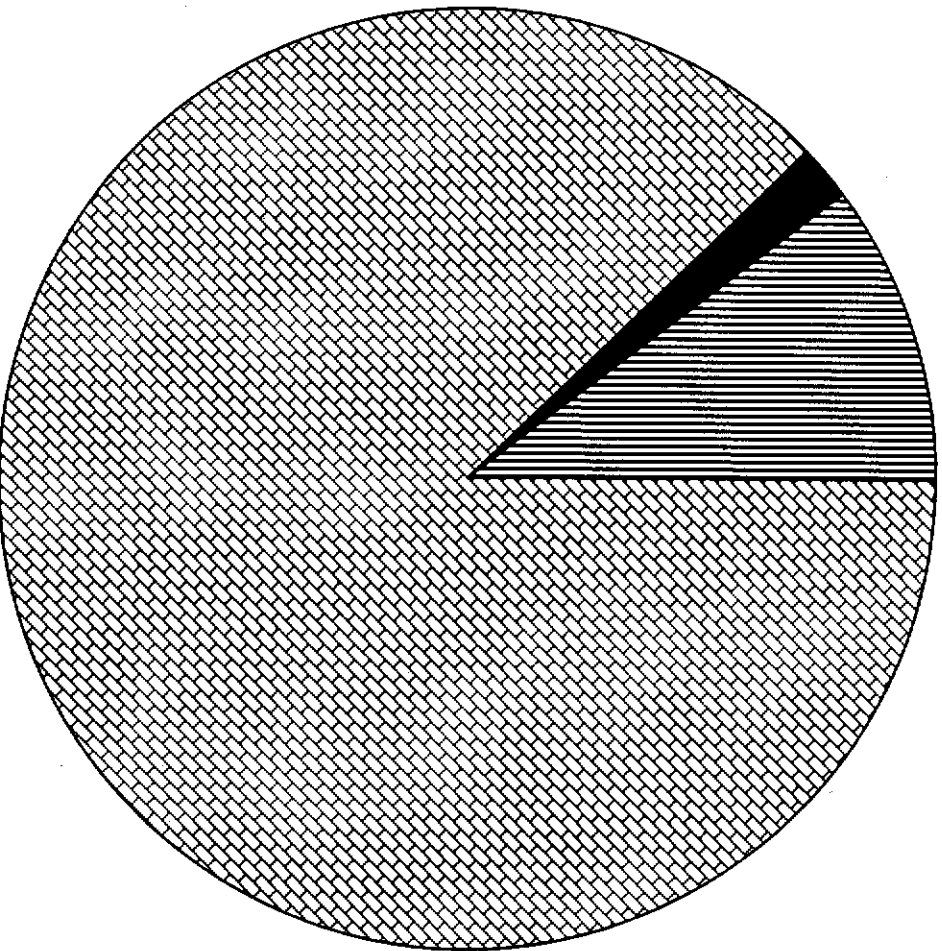
R-3 DEPENSES ROUTIERES DE 2005 à 2010
en million de francs cfa

Année	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Construction nouvelles	67938	14452	54722	114964	110911	nd
Routes revêtues	44018	12928	52627	112434	110911	nd
Routes en terre	20194	1041	155	0	0	nd
Pistes	3726	483	1940	2530	0	nd
Réhabilitation	0	5122	8784	30735	0	nd
Routes revêtues		4060	0	30735	0	nd
Routes en terre		1062	7916	0	0	nd
Pistes			7916	0	0	nd
Entretien périodique	2837	3175	7916	3006	2406	nd
Routes revêtues	0	3175	0	3006	2406	nd
Routes en terre	0		0	0	0	nd
Pistes	2837			0	0	nd
Entretien courant	8050	11500	11500	11088	13137	18584
Routes revêtues*				7792	7650	nd
Routes en terre				8296	5487	nd
Pistes						nd
Totale	79599	34249	82922	159793	126454	nd
financement de l'Etat						nd
Financement extérieur						nd
Montant des travaux regie	1000	1000	1000	850		nd

Source : Direction nationale des Routes et autorité routière

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

REPARTITION DES DEPENSES ROUTIERES EN 2009 (%)



▣ Construction nouvelles

■ Réhabilitation

■ Entretien périodique

▣ Entretien courant

**EVOLUTION DES INDICATEURS
DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES**

Indicateurs	unité	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre de km de routes bitumées entretenues	km	3418	3667	4467	3569	3619	4320
Nombre de km de routes bitumées construites	km	102	334,4	444,6	216		ND
Nombre de km de routes en terre et pistes entretenues	km	8880	8365	11165	9141	5772	7880
Nombre de km de routes en terre construites	km	354	79,2	142			ND
Nombre de km de pistes construites	km	130	131,4	263,4	76		ND
Nombre de km de routes entretenues au total	km	12298	14055	15632	12510	9391	12200
Pourcentage de route en bon état	%	24,5	30	23	20		ND
Pourcentage de route en état passable	%	25,5	29	36	41		ND
Pourcentage de routes en mauvais état	%	50	41	41	37		
Poucentage des routes bitumées en bon état	%	70	74	68	68		
Pourcentage des routes en terre moderne en bon état	%	55	60	51	50		

Source : CPS/MET - DNR-SDR

PARB DES VEHICULES ROUTIERS PAR REGION

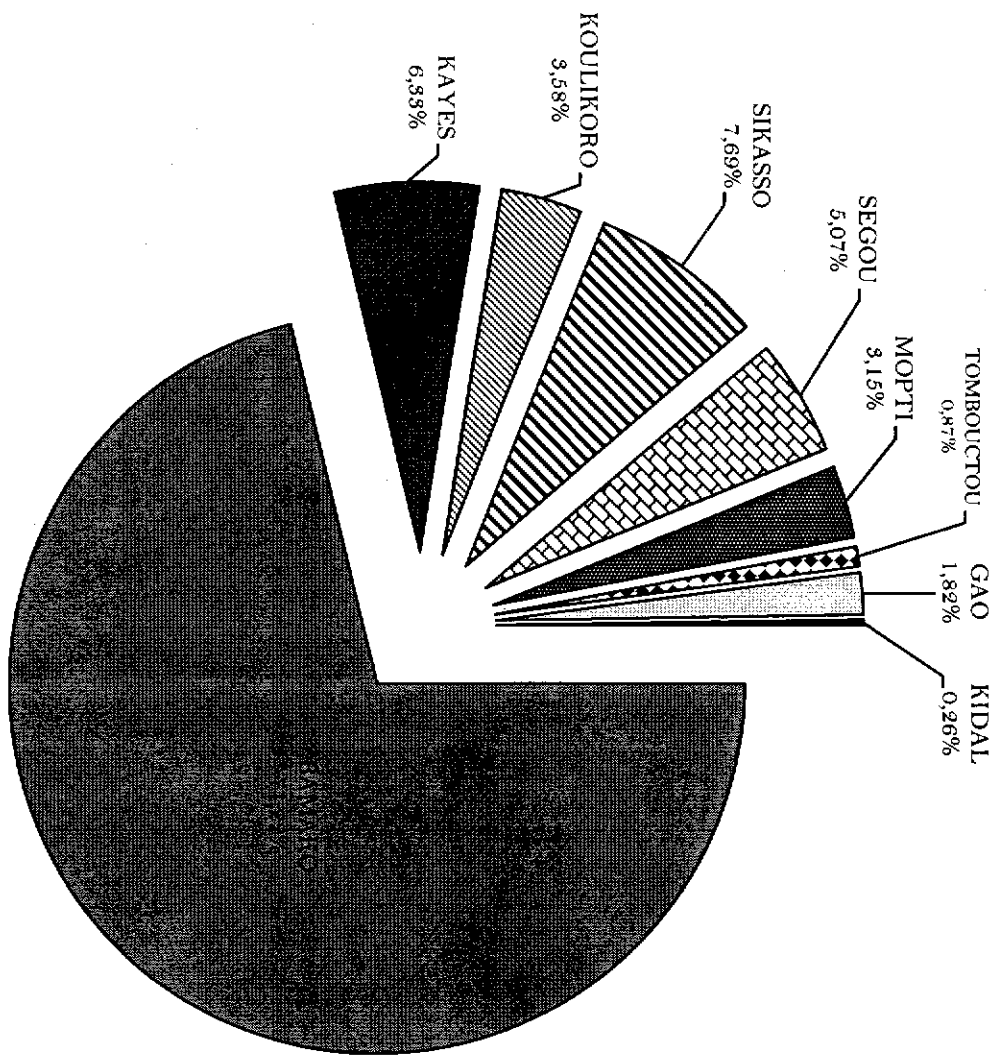
unité : nombre de véhicule
(situation du 1/1/1995 au 31/12/ 2010)

REGION	BAMAKO	KAYES	KOULIKORO	SIKASSO	SEGOU	MOPTI	OMBOUCTO	GAO	KIDAL	TOTAL
GENRE										
MOTO	11 523	2401	1012	7 510	3450	4510	870	2310	210	33 586
VP	99 875	6 780	4251	4 751	4 102	902	750	1240	264	122 915
V.TRANSP. COMMUN	18024	2301	1872	1630	1420	621	64	125	8	26 065
CAMION	9 058	2 045	581	1523	1305	751	230	284	37	15 814
CAMIONNETTE	12845	1024	845	1602	1002	521	204	386	98	18 527
REMORQUE	99	5	9	12	0	4	0	0	0	129
SEMI/REMORQUE	6241	458	92	1702	654	176	1	75	11	9 410
TRACTEUR ROUTIER	8175	498	81	157	487	213	9	37	8	9 665
AUTRES VEHICULES	9214	50	62	22	30	42	13	13	10	9 456
TOTAL	175 054	15 562	8 805	18 909	12 450	7 740	2 141	4 470	646	245 567

NB : Vehicules immatriculés dans la serie normale

Source : fichier carte grise

REPARTITION DU PARC ROUTIER PAR REGION D'IMMATRICULATION



■	BAMAKO
■	KAYES
■	KOULIKORO
■	SIKASSO
■	SEGOU
■	MOPTI
■	TOMBOUCTOU
■	GAO
■	KIDAL

VEHICULE ROUTIERS IMMATRIQUELES

unité : nombre de véhicule
(situation du 1/1/2010 au 31/12/ 2010)

REGION	BAMAKO	KAYES	KOULIKORO	SIKASSO	SEGOU	MOPTI	TOMBOUCTOU	GAO	KIDAL	TOTAL
GENRE										
MOTO	7 845	1 864	1 647	3 847	2 031	1 121	124	124	101	18 704
VP	11 631	465	465	189	209	139	48	59	7	13 212
V.TRANSP. COMMUN	1 924	78	89	32	84	21	0	28	0	2 256
CAMION	821	178	91	79	38	41	40	34	0	1 322
CAMIONNETTE	597	96	46	52	50	8	11	24	9	893
REMORQUE	7	2	0	5	1	0	0	0	0	15
SEMI/REMORQUE	478	49	22	13	1	22	0	0	0	585
TRACTEUR ROUTIER	684	43	24	12	1	20	0	3	0	787
AUTRES VEHICULES	150	0	3	25	10	0	3	1	0	192
TOTAL	24 137	2 775	2 387	4 254	2 425	1 372	226	273	117	37 966

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

PARCE DES VEHICULES ROUTIERS PAR GENRE ET AGE

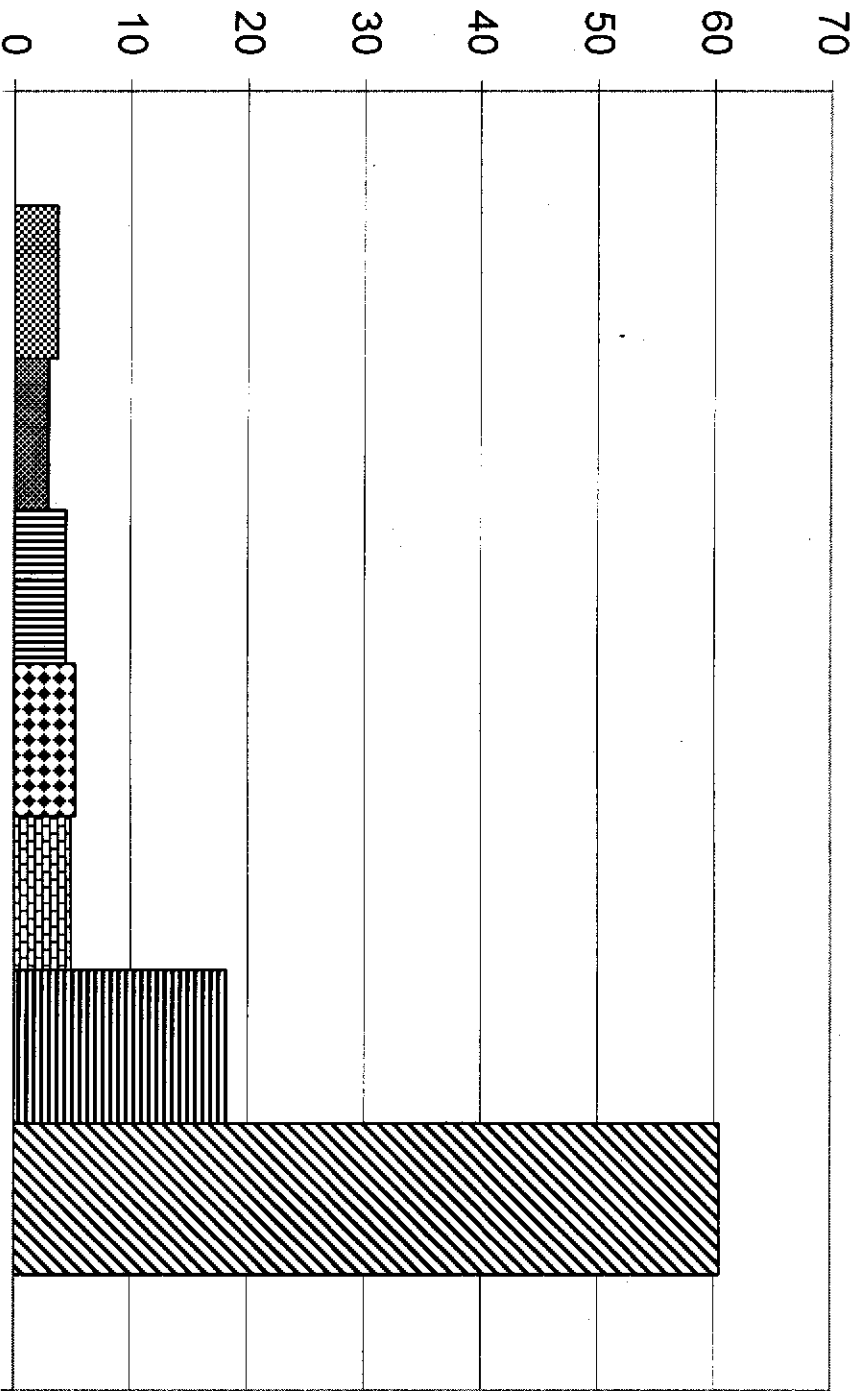
unité : Nombre de véhicule
(situation du 0 1/01/2010 AU 31/12/ 2010)

GENRE	AGE								TOTAL
	1AN	2 à 3ANS	4à 5 ans	6 à 7ans	8 à 10 ans	11 à 15 ans	16 ans et plus		
MOTO	7757	3982	6210	2654	896	8540	3547	33586	
VP	689	1720	3412	6570	9132	26751	74641	122915	
V.TRANSP. COMMUN	36	82	45	45	340	2241	23276	26065	
CAMION	21	36	39	45	225	954	14494	15814	
CAMIONNETTE	431	805	698	621	1002	3621	11349	18527	
REMORQUE	0	0	0	0	31	34	64	129	
SEMI/REMORQUE	124	364	289	260	99	447	7827	9410	
TRACTEUR ROUTIER	93	285	264	201	312	1969	6541	9665	
AUTRES VEHICULES	11	0	23	2601	18	75	6728	9456	
TOTAL	9162	7274	10980	12997	12055	44632	148467	245567	

NB : Véhicules immatriculés dans la serie normale

Source : fichier carte grise

Répartition des véhicules par âge en (%)



- 1 AN
- 2 à 3 ANS
- ▨ 4 à 5 ans
- ▩ 6 à 7 ans
- ▧ 8 à 10 ans
- ▦ 11 à 15 ans
- ▤ 16 ans et plus

PARCE DES VEHICULES ROUTIERS PAR TYPE DE CARBURANT

unité : nombre de véhicule
(situation du 1/1/1995 au 31/12/ 2010)

TYPE DE CARBURANT	GAZ-OIL		ESSENCE		sans carburant		TOTAL	%
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%		
MOTO	0	0	33586	28			33586	14
VP	43574	45	79341	65			122915	50
V. TRANSP. COMMUN	23457	22	2608	2			26065	11
CAMION	15606	18	208	0			15814	6
CAMIONNETTE	12347	12	6180	4			18527	7
TRACTEUR ROUTIER	9845	2					9845	4
REMORQUE					225	1	225	1
SEMI/REMORQUE					8924	49	8924	3
AUTRES VEHICULES	475	1	102	1	9089	50	9666	4
TOTAL	105304	100	122025	100	18238	100	245567	100

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

PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR CARROSSERIE

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

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

NB: Véhicules immatriculés dans la serie normale
Source: fichier carte grisel

Citerne = Citerne, citerne à gaz, citerne spiros

BENNE= Benne Gruie, basculante, Benne

FOURGON= Fourgonnette, Fourgon

TABIEAU D'ACCIDENTOLOGIE DE LA DNTTM (année 2010)

NOMBRES ACCIDENTS	REGION										Total
	KAYES	Koulikoro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal			
Types d'utilisateurs impliqués	101	44	203	119	94	63	2	0			626
Piétons	15	0	10	19	12		1	0			57
Deux roues	67	10	96	42	25		2	0			242
Voitures particulières	7	10	38	19	41		0	0			115
Transports collectifs	3	10	12	20	7		1	0			53
Poids lourds	9	14	53	19	9		3	0			107
Nombre de victimes	153	39	130	95	153	47	41	0			658
Tués	10	6	25	19	23		3	0			86
Blessés graves	47	7	29	47	78		7	0			215
Blessés légers	96	26	65	107	52		32	0			378
Nombre de tués	10	6	31	21	23	3	2	0			96
Piétons	2	0	2	2	2		0	0			8
Occupants Deux roues	6	1	8	5	3		0	0			23
Occupants Voitures particulières	1	2	4	7	3		0	0			17
Occupants Transports collectifs	0	2	1	4	7		0	0			14
Occupants Poids lourds	1	1	3	3	8		0	0			16
Nombre de blessés graves	47	7	42	47	77	44	1	0			265
Piétons	3	0	4	0	4		1	0			12
Occupants Deux roues	18	0	20	11	7		1	0			57
Occupants Voitures particulières	1	1	7	3	8		0	0			20
Occupants Transports collectifs	21	0	15	27	38		0	0			101
Occupants Poids lourds	4	6	6	6	20		0	0			42
Nombre de blessés légers	96	26	100	94	79	0	0	0			395
Piétons	10	0	1	3	0		0	0			14
Occupants Deux roues	63	9	53	20	5		0	0			150
Occupants Voitures particulières	0	3	8	8	25		0	0			44
Occupants Transports collectifs	19	4	33	47	20		0	0			123
Occupants Poids lourds	4	10	8	6	29		0	0			57
Nbre de fiches BAAC reçues	0	24	48	10	55	0	0	0			137
Nombre de réquisitions	0	29	156	77	68	0	0	0			330

Source : Rapports DRT 2010

TRAFFIC ROUTIER NATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES EN TONNES 2009

		DESTINATION									
Régions	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Total	
BKO	0	53 898		638						54 536	
Kayes	53 904	39 238	534	1 457	156	189	0	0	0	95 477	
KKORO		372	0	9 256	0	0	0	0	0	9 628	
Sikasso	170 750	33 114	12 897	334 785	88 369	50 443	0	43 662	0	734 020	
Ségou		1 181	0	52 436	16 926	0	0	0	0	70 543	
Mopti	0	0	0	3 730		11 798	0	0	0	15 528	
Tbouctou	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gao	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kidal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Total	224 654	127 802	13 431	402 302	105 451	62 430	0	43 662	0	979 732	

Source: Rapport DRRTF

TRAFFIC ROUTIER INTERNATIONAL DES HYDROCARBURES (EN M3)

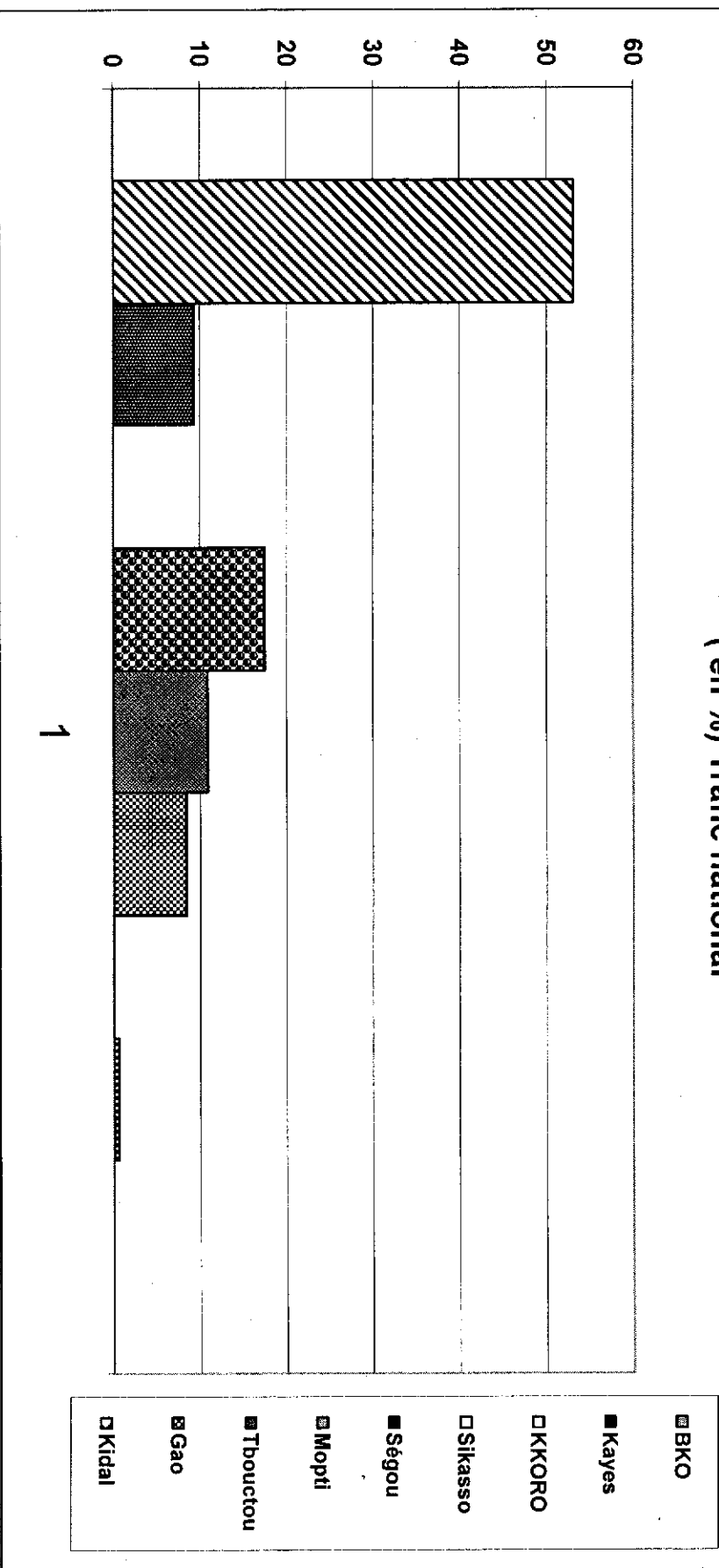
(année 2009)

		DESTINATION										
Régions	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Total		
Sénégal	81 987	79 780	0	0	1 324	0	0	0	0	163 091		
Mauritanie	1 621	533	0	0	0	0	0	0	0	2 154		
Gambie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
TOGO	62 806	55	0	40 634	20 999	7 540	0	2 284	0	134 318		
BENIN	186 825	0	0	74 864	57 511	28 502	0	3 005	0	350 707		
GHANA	26 618	280	0	0	886	1 027	0		0	28 811		
RCI	102 034	35	47	36 901	5 017	9 653	0	220	0	153 907		
B FASO	0	237	0	0	9 103	26 392	326		0	36 058		
AUTRES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Total	461 891	80 920	47	152 399	94 840	73 114	326	5 509	0	869 046		

O R I G I N E S

SOURCES : RAPPORTS DRT 2009

**Répartition des débarquements des marchandises solides par Région en 2009
(en %) Trafic national**



TRAFFIC ROUTIER INTERNATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES (EN TONNES)

(année 2009)

DESTINATION

Régions	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Autres	Total
Sénégal	389 742	322 182	0	5 003	8 345	573	0	0	0	0	725 845
Mauritanie	18 824	3 820	0	0	720	0	0	0	0	0	23 363
Gambie		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOGO	36 609	0	0	15 063	5 778	31 390	0	0	0	0	88 840
GHANA	22 290	740	1 630	17 460	4 122	1 270	0	0	0	0	47 512
RCI	633 447	0	0	137 356	91 463	56 757	0	0	0	0	919 023
B FASO	15 972		0	9 177	8 200	1 622	0	0	0	0	34 971
NIGERIA	3 894	0	0	1 675	1 965	30	0	0	0	0	7 564
BENIN		0	0		95	0	0	0	0	0	95
GUINEE		0	0	102	56		0	0	0	0	158
autres	2 293	0	0		0		0	0	0	0	2 293
Total	1 123 071	326 742	1 630	185 836	120 744	91 642	0	0	0	0	1 849 665

O R I G I N E S

SOURCES : RAPPORTS DRTF EMA 2009

TRAFFIC ROUTIER INTERNATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES (EN TONNES)

(année 2009)

Régions	DESTINATION											Total
	SENEGAL	Mauritanie	Gambie	RCI	B FASO	TOGO	GHANA	NIGERIA	NIGER	Autres	Total	
O BKO	25 311		0	0	0	0						25 311
R Kayes	5 421	28 617	0	0	0	0	60					34 098
I KKORO												0
G Sikasso	10 921	1 050	0	58 421	14 139	12 237	10 658	966	0	2 555		110 947
I Ségou	30											30
N Mopti	0	0	0	896	186	670	40	0	0	0	0	1 792
E Tombouctou	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S Gao	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S Kidal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	41 683	29 667	0	59 317	14 325	12 907	10 758	966	0	2 555		172 178

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

TRAFC ROUTER NATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES EN TONNE 2009

Régions	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Total
BKO	0	53 898	0	638	0	0	3 705	10 210	0	68451
Kayes	53 904	39 238	534	1457	156	189	0	31	0	95 509
KKORO		372	0	9256	0	0	0	0	0	9628
Sikasso	170 750	33 114	12 897	125 139	88 369	50 443	0	43 662	0	524 374
Ségou	126 574	660	3 325	82 133	16 926	7 523	320	27565	0	265 026
Mopti	0	0	0	3 730	0	11 798	2708	4682	0	22918
Tbouctou	0	0	0	0	0	0	103	555	0	658
Gao	0	0	0	0	0	0	0	4005	885	4890
Kidal	0	0	0	0	0	0	0	43	0	43
Total	351228	127 282	16756	222353	105451	69953	6 836	90 753	885	991497

TRAFFIC NATIONAL DES PASSAGERS (EN NOMBRE)

Année 2009
DESTINATION

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

O R - G - I - N - E S

SOURCES : RAPPORTS DRT 2009

TRAFFIC INTERNATIONAL DES PASSAGERS (NOMBRE 2009)

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

O R I G I N E S

SOURCES : RAPPORTS DRT 2008

Les marchandises sont : , Coron , Arachide , Riz , Cuirs Peaux ect ...

SITUATION DES RECETTES DE LA DNTTMF(année 2010)

act	ORIGINE											Total
	KAYES	Koulikoro	Biko	Sikasso	Segou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Total		
CT	3 690 000	1 582 000	75 613 000	15650500	3 587 000	2 616 000	150 000	1 525 750	5 000	104 419 250		
LV	4 073 000	2 155 910	5 134 000	10838500	4 913 000	1 032 000	0	334 500	0	28 480 910		
PC	12 206 000	3 765 400	107 736 000	11852000	9 259 000	4 125 000	3 109 000	2 686 000	1849000	156 587 400		
AC	0	-	0	0	400 000	0	0	0	0	400 000		
CP	0	30 000	0	55000	-	0	0	35 000	15 000	135 000		
CG	17 727 520	12 702 500	240 791 500	11016500	14 374 000	5 945 000	2 372 000	3 824 000	597 000	309 350 020		
P.V.C	7 660 000	4 534 000	68 568 000	4302000	2 960 000	2 846 500	849 000	1 583 500	195 000	93 498 000		
EXP	0	-	0	0	840 000	-	50 000	0	15 000	905 000		
VT	2 678 570	176 500	24 069 000	1253500	443 250	703 250	2 603 000	792 250	705 000	33 424 320		
Total	48 035 090	24 946 310	521 911 500	54 968 000	36 776 250	17 267 750	9 133 000	10 781 000	3 381 000	727 199 900		

Source : rapports DRT 2010

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

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

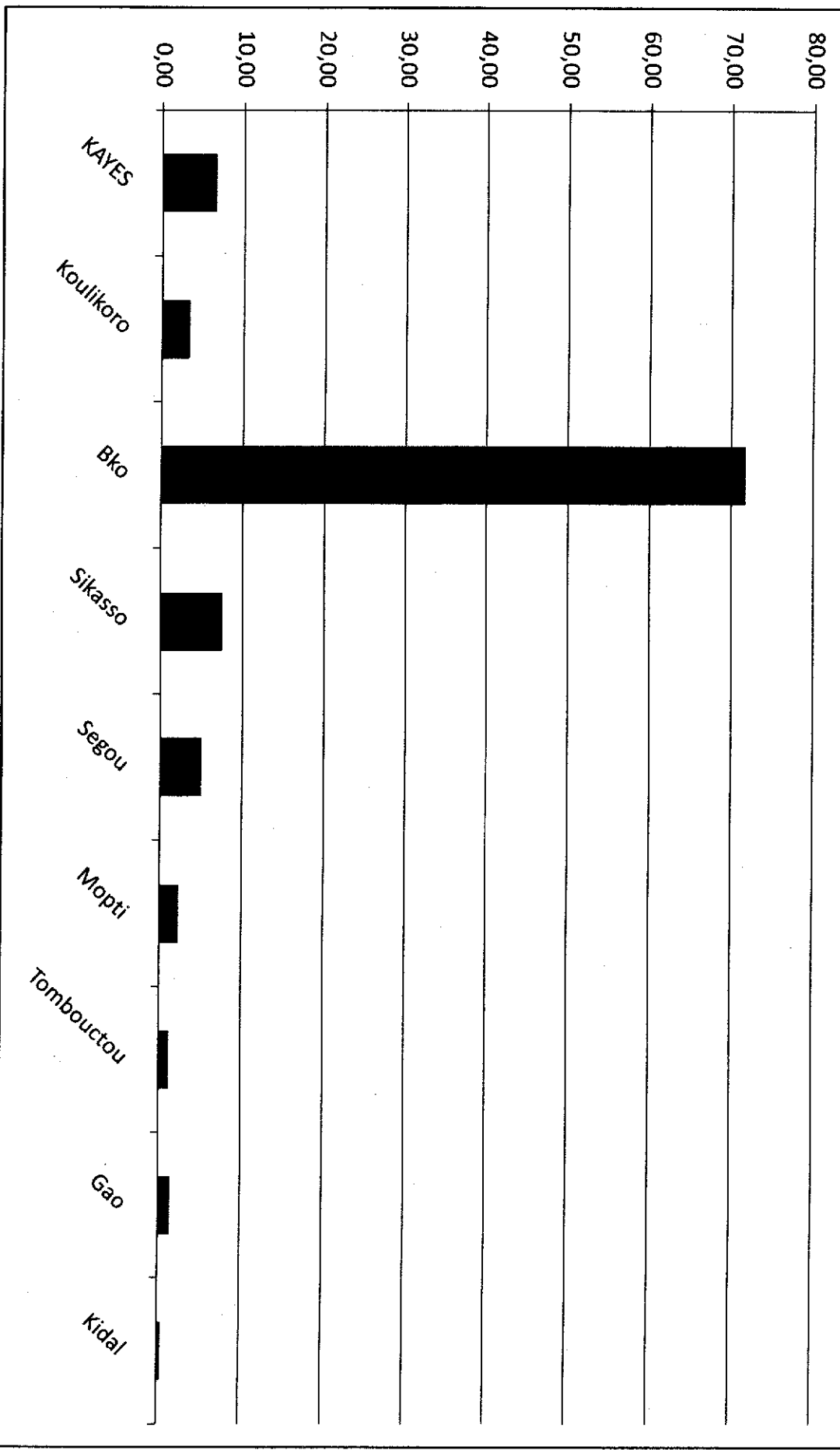
REGIONS

	KAYES	Koulikoro	Bamako	Sikasso	Segou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Total
DTR	1 685 220	172615	45095	0	0	0	0	483 640	0	2 386 570
ANASER	17 500 500	31176000	235089500	23843000	15 272 000	5 089 000	4 254 000	0	0	332 224 000
RUR	18 175 000	6 934 500	204 175 000	0	0	947 000	367 000	4 815 250	120 000	235 533 750

DTR:droit de traversée routière

RUR:redevance usage routier

Repartition des Recettes de la DNTTMF par région en 2010 (en%)



CARTES GRISES (année 2010)

	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbton	Gao	Kidal	Total
Immat Vehicules	12447	1563	905	369	988	370	106	331	18	17097
ImmatVelomoteur	36	0	0	0	0	138	0		0	174
ImmatMotocyclette	392	0	23	327	0	71	91	5	21	930
Ré-immat	5	1	0	434	0	0	0	1	0	441
Duplicatas	1110	40	77	45	34	8	4	16	2	1336
Duplicatas Moto	3	5	1	16	0	12	3	0	0	40
Régularisation	40	0	0			0		1		41
Mutation Vehic.	6062	152	458	343	66	137	17	31	12	7278
Mutation Moto	13	53	0	2	28	0	3	1	0	100
Mutation vélomot.	1113	9		0	0	7	0	0	0	1129
Renouvellement	939	395	121	0	181	75	17	15	4	1747
Chang.couleur plaq.	400	0	0	0	94	0	0	0	0	494
Transformation	336	0	0	0	0	0	0	0	0	336
TOTAL	22896	2218	1585	1536	1391	818	241	401	57	31143

Source : rapports annuels DRTTF 2010

NOUVELLES DELIVRANCE PERMIS DE CONDUIRE (année 2010)

Cat de permis	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbton	Gao	Kidal	Total
A1	59	320	68	16269	91	22	7	4	14	16854
A2	42	306	138	9788	0	53	31	41	19	10418
AC	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
B	14350	575	782	1177	433	278	207	223	179	18204
BC	6590	743	2897	1301	439	206	336	126	93	12731
F	17	1	0	0	0	0	0	0	0	18
TOTAL	21059	1945	3885	28535	963	559	581	394	305	58226

Sources : rapports DRTTF 2010

RECAPITULATIF DES PERMIS DE CONDUIRE (année 2010)

Operations	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbto	Gao	Kidal	Total
Niles délivrances	21097	1945	3885	28535	963	559	581	394	305	58264
Extensions	1269	234	1868	362	270	150	14	62	22	4251
Duplicatas	2707	288	3318	165	67	91	28	73	15	6752
Echanges	39	8	60	2	14	8	0	0	0	131
Renouvellement	1348	456	2435	608	286	212	56	152	24	5577
Reconstitutions		8	9	4	0	1	0	0	0	22
TOTAL	26460	2939	11575	29676	1600	1021	679	681	366	74997

Sources : rapports DRTTF 2010

Expertises (année 2010)

	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
Opera. techniques										
PVC	28388	2663	1478	1579	824	953	346	427	63	36721
PV de reception	3319	3340	5	22	33	0	1	13	0	6733
Expertise d'accident	118	26	53	156	0	0	46	8	5	412
Expert. Mecanique	0	458	9	0	127	45	0	60	8	707
Véh. regularisation	163	0	0	0	0	0	0	1	0	164
Expertise de valeur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Expertise de reforme	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	31988	6487	1545	1757	984	998	393	509	76	44737

Source : rapports annuels DRTTF 2010

CARTES DE TRANSPORT (année 2010)

REGION	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
GENRE DE VEHICULES										
Taxis 4/5 places	4 544		34	3	6	2	0	0	0	4 589
Taxis 9/10 places	0		12	0	0	5	0	0	0	17
Cttes bachées 15/16 places	65		0	2	0	1	4	0	0	72
Mini Bus de plus de 18 pls	1 722		50	21	48	5	0	0	0	1 846
Cars de plus 21 places	1 116	73	75	171	46	20	0	9	0	1 510
Camions jusqu'à 10T	1 297		45	73	36	32	9	36	0	1 528
Camions de 11 à 20 T	617	18	27	83	12	13	5	16	0	791
Camions de 21 à 25 T	0		2	0	8	6	0	16	0	32
camion de tprt de plus 25 T	0		0	0	0	0	0	39	0	39
Tracteur routier	1 719	177	10	773	155	50	0	31	0	2 915
Semi-remorque jusqu'à 25T	0	19	3	621	34	6	0	0	0	683
Semi-remorque de plus 25T	1 851	158	5	0	124	32	0	0	0	2 170
Citerne jusqu'à 10 m3	0		0	1	0	0	0	0	0	1
Citerne de 11 m3 à 20 m3	20		0	0	0	0	0	0	0	20
Citermes de 21 à 25 m3	0	3	1	0	2	0	0	0	0	6
Citermes au dessus de 25 m3	143	37	0	153	0	10	0	0	0	343
Remorques	0		0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	13 094	485	264	1 901	471	182	18	147	0	16 562

Source : rapports annuels DRTTF 2010

ÉVOLUTION DES PRIX INDICATIFS À LA POMPE (ANNÉE 2010)

Hydrocarbures et Gaz Butane

	Janvier	Fevrier	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Hydrocarbure												
Super	640	650	650	660	670	670	670	670	670	670	680	680
Essence												
Pétrole	460	470	470	480	495	495	495	495	495	495	500	500
Gasoil	555	565	565	575	590	590	590	590	590	590	600	600
DDO	555	565	565	575	590	590	590	590	590	590	600	600
Fuel-oil(180)	365	375	375	385	400	400	400	400	400	400	410	410
Fuel 380												
Jet A1	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre		
Butane 2,75kg												
Butane 6kg												
Butane 12,5kg												
Butane 32kg												

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

Source: ONAP

1 Baril = 159 Litres = 42,003Gallons US = 35,33 Gallons impérial		
1 Gallon US = 3,78541 Litres	ou	1 Litre = 0,2641722 Gallon
1 Gallon impérial = 4,5 Litres		
1 Carat = 0,2 gramme ou 1 Gramme = 5 Carats		

EVOLUTION DES PRIX INDICATIFS DU GASOIL DE 2000 A 2010

MOIS	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
ANNEE												
2010	555	565	565	575	590	590	590	590	590	590	600	600
2009	555	555	555	555	570	585	585	585	585	585	575	565
2008	555	555	555	555	555	570	585	585	585	585	575	565
2007	535	535	535	525	525	525	525	525	525	545	545	545
2006	510	510	510	510	525	525	525	525	535	535	535	535
2005	450	455	455	460	460	460	470	490	510	510	510	510
2004	410	410	416	424	429	431	425	435	435	450	450	450
2003	380	390	400	395	373	372	390	390	390	390	414	408
2002	335	349	345	362	369	362	358	356	366	380	375	359
2001	325	325	325	325	325	325	354	344	341	357	340	340
2000	275	275	325	325	325	325	325	325	325	325	325	325

Source: ONAP

**R-101 Estimation du coût d'exploitation
d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (18 places)**

Liaison urbaine : Bamako

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	PRIX TTC (FCFA/km)
Pays	Mali			
Type de route	Route revêtue		Coûts Fixes	
Catégorie de véhicule	minibus		Amortissement	62,50
Conditions économiques	déc-10		Frais financiers	0,00
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicule	10,75
Etat du véhicule à l'achat	Véhicules d'occas		Assurances marchandises	0
Marque et type	toyota hiace		Salaires et charges salariales	16,61
Carburant utilisé	Gas-oil		Taxes et droits divers	5,00
Capacité(charge utile)	18 places		Total coûts fixes	94,86
Nombre total de pneus	5 (4+1desecours)			
Elements financiers	unité	Prix TTC	Coûts variables	
Prix du véhicule avec pneu	(FCFA)	5 000 000	Carburant	60
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	60 000	Lubrifiants	4,00
Prix du carburant	(FCFA/L)	600	Pneumatiques	6,00
Prix du lubrifiant	(FCFA/L)	1000	Entretien et réparation	15,00
Assurances véhicule	(FCFA/an)	430 000	Frais de route	0
Assurances personnes	(FCFA/an)		Total coûts variables	85,00
Salaires équipe	(FCFA/mois)	45 000	Frais généraux	17,99
Charges salariales	(FCFA/an)	124 200	Coûts d'exploitation du véhicule	197,84
Frais de route	(FCFA/an)			
Taxes et droits divers	(FCFA/an)	200 000		
Conditions d'exploitation	unité		COÛT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE	(FCFA/V-km)
Ratiochauffeur/véhicule		1	Taux de remplissage	70%
Durée de vie du véhicule	(années)	2		80%
Kilométrage annuel	(km/an)	40 000		90%
Durée de vie d'un train de pneu (km)		40 000		100%
Kms parcourus entre deux vid: (km)		2000		
Consommation de carburant	(L/100km)	10		
Consommation de lubrifiants	(L/vidange)	8		
Entretien et réparation	(FCFA/an)	600 000		
Frais généraux	%autrescoûts	10,00%		
Frais financiers sur le capital	%/an	0,00%		
Valeur résiduelle du véhicule	%prixvéhicule	0,00%		

Annuaire statistique 2009

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

(*) frais de route (40 000 FCFA/voyage),

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (230 000 FCFA/an), droits de visite technique (18 000FCFA/an) ,
DTR (16 000 FCFA/voyage AR)

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

R-10.5 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (40 tonnes de charge utile)

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mali			Prix TTC (FCFA/Km)
Type de route	RR Assez bon		Coûts fixes	
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Amortissement	160,00
Conditions économiques	déc-10		Frais financiers	180,00
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicule	15,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule neuf		Assurances marchandises	0,00
Marque et type			Salaires et charges salariales	19,56
Carburant utilisé	Gas-oil		Taxes et droits divers	16,70
Capacité (charge utile)	40 tonnes		Total Coûts fixes	391,26
Nombre total de pneus	18 (16+2 secours)		Coûts variables	
Eléments financiers			Carburant	480,00
	unité	Prix TTC	Lubrifiants	2,80
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	100 000 000	Pneumatiques	289,41
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	340 480	Entretien et réparation	160,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	600	Frais de route	15,00
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Total Coûts variables	947,21
Assurances véhicule	(FCFA/an)	1500 000	Frais Généraux	133,85
Assurances marchandises	(FCFA/an)		Coût d'exploitation du véh	1472,32
Salaires équipage	(FCFA/mois)	130 000		
Charges salariales	(FCFA/an)	396 240		
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 500 000		
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 670 000		
COÛT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE				
Conditions d'exploitation				(FCFA/T-Km)
	unité			
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de chargem 80%	46,01
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	5	Aller-Retour 90%	40,90
Kilométrage annuel	(km/an)	100 000	100%	36,81
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	20 000	120%	30,67
Kms parcourus entre deux vidange	(km)	10 000		
Consommation de carburant	(litres/100 km)	80		
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28		
Entretien et réparation	(FCFA/an)	16000 000		
Frais généraux	% autres coût:	10,0%		
Frais financiers sur le capital inve:	(%/an)	18,0%		
Valeur résiduelle du véhicule	prix du véhic	20,0%		

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

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

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), visite technique (10 000 FCFA/an),

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

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

R-10.4 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)

Liaison interurbaine :

DONNEES DE BASE		DETAILS DE CALCUL		
Pays	Mali		Prix TTC (FCFA/Km)	
Type de route	Route en terre et piste en état	Coûts fixes		
Catégorie de véhicule	Camion moyen	Amortissement	84,38	
Conditions économiques	decembre 2010	Frais financiers	0,00	
Caractéristiques du véhicule		Assurances véhicule	32,50	
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion	Assurances marchandises	0,00	
Marque et type	Mercedes	Salaires et charges salariales	45,00	
Carburant utilisé	Gas-oil	Taxes et droits divers	20,79	
Capacité (charge utile)	10 tonnes	Total Coûts fixes	182,66	
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)			
Eléments financiers	unité	Prix TTC	Coûts variables	
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	27 000 000	Carburant	375,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	345 000	Lubrifiants	14,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	600,00	Pneumatiques	64,69
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Entretien et réparation	150,00
Assurances véhicule	(FCFA/an)	520 000	Frais de route	65,00
Assurances marchandises	(FCFA/an)		Total Coûts variables	668,69
Salaires équipage	(FCFA/mois)	60 000	Frais Généraux	42,57
Charges salariales	(FCFA/an)		Coût d'exploitation du véhicule	893,92
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 040 000		
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	332 600		
Conditions d'exploitation			COUT DE REVIENT A LATONNE-KILOMETRE	
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	(FCFA/T-Km)	
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	20	Taux de chargement moyen 50%	178,78
Kilométrage annuel	(km/an)	16 000	Aller-Retour 60%	148,99
Durée de vie train de pneus neu	(km)	32 000	70%	127,70
Kms parcourus entre deux vidar	(km)	2 000	80%	111,74
Consommation de carburant	(litres/100 km)	63	Tarifs pratiqués	
Consommation de lubrifiants	(l/vidange)	28		(FCFA/T-Km)
Entretien et réparation	(FCFA/an)	2400 000		
Frais généraux	(% autres coûts)	5,0%		
Frais financiers sur le capital inv	(%/an)	0,0%	- distance moyenne de transport	km
Valeur résiduelle du véhicule	% prix du véhicu	0,0%	- tarif par tonne	FCFA

Source : base d'informations fournies par les transporteurs routiers

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

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

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

R-10.2 Estimation du coût d'exploitation				
Liaison interurbaine : Bamako - San				
DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mali			Prix TTC (FCFA/Km)
Type de route	Route revêtue en moyen état		Coûts fixes	
Catégorie de véhicule	autobus		Amortissement	62,50
Conditions économiques	01/12/2009		Frais financiers	29,41
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicule	2,35
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Assurances marchandises	6,82
Marque et type	Mercedes 0303		Salaires et charges salariales	18,88
Carburant utilisé	Gas-oil		Taxes et droits divers	12,35
Capacité (charge utile)	50 places		Total Coûts fixes	132,32
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)			
Eléments financiers	unité	Prix TTC	Coûts variables	
Prix du véhicule avec pne	(FCFA)	25 000 000	Carburant	210,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	280 000	Lubrifiants	6,86
Prix du carburant	(FCFA/litre)	600	Pneumatiques	28,00
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Entretien et réparation	8,47
Assurances véhicule	(FCFA/an)	200 000	Frais de route	21,18
Assurances personnes tra	(FCFA/an)	580 000	Total Coûts variables	274,50
Salaires équipage	(FCFA/mois)	130 000	Frais Généraux	40,68
Charges salariales	(FCFA/an)	45 000	Coût d'exploitation du véhicule	447,51
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 800 000		
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 050 000		
COÛT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE				
Conditions d'exploitati	unité			(FCFA/V-Km)
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de remplissage moyen	70%
Durée de vie du véhicule	(années)	4		75%
Kilométrage annuel	(km/an)	85 000		80%
Durée de vie train de pne	(km)	60 000		90%
Kms parcourus entre deu	(km)	3 500	Tarifs pratiqués	
Consommation de carbur	(litres/100 km)	35		
Consommation de lubrifi	(litres/vidange)	24	liaison interurbaine : Bamako - San	(FCFA/V-Km)
Entretien et réparation	(FCFA/an)	720 000		
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%		
Frais financiers sur le cap	(%/an)	10,0%	- distance moyenne de transport	430 km
Valeur résiduelle du véhicul	% prix du véhicul	15,0%	- tarif par passager	FCFA
Source : Bani Transports				
(*) frais de route (18 000 FCFA/voyage AR), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.				
(**) taxes et droits pris en compte : TTR (230 000 FCFA/an), droits de visite technique (20 000 FCFA/an), DTR (8 000 FCFA/voyage AR).				
(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.				

R-15 Accidents corporels de la circulation routière

(District de Bamako)

Désignation	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre d'accidents	1 141	2 269	2 170	0	0	2 349	2 333	2 933	2 918	2 568	2 090
usagers impliqués											
- piétons	315	355	360			369			842	760	563
- deux-roues	107	749	720			825			3429	2934	1978
- voitures particulières	367	792	800			830			936	1053	114
- transports collectifs	255	292	200			223			1881	571	284
- poids lourds	97	81	90			102			81	132	24
Nombre de victimes	1 478	1 377	0	1 722	2 059	2 425	2 832	3 743	4 095	3 398	2 963
- tués	109	140		127	170	180			157	156	141
- blessés graves	642	715		813	737	750			1840	1607	1408
- blessés légers	727	522		782	1152	1495			2098	1635	1384
Nombre de tués	109	140	0	124	170	190	168	155	157	156	141
- piétons	48	71		66	66	72				54	65
- occupants deux-roues	26	39		39	67	69				86	89
- occupants voitures particulières	5	14		12	8	12				7	6
- occupants transports collectifs	23	11		5	19	22				9	10
- occupants poids lourds	7	5		2	10	15				0	0
Nombre de blessés graves	642	715	0	784	737	887	1 388	1 808	1 840	1 607	1 408
- piétons	190	205		153	177	185				367	342
- occupants deux-roues	204	353		359	384	500				1119	958
- occupants voitures particulières	37	83		128	65	80				50	36
- occupants transports collectifs	199	66		119	91	97				71	70
- occupants poids lourds	12	8		25	20	25				0	2
Nombre de blessés légers	727	592	0	771	1 152	1 348	1 276	1 780	2 098	1 755	1 384
- piétons	145	119		145	190	225				251	156
- occupants deux-roues	270	311		31	690	795				1277	930
- occupants voitures particulières	123	116		404	60	80				54	72
- occupants transports collectifs	178	39		94	194	200				173	204
- occupants poids lourds	11	7		97	18	48				0	22

Source : BRCTU - District de Bamako

2010

DISTANCES KILOMETRIQUES (ROUTE)

	Enniako	Bia	Bougouni	Gao	Kayes	Koutiala	Koulikoro	Niono	San	Ségou	Sikasso	Tombouctou
Bafoulabé	218	729	576	1610	130	804	1023	265	840	618	787	1920
Bamako		316	163	1197	598	391	640	421	427	382	374	907
Badiangara	691	375	736	632	1289	387	761	1112	264	466	525	773
Bla	318		426	881	914	75	324	737	111	811	215	153
Bougouni	163	426		1242	761	351	685	584	486	382	211	1054
Djéné	537	251	612	688	1165	261	131	988	140	332	401	829
Douentza	500	484	845	397	1398	494	184	1221	373	565	634	538
Gao	197	881	1242		1795	891	581	1618	770	662	1031	424
Goundam	810	656	957	521	1408	731	980	1231	767	575	871	97
Gourma-Rhaous	1198	882	1243	313	1796	892	582	1619	771	663	1032	146
Kayes	598	941	761	1795		989	1238	251	1025	883	972	505
Kénéba	549	865	712	1746	238	940	1186	414	976	784	923	468
Kidal	1549	1223	1584	342	2137	1233	923	1960	1112	104	1373	627
Kita	185	501	348	1382	358	576	826	264	612	420	559	1092
Kolokani	124	440	287	1321	474	515	764	297	551	359	498	1031
Koulikoro	57	373	220	1254	655	448	697	478	484	292	431	964
Koutiala	391	75	351	891	989		534	812	135	166	140	828
Ménaka	1502	1186	1547	305	2100	1196	886	1923	1075	1267	1336	729
Mopti	640	324	685	581	1238	334		1061	213	405	474	722
Nara	374	413	537	1294	550	488	797	299	524	332	748	876
Niono	349	195	496	1076	947	270	519		306	114	410	558
Nioro	421	737	584	1618	251	812	1061	517	848	656	795	1328
San	427	111	486	770	1025	135	213	848		192	275	864
Ségou	235	81	382	962	833	156	408	656	192		269	672
Sévaré	628	312	673	569	1226	322	12	1049	201	393	462	710
Sikasso	374	215	211	1031	972	140	474	795	275	296		968
Tessalit	1714	1398	1759	517	2312	1408	1093	2135	1287	1479	1548	802
Tombouctou	907	753	1054	424	1505	828	782	1328	864	672	968	

Source: Carte Générale du Mali (IGM)

TRANSPORT FERROVIAIRE



TRANSPORT FERROVIAIRE

EVOLUTION DES INDICATEURS DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Indicateurs	unité	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Longueur réseau ferroviaire	km	729	729	729	729	729	729	729
Longueur voie principale	km	643	643	643	643	643	643	643
Longueur voie de service	km	70	70	70	70	70	70	70
Longueur voie de branchement particuliers et de	km	15	15	15	15	15	15	15
Densité ferroviaire	%	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59
Effectif moyen locomotives	Nombre	14	16	20	20	20	20	20

Source : CPS/MET - TRANSRAIL

EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES ANNEE 2010

DESIGNATION	2009	2010
INTERRUPTION ET RALENTISSEMENT VOIE		
Nombre de ralentissement instaurés	32	1
Nombre de ralentissements relevés (réduction de la longueur)	50	1
Nombre de ralentissements en fin de mois	945	22
Dont instaurés depuis plus de 30 jours	41	2
Dont instaurés depuis plus de 60 jours	20	0
Dont instaurés depuis plus de 90 jours	874	19
Longueur cumulée des ralentissements instaurés plus 90 j	213,204	70
TELECOMMUNICATIONS		
Nombre d'interruptions circuit de régulation	ND	ND
Durée totale des interruptions circuit régulation (h)	ND	ND
Durée totale des interruptions circuit omnibus	ND	ND
Durée totale des interruptions circuit omnibus (h)	ND	ND
Nombre d'interruptions liaison sotelma	ND	ND
Nombre d'interruptions liaison radio BLU (h)	ND	ND
Nombre d'interruptions liaison radio VHF/UHF	ND	ND
Nombre d'interruptions liaison radio VHF/UHF (h)	ND	ND
	ND	ND
INCIDENTS D'EXPLOITATION		
Nombre de déraillement traint de voyageur en plein voie	ND	ND
Nombre de déraillement traint de marchandises en plein voie	ND	ND
Durée totale interception pleine voie due aux déraillements (h)	ND	ND
Nombre de déraillement sur voie de service	ND	ND
Nombre de tamponnement et collisions	ND	ND
Nombre de blessés dus à l'activité ferroviaie	ND	ND
Nombre de mort dus à l'activité ferroviaire	ND	ND
	ND	ND

Source: TRANS RAIL

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

PERFORMANCES DU MATERIEL ROULANT ANNEE 2010

DESIGNATION	2009	2010
LOCOMOTIVES DE LIGNE		
Parc total	20	20
Parc en exploitation	14	14
Effectif moyen du parc locomotives (*)	11	11
Taux de disponibilité (%)	80%	78
Nombre de detresses aux 100000km	22	14
Taux d'utilisation (%) (**)	67%	67
Kilometrage mensuel par locomotive disponible(km)	7369	8266
Temps d'utilisation moyen par jour d'une locomotive de fret	16	16
Vitesse moyenne d'utilisation (km/h)	17	19
WAGONS MARCHANDISES		
Parc en exploitation	610	551
Effectif moyen disponible (**)	549	491
Taux de disponibilité parc (%)	90%	89
Nombre de wagon chargés	760	942
Rotation moyenne par disponible (jours)	21	16
WAGONS MARCHANDISES DES PARTICULIERS		
Parc en exploitation	-	
Taux de disponibilité (%)	-	
Nombre de wagon chargés	-	
Rotation moyenne par disponible (jours)	-	
VOITURES VOYAGEURS		
Parc courant en exploitation	-	
Effectif moyen disponible	-	
Taux de disponibilité (%)	-	
Source: TRANS RAIL	-	

Source: TRANS RAIL

(*) Ce chiffre exclut les locomotives en immobilisation de longue durée

(**) Taux d'utilisation en ligne (Chaumage exclut)

RESULTATS DU TRAFIC VOYAGEURS ANNEE 2010

DESIGNATION	2009	2010
OFFRE DE TRANSPORT (000 000 sko)		
Trafic National au Mali	56,258	57,516
Trafic International au Mali	3,054	
Trafic International au Senegal	8,190	
Total sko	67,501	57,930
NOMBRE DE VOYAGEURS (n)		
Trafic National au Mali	109 434	112 687
Trafic International au Mali	633	
Trafic International au Senegal	1 604	
Total	111 671	112 687
VOLUME (000 000 vk)		
Trafic National au Mali	43,673	44,971
Trafic International au Mali	1,870	
Trafic International au Senegal	12,083	
Total voyageur -km	57,626	44,971
RECETTES VOYAGEUR (000 000 FCFA)		
Trafic National au Mali	414,604	431,857
Trafic International au Mali	11,938	271,324
Trafic International au Senegal	29,223	
Total recettes voy et Bag (000 000 FCFA)	455,765	431,857
RECETTES BAGAGES (000 000 FCFA)		
Trafic National au Mali	63,568	57,811
Trafic International au Mali	338,955	271,325
Trafic International au Senegal	85,611	
Total recettes Bag (000 000 FCFA)	488,134	329,135
Total recettes voy et Bag (000 000 FCFA)	943,9	761,0
TAUX D'OCCUPATION moyen (%)		
Trafic National au Mali	78%	78%
Trafic International au Mali	61%	
Trafic International au Senegal	148%	
TAUX D'OCCUPATION moyen (%)	85%	78%
RECETTES PAR VK (FCFA)		
Trafic National au Mali	9	10
Trafic International au Mali	6	
Trafic International au Senegal	2	
Recettes moyenne par vk (FCFA)	8	10

Source: TRANS RAIL

RESULTATS DU TRAFIC MARCHANDISES ANNEE 2010

DESIGNATION	REALISATION 2010
TONNE (000t)(*)	
Hydrocarbure Mali	9,16
Autres Hydrocarbures	0,28
Conteneurs	133,88
Engrais et pesticides	49,32
Céréales	29,2
Sel	0,29
Sucres et produits alimentaires	18,69
Ciment et matériaux de constructions	64,71
Coton	3,24
attapulгите	101,71
Soufre*	0
Autres	29,46
Total	439,93
Nombre de wagons cahargés en montée	9534
Nombre de wagon chargés en descente	1718
Chargement moyen par wagon	39
VOLUME (000000tk)(*)	
Hydrocarbure Mali	10,29
Autres Hydrocarbures	0,03
Conteneurs	163,5
Engrais et pesticides	60,61
Céréales	29,12
Sel	4,97
Sucres et produits alimentaires	22,06
Ciment et matériaux de constructions	63,14
Coton	3,38
attapulгите	5,9
Soufre*	0
Autres	34,64
Total	397,63

NB: Conteneur en descente il sagit là du coton conteurisé

Source: TRANS RAIL

RESULTATS DU TRAFIC MARCHANDISES ANNEE 2010

DESIGNATION	REALISATION 2009	REALISATION 2010
RECETTES (000000FCFA)(*)		
Hydrocarbure Mali	166,41	319,08
Autres Hydrocarbures	0,36	1,08
	7968,79	7760,08
Engrais et pesticides	1739,11	1639,49
Céréales	622,47	898,02
Sel	18,10	3,54
Sucres et produits alimentaires	8451,33	633,24
Ciment et matériaux de constructions	1475,65	1741,24
Coton	118,76	113,44
attapulgite	91,45	203,08
Soufre*	0,00	0,00
Autres	838,29	1032,95
Total	13890,72	14351,17
RECETTES PAR TK (FCFA)		
Hydrocarbure Mali	33	31
Autres Hydrocarbures	28	36
Conteneurs	45	47
Engrais et pesticides	28	27
Céréales	28	31
Sel	30	?
Sucres et produits alimentaires	31	29
Ciment et matériaux de constructions	29	28
Coton	25	34
attapulgite	29	34
Soufre*	0	
Autres	27	30
Moyenne	36	34,98

Source: TRANS RAIL

SYNTHESE DES RESULTATS DU TRAFIC ANNEE 2010

DESIGNATION	REALISATION 2009	REALISATION 2010
TRAFIC MARCHANDISES		
Tonnage(000t)	391	440
Volume (000000 tonne kilometre)	387	398
Recettes (000 000 F CFA)	13 891	13266
Recettes Tonne kilometre (F CFA)	36	33,33
TRAFIC VOYAGEURS		
Nombre de voyageur (voyageur)	109 434	112687
Volume (000 000 vk)	58	45
Recettes (000 000F CFA)	944	761
Siège-kilomètre offerts (000 sko)	68	58
Recettes par vk (F CFA)	8	10
TRAFIC TOTAL		
Volume trafic total (000 000 uk)	444	443
Recettes trafic total (000 000 F CFA)	14 835	13968
Péages SEFICS (000 000 F CFA)	758	857
Péages PTB (000 000 F CFA)	510	467
Recettes totales (000 000 F CFA)	16 102	15182

Source: TRANS RAIL

**SYNTHESE ELEMENTS FINANCIERS
ANNEE 2008 - 2010**

EN MILLIONS DE FCFA

DESIGNATION	RESULTATS		
	2008	2009	2010
Voyageurs, bagages et express	1512	1360	1243
Marchandises	13610	13679	13819
Divers	2769	4300	2483
Charges d'exploitation (hors provisions et redevances)	17552	16999	17520
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	-322	1661	-747
Redevances	661	678	771
Dotations amortissements et provisions	2934	2420	1948
Produits financiers			
Charges financières	725	1352	1371
Produits hors exploitation (...)			
Charges hors exploitation	7	-129	379
Impots	63	63	

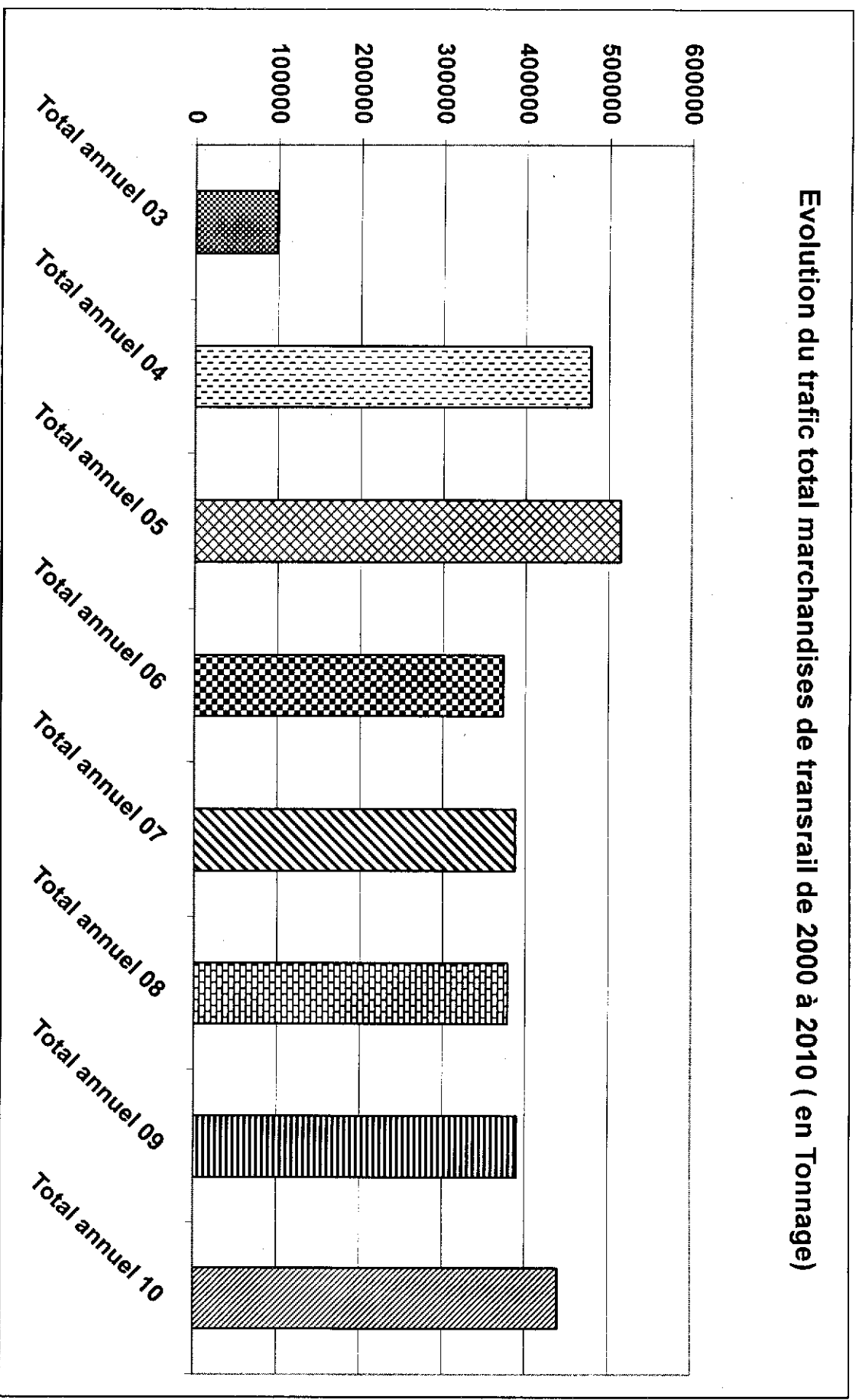
Source: Transrail

RESULTATS DE TRAFIC SUR L'AXE FERROVIAIRE DAKAR - BAMAKO

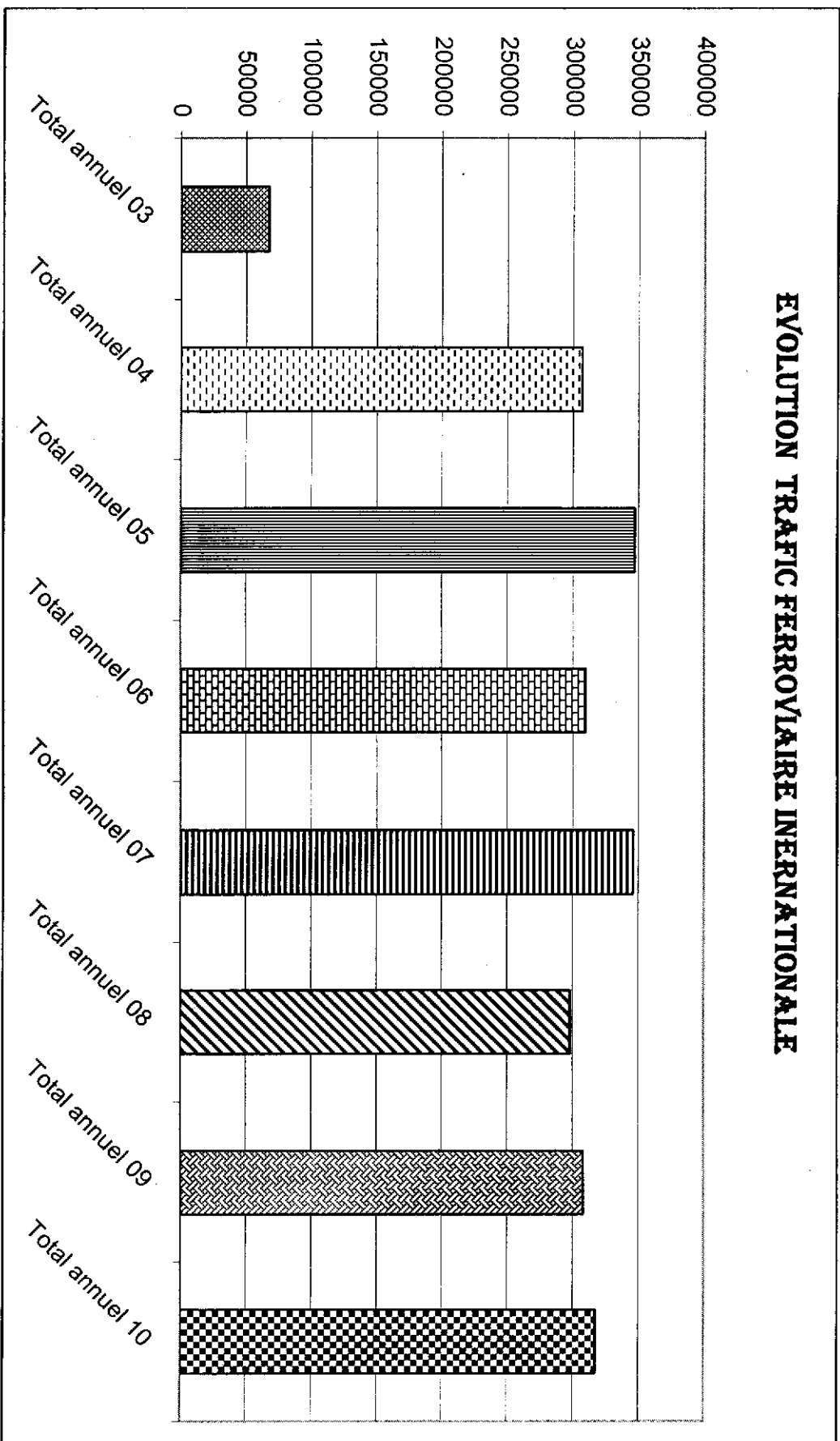
DESIGNATION	TRAFIC					TOTAL GENERAL	NOMBRE WAGONS		
	NATIONAL		INTERNATIONAL				CHARGE		TOTAL
	SENEGAL	MALI	MONTE	DESCENTE	S/TOTAL	MONTEE	DESCENTE		
Total annuel 03	21368	10690	48438	19166	67604	99662			
Total annuel 04	133393	38529	234086	72734	306820	478742	3588	319	2430
Total annuel 05	149129	18128	266301	81068	347369	514626	8500	3654	12154
Total annuel 06	47868	15643	244162	65523	309685	373196	7938	2779	10717
Total annuel 07	26240	15685	289420	56735	346155	388080	10117	2584	12701
Total annuel 08	65962	14949	244389	53686	298075	378986	8810	2344	11124
Total annuel 09	56938	25743	266493	41579	308072	390753	8884	1850	10734
Total annuel 10	101953	20640	276925	40408	317333	439926	9534	1718	11252

Source : Transrail

Evolution du trafic total marchandises de transrail de 2000 à 2010 (en Tonnage)



EVOLUTION TRAFIC FERROVIAIRE INTERNATIONALE



TRANSPORT FLUVIAL



TRANSPORT FLUVIAL

N-1 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali

Section	Long (km)	Période de navigabilité	Conditions de navigabilité
---------	-----------	-------------------------	----------------------------

A - Fleuve Niger

1 - Bief aval (Koulikoro-Mopti-Gao-Ansongo)

Bamako - Koulikoro	60	non navigable	rapides de Sotuba et de Kenié
Koulikoro - Fanchon	135	de début juillet à fin décembre	enfoncement 1,10 m
Fanchon - Markala	95	toute l'année	écluse de Thio (53 m x 13 m)
			canal de Markala ensablé
Markala - Mopti	274	de début juillet à début décembre	enfoncement 1,10 m
Mopti - Diré	311	de début août à mi-mars	bief dunaire
			seuil rocheux de Tondiferma
Diré - Kyra	158	de début août à mi-février	seuils sableux
			accès au port de Tombouctou ensablé
Kyra - Tossaye	225	de début septembre à mi-janvier	nombreux affleurements rocheux
Tossaye - Bourem	20	de début septembre à fin février	bief dunaire et seuils sableux
Bourem - Gao	95	id	zone de vallée fossile
			entrée à l'escale de Gao très ensablée
Gao - Ansongo	100	id	zone de vallée fossile

2 - Bief amont (Bamako-Kouroussa)

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

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

Canaux de l'Office du Niger	200	toute l'année	mouillage minimum de 0,90 m
Diaka	50	de mi-août à fin décembre	navigable jusqu'à Tenenkou
Bani	225	id	navigable jusqu'à San
Bara-Issa	200	id	tracé étroit et sinueux
Milo (Kégnéba - Kankan)	159	de fin juin à début décembre	lit unique sur formations rocheuses

B - Fleuve Sénégal

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

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

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

- Direction Nationale des Transports

**EVOLUTION DES INDICATEURS
DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES**

Indicateurs	unité	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Longueur réseau fluvial	km	2334	2334	2334	2334	2334	2334	2334
Longueur voie principale	km	1551	1551	1551	1551	1551	1551	1551
Longueur voie secondaire	km	783	783	783	783	783	783	783
Longueur voie navigable du réseau	km	1308	1308	1308	1308	1308	1308	1308
Période de navigabilité	mois	5 à 6	5 à 7	5 à 6	4 à 5	4 à 5	4 à 5	4 à 5

Source : CPS/MET - COMANAV

N-2 Caractéristiques de la flotte fluviale 2010

Flotte de la Compagnie Malienne de Navigation

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

Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

N-3 Trafic des principales escales fluviales de la CMN

Escale portuaire	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011
------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

1. Tonnage embarqué (en tonnes)

Total	9709	7213	11723	6150	6465	8982	8150	5280
Koulikoro	844	281	656	351	164	565	394	ND
Niamina	0	0	0	1	1	0	3	ND
Ségou	266	116	1404	395	125	539	266	ND
Markala	5	3	6	2	11	2	10	ND
Dioro	1	1	1	1	0	0	0	ND
Macina	5	13	2	1	0	8	2	ND
Diagarabé	2	0	0	0	0	0	0	ND
Mopti	7058	5870	7861	4612	5746	7128	6632	ND
Aka	0	0	0	0	2	0	1	ND
Niafunké	93	24	93	42	24	99	101	ND
Tonka	66	135	121	77	81	113	112	ND
Diré	613	544	517	195	155	159	286	ND
Kabara	199	105	243	201	80	170	237	ND
Modiokoy	1	0	1	0	2	3	5	ND
Rharous	13	14	15	14	59	16	11	ND
Temera	2	0	0	0	5	1	1	ND
Bourem	13	20	44	21	0	30	8	ND
Bamba	13	9	2	12	8	25	24	ND
Gao	515	79	756	223	0	123	57	ND
					59			ND

2. Tonnage débarqué (en tonnes)

Total	9709	7213	11723	6150	6523	8982	8147	5280
Koulikoro	1014	510	489	201	72	108	163	ND
Niamina	0	0	0	1	2	0	0	ND
Ségou	84	38	175	122	27	30	116	ND
Markala	6	6	12	5	3	2	4	ND
Dioro	1	0	0	0	0	1	0	ND
Macina	5	5	2	4	2	1	9	ND
Diagarabé	0	0	3	5	0	6	1	ND
Mopti	207	63	457	145	119	161	172	ND
Aka	9	5	2	10	2	3	2	ND
Niafunké	1095	100	75	98	63	414	162	ND
Tonka	42	35	286	150	25	378	74	ND
Diré	976	1662	369	336	67	1292	1822	ND
Kabara	5365	4349	8456	4746	5763	6055	5042	ND
Modiokoy	10	4	3	4	8	10	3	ND
Rharous	96	45	31	52	43	86	101	ND
Temera	8	3	4	3	36	13	6	ND
Bourem	69	176	39	66	13	144	128	ND
Bamba	30	48	270	20	134	84	61	ND
Gao	692	164	1050	183	145	193	281	ND
								ND

3. Tonnage total (en tonnes)

Total	19417	14427	23445	12301	13048	17964	16298	10560
Koulikoro	1858	791	1146	551	236	674	557	ND
Niamina	0	0	0	2	2	1	3	ND
Ségou	350	154	1579	517	152	569	382	ND
Markala	11	9	18	7	14	5	13	ND
Dioro	2	1	1	1	0	1	1	ND
Macina	10	19	4	5	2	8	11	ND
Diagarabé	2	0	3	5	0	6	1	ND
Mopti	7265	5933	8318	4758	5865	7289	6803	ND
Aka	9	5	2	10	4	3	4	ND
Niafunké	1188	124	169	140	87	513	263	ND
Tonka	108	170	407	227	106	491	186	ND
Diré	1589	2206	886	532	222	1451	2108	ND
Kabara	5564	4454	8699	4946	5843	6225	5279	ND
Modiokoy	11	5	5	4	9	13	8	ND
Rharous	109	59	46	66	103	103	112	ND
Temera	9	3	4	3	14	14	8	ND
Bourem	82	196	83	88	142	174	136	ND
Bamba	43	57	273	31	41	109	85	ND
Gao et Kidal	1207	243	1805	406	204	315	338	ND

Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

N-4 Production de la Compagnie Malienne de Navigation

Indicateur	Unité	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011
------------	-------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

1. Transport de voyageurs

nombre de voyageurs	nombre	7 082	5 647	8215	5187	5297
voyageurs-kilomètres	milliers V-km	3 936	3 004	4297347	2343	2254
parcours moyen voyageur	km	556	532	523	452	426
parcours bateaux	bateaux-km	45 020	nd	nd		
nombre de rotations	nombre	21	18			
voyageurs par rotation	nombre	337	nd	nd		
recettes voyageurs	milliers FCFA	287 674	155 255	263659	92454	51670
recette par V-km	FCFA / V-km	73	52	61	39	23
coût moyen par V-km	FCFA / V-km	112	nd			
recette moyenne / coût moyen	%	1	nd			

2. Transport de marchandises

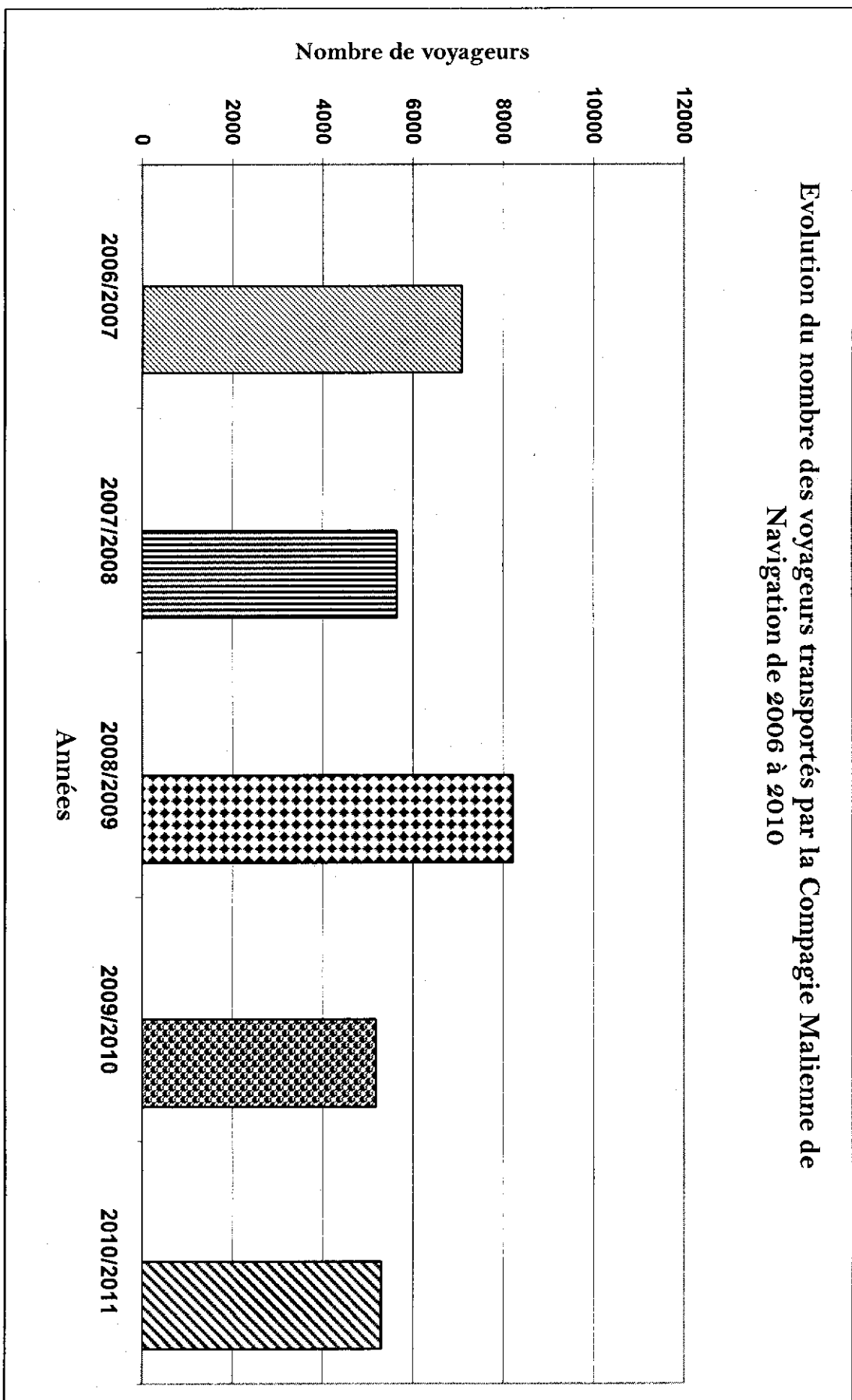
tonnage de fret et bagages	tonne	6 151	6 525	8982	8151	5280
tonnes-kilomètres	milliers de T-km	2 820	2 740	3854	3432	2354
distance moyenne de transport	km	258	420	429	421	446
parcours bateaux	bateaux-km	50 312	nd			
nombre de rotations	nombre	27	22			
tonnage par rotation	nombre	228	nd			
recettes marchandises	milliers FCFA	260 430	225 866	271842	297840	86506
recette par T-km	FCFA / T-km	92	82	70	86	46
coût moyen par T-km	FCFA / T-km	142	nd			
recette moyenne / coût moyen	%	65	nd			

3. Manutention

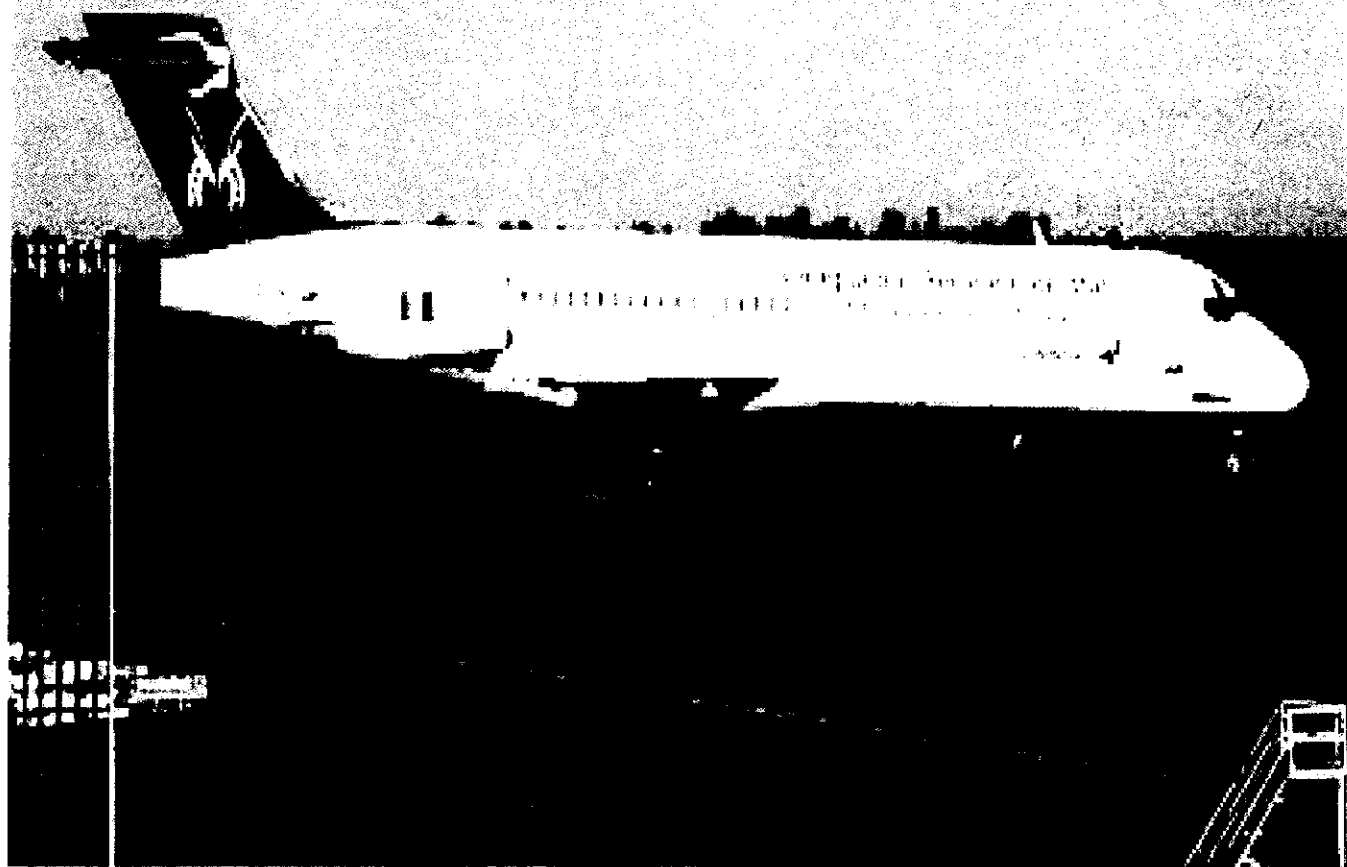
tonnage de coton fibre	tonne	nd	nd	nd	nd	2104
recettes de manutention	milliers FCFA	nd	nd	nd	nd	
recette moyenne par tonne	FCFA / tonne	nd	nd	nd	nd	
coût moyen par tonne	FCFA / tonne	nd	nd	nd	nd	
recette moyenne / coût moyen	%	nd	nd	nd	nd	

Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

Evolution du nombre des voyageurs transportés par la Compagnie Malienne de Navigation de 2006 à 2010



TRANSPORT AERIEN



TRANSPORT AERIEN

A-1 Principales caractéristiques des aérodromes du Mali

Aérodrome	Coordonnées géographiques	Classe DNAC (a)	Piste d'atterrissage			Aides à la navigation ou conditions d'utilisation
			dimension (longueur x largeur) (m) x (m)	revêtement	Accessibilité	

1. Desserte régulière

Bamako/Sei (b)	12°32N / 07°56W	1	2 700 x 45	Béton bitumineux	Boeing 747	ILS - VOR, Balisage lumineux
Gao (b)	16°15N / 00°00E	1	2 500 x 40	Bitume	B.727/IL 18/ DC 6	Obstacles balisés
Goundam (c)	16°15N / 03°36W	2	1 500 x 30	Latéritique	DC 4	
Kayes (b)	14°26N / 11°26W	2	1 165 x 40	Maccadam	AN 24/DC 3	Obstacles balisés
Keniéba	12°50N / 11°15W	2	900 x 28	Latéritique	Moins de 5,7 T	
Mopti/Barbo (b)	14°30N / 14°05W	2	2 500 x 40	Béton bitumineux	B 727/IL 18	Balisage lumineux
Nioro (c)	15°14N / 09°35W	2	1 500 x 30	Béton bitumineux	DC 4	Balisage lumineux
Tombouctou (b)	16°44N / 03°00W	2	1 500 x 30	Béton bitumineux	DC 4/ IL 14	Balisage lumineux
Yelimane	15°08N / 10°34W	2	1 600 x 45	Latéritique	AN 24/ AN 26	

2. Desserte à la demande

Ansongo	15°42N / 00°30W	3	1 100 x 80	Latéritique	DC 4	Restriction saison pluvieuse
Bafoulabe	13°48N / 10°51W	3	1 100 x 80	Argile	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Balle		3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Bandiagara		3	800 x 25	Argile + sable	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Bandiagara	14°20N / 03°36W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Bougouni	11°27N / 07°31W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Bourem	17°02N / 00°24W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Dioïla	17°02N / 00°24W	3	1 550 x 50	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Dioula	12°30N / 06°48W	3	500 x 30	Argile dur	Moins de 5,7 T	Délaissé - impraticable
Douentza	15°00N / 02°55W	3	800 x 40	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Gourma-Rharou	17°00N / 20°90W	3	700 x 50	Latéritique	Moins de 5,7 T	Restriction possible
Faladié	13°09N / 08°20W	3	700 x 50	Argile	Moins de 5,7 T	Délaissé - impraticable
Kidal	18°26N / 01°25W	3	1 500 x 50	Latéritique	DC 3	Info DNAC 72 H avant le vol
Kita		3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Kolokani	13°32N / 08°03W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Koutiala	12°21N / 05°26W	3	1 200 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Manantali	13°15N / 10°31W	2	1 500 x 30	Béton bitumineux	Moins de 27T/AN 26	Balisage lumineux
Markala	13°42N / 06°04W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Menaka	15°51N / 02°26W	3	1 100 x 100	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Mourdiah		3	900 x 25	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Nara/Keibane	15°16N / 07°16W	2	1 200 x 50	Latéritique	DC 3	Info DNAC 24 H avant le vol
Niafunké	15°56N / 04°01W	3	1 200 x 30	Argile dur	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Sikasso	11°20N / 05°42W	3	2 000 x 40	Latéritique	DC 3	En bon état
Tessalit	20°15N / 00°59W	2	2 515 x 30	Maccadam	DC 4	Obstacles balisés
			1 210 x 47	Gravier	DC 3	Obstacles balisés

3. Desserte privée

Tériabougou(Bla)	5°30w/13°12N	4	800x30	Latéritique	5T700	
Morila (Bougouni)		4	2000x30	Latéritique	Moins de 40 T	
Loulou(kéniéba)		4	1500x30	Latéritique	Moins de 5,5 T	
Sadiola		4	1 090 x 25	Latéritique	Moins de 7,5 T	
Syama		4	1 500 x 30	Latéritique	Moins de 7,5 T	

Source : Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

(a) Aérodrome principal international = 1, autre aérodrome principal = 2, aérodrome secondaire = 3, aérodrome privé = 4.

(b) Aérodrome douanier disposant d'un aérogare ou d'un abri-passagers.

(c) Autre aérodrome disposant d'un aérogare ou d'un abri-passagers.

**EVOLUTION DES INDICATEURS
DES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES**

Indicateurs	unité	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre d'aéroports d'envergure internationale	Nombre	6	6	6	6	6	6
Nombre d'aéroports d'envergure nationale	Nombre	19	19	19	19	19	19
Nombre d'aérodromes privés	Nombre	4	5	5	5	5	5

Source : CPS/MET - ANAC-ADM

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

année	2006	2007	2008	2009	2010
1. Mouvements d'aéronefs (nombre)					
- au départ	5546	5461	6243	5863	5929
- à l'arrivée	5546	5461	6243	5834	5928
total arrivée + départ	11092	10922	12486	11697	11857

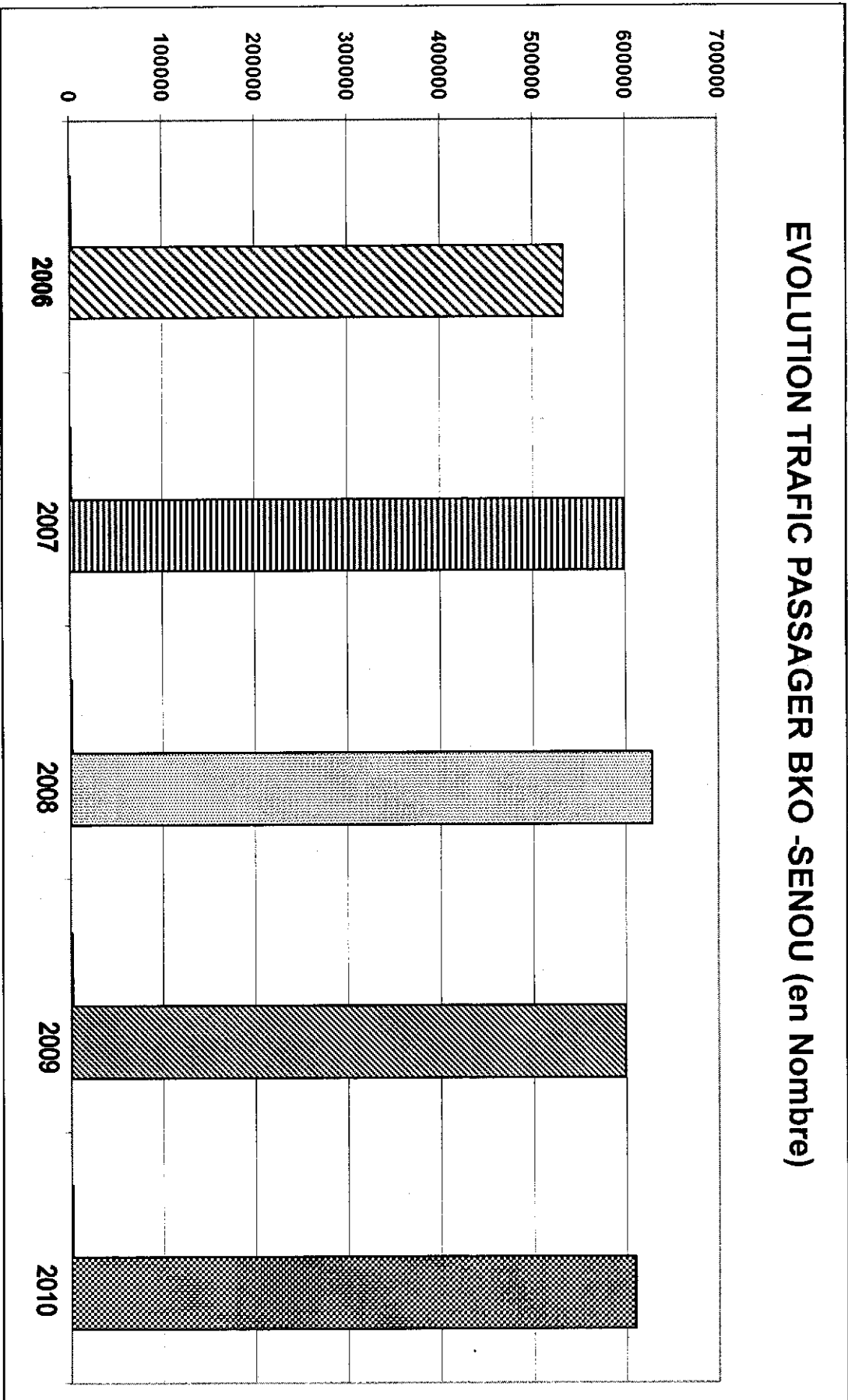
2. Trafic de passagers (nombre)					
départ	235501	251058	266966	268216	281063
l'arrivée	222129	243357	244426	231845	233262
arrivée + départ	457630	494415	511392	500061	514325
arrivée + départ+trans	533434	598713	628290	599040	609711
transit	75804	104298	116898	98979	95386

3. Trafic de fret commercial (tonnes)					
- au départ	2156	1893	1596	1632	1279
- à l'arrivée	4492	4635	4706	4548	5244
total arrivée + départ	6648	6527,958	6302	6180	6523

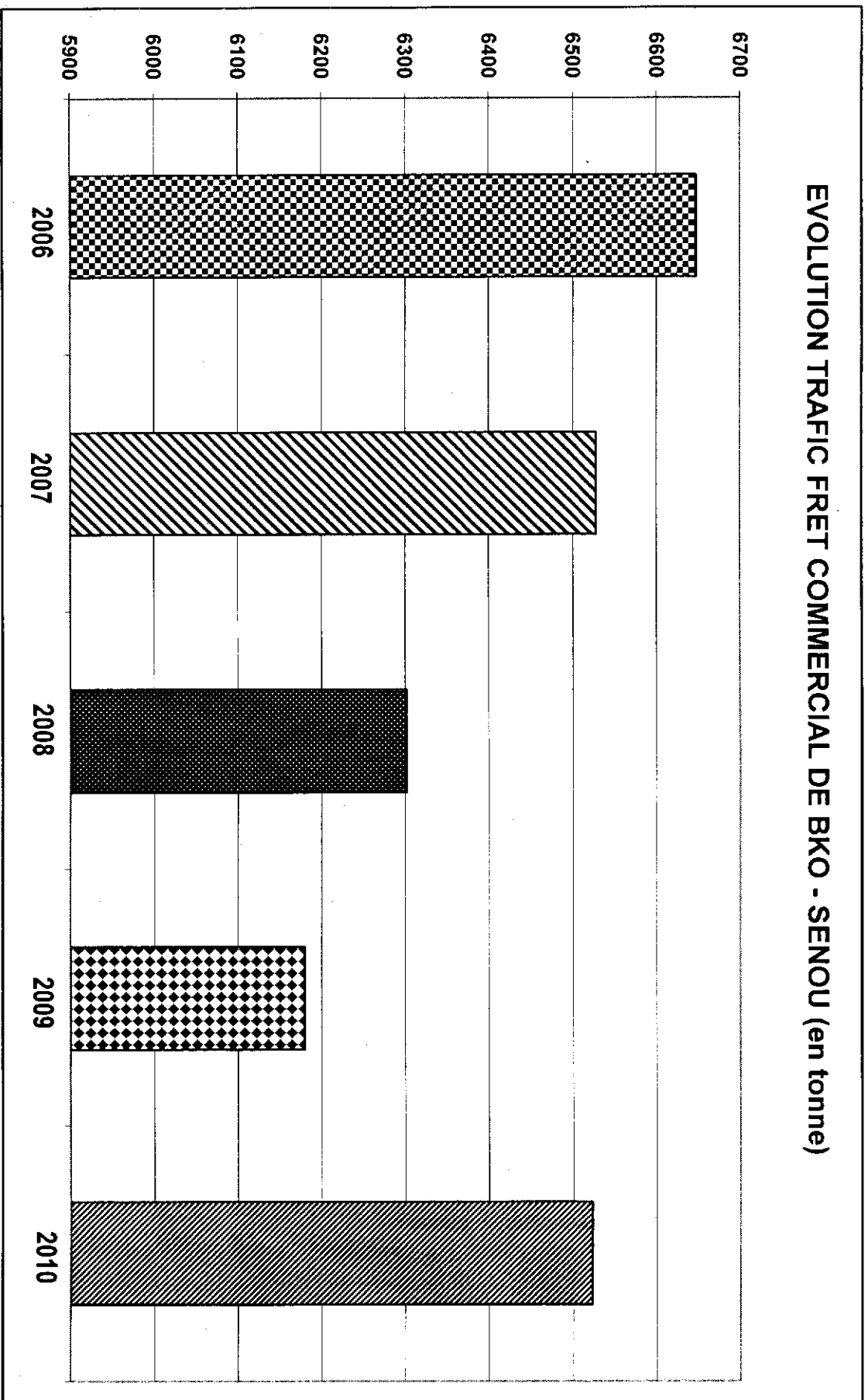
4. Trafic de poste (tonnes)					
- au départ	21	16	26	24	19
- à l'arrivée	49	58	82	109	99
total arrivée + départ	69	75	108	133	118

Source: AEROPORTS DU MALI
Annuaire statistique 2010

EVOLUTION TRAFIC PASSAGER BKO -SENOU (en Nombre)



EVOLUTION TRAFIC FRET COMMERCIAL DE BKO - SENOU (en tonne)

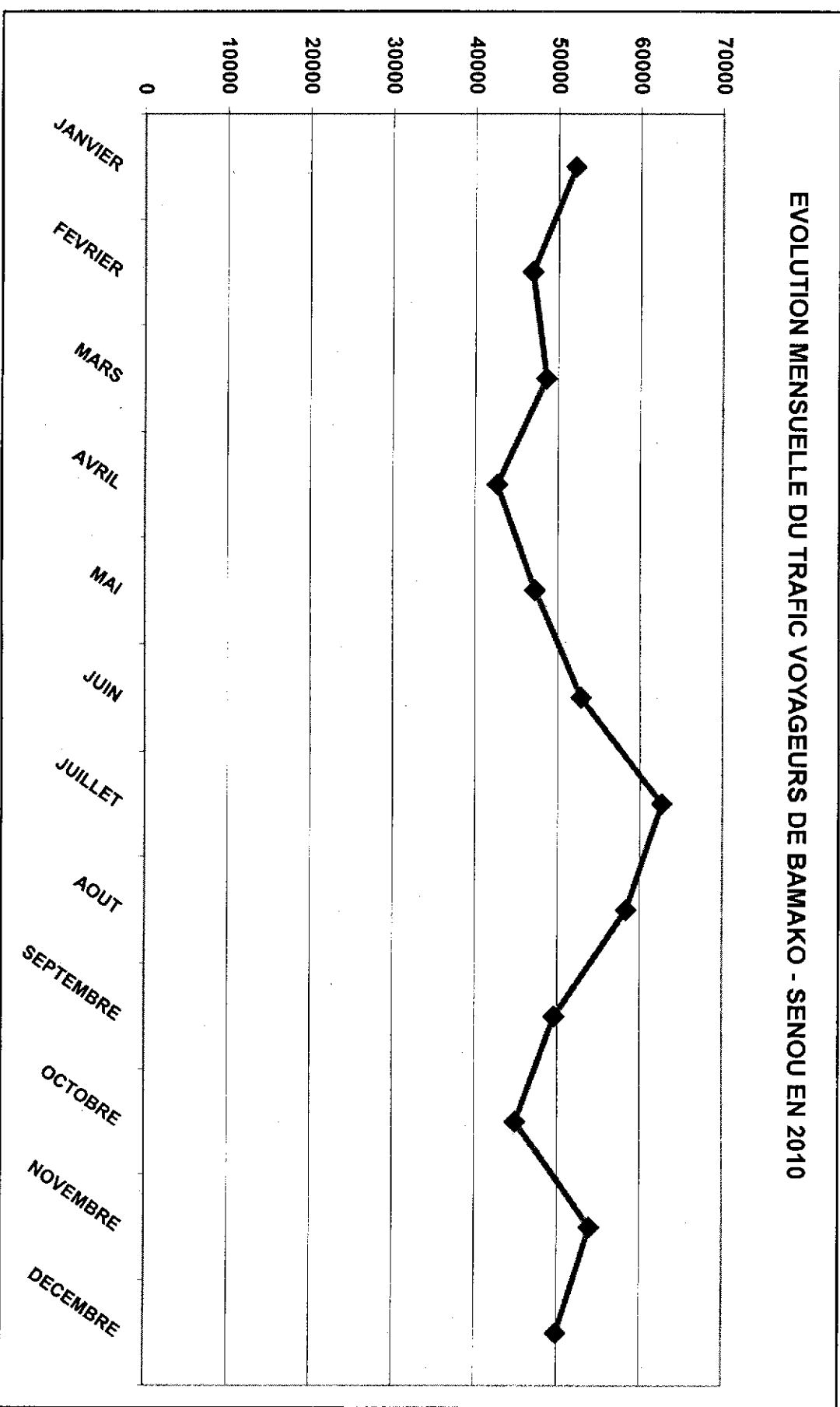


**TRAFFIC AERIEN COMMERCIAL DE L'AEROPORT DE BAMAKO - SENOU PAR MOIS
ANNEE 2010**

MOIS	MOUVEMENTS			PASSAGERS					FRET EN KG			POSTE EN KG		
	A	D	A+D	A	D	A+D	TR	TOTAL	A	D	A+D	A	D	A+D
JANVIER	474	474	948	19912	23770	43682	8431	52113	457421	42075	499496	13698	1033	14731
FEBVRIER	395	395	790	18931	20929	39860	7027	46887	368810	63344	432154	9910	1769	11679
MARS	479	479	958	18375	23279	41654	6907	48561	427955	112072	540027	2766	1184	3950
AVRIL	469	469	938	14697	19512	34209	8467	42676	335209	231542	566751	6822	1374	8196
MAI	504	504	1008	17828	20476	38304	8930	47234	405073	302871	707944	7159	1846	9005
JUIN	530	530	1060	23002	21137	44139	8702	52841	413358	102953	516311	8280	1360	9640
JUILLET	562	562	1124	27473	25626	53099	9583	62682	596183	105664	701847	7746	1821	9567
AOUT	549	550	1099	20390	29476	49866	8485	58351	377912	59643	437555	7253	1625	8878
SEPTEMBRE	565	565	1130	18649	24015	42664	6939	49603	447994	54383	502377	8520	1172	9692
OCTOBRE	458	458	916	14972	22601	37573	7352	44925	423678	50008	473686	7744	1684	9428
NOVEMBRE	450	450	900	20231	27105	47336	6608	53944	561279	47702	608981	11248	2073	13321
DECEMBRE	493	493	986	18802	23137	41939	7955	49894	429980	106581	536561	8290	1540	9830
TOTAL (2010)	5928	5929	11857	2E+05	281063	514325	95386	609711	5244852	1278838	6523690	99436	18481	117917
TOTAL (2009)	5834	5834	11668	2E+05	266629	500732	99871	600603	4582266	1533340	6115606	108023	24773	132796
Variation	1,61	1,63	1,62	-0,36	5,41	2,71	-4,49	-4,41	14,46	-16,6	-6,67	-7,95	-25,4	-11,2

SOURCE: Aéroport du Mali

EVOLUTION MENSUELLE DU TRAFIC VOYAGEURS DE BAMAKO - SENOU EN 2010



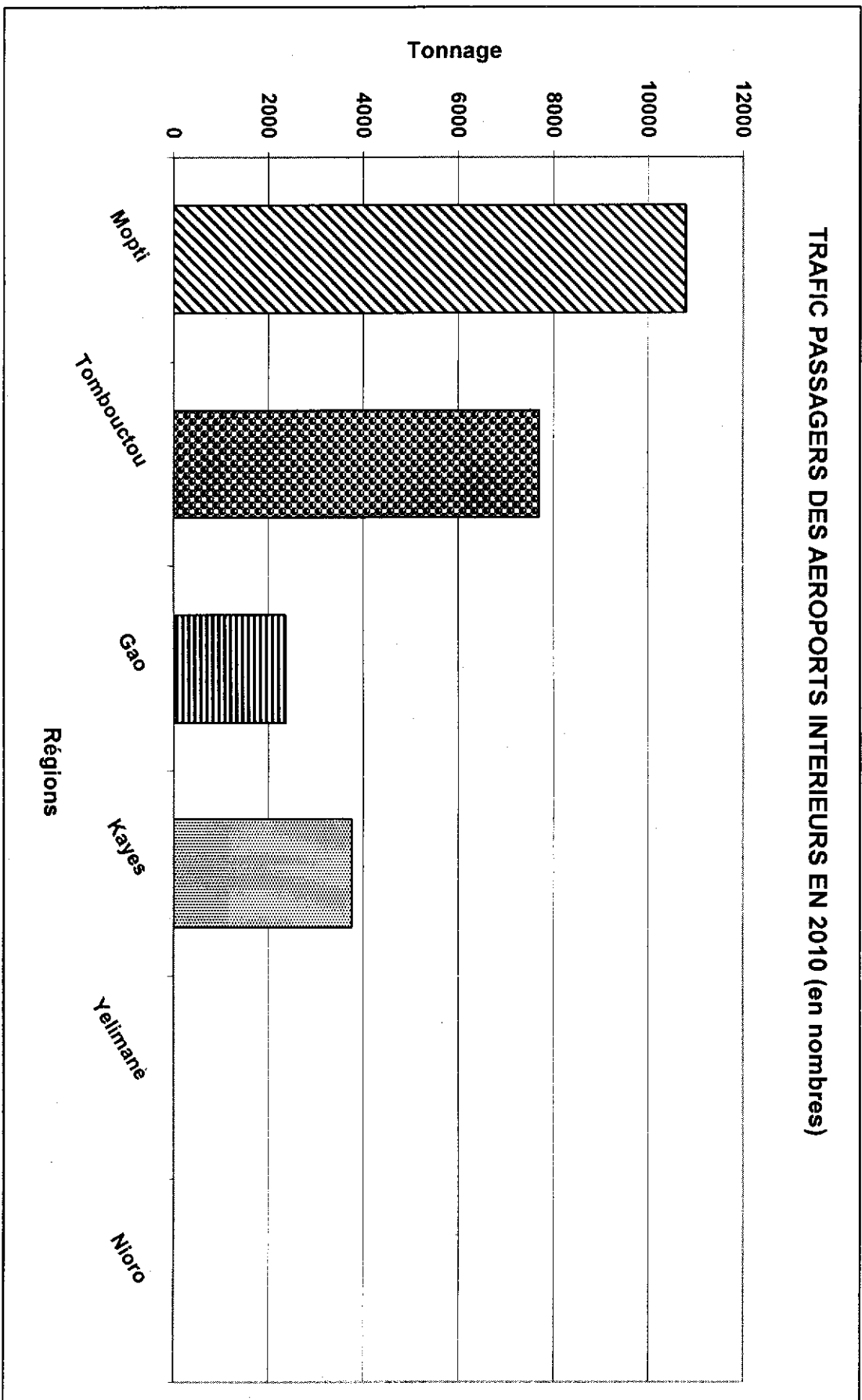
A - 2 Evolution du trafic commercial des aéroports intérieurs

Activités	2009			2010		
	arrivée	départ	A+D	arrivée	départ	A+D
1. Mouvements d'aéronefs (nombre)						
Mopti	530	530	1060	489	489	978
Tombouctou	416	417	833	327	328	655
Gao	134	134	268	336	336	672
Kayes	217	217	434	310	310	620
Yelimane	0	0	0			
Nioro	0	0	0			
Total	1297	1298	2595	1462	1463	2925
2. Trafic de passagers (nombre)						
Mopti	6733	6399	13132	5510	5283	10793
Tombouctou	4927	5556	10483	3521	4183	7704
Gao	1359	1527	2886	1228	1138	2366
Kayes	1766	1504	3270	2443	1315	3758
Yelimane	0	0	0			
Nioro	0	0	0			
Total	14785	14986	29771	12702	11919	24621
3. Trafic de fret commercial (kg)						
Mopti	0	0	0	0	0	0
Tombouctou	0	0	0	0	0	0
Gao	0	0	0	0	0	0
Kayes	0	0	0	0	0	0
Yelimane	0	0	0	0	0	0
Nioro	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0
4. Trafic de fret postal						
Mopti	0	0	0	0	0	0
Tombouctou	0	0	0	0	0	0
Gao	0	0	0	0	0	0
Kayes	0	0	0	0	0	0
Yelimane	0	0	0	0	0	0
Nioro	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0

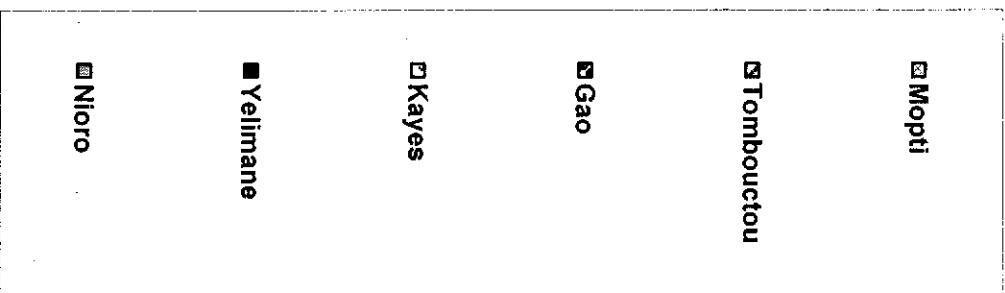
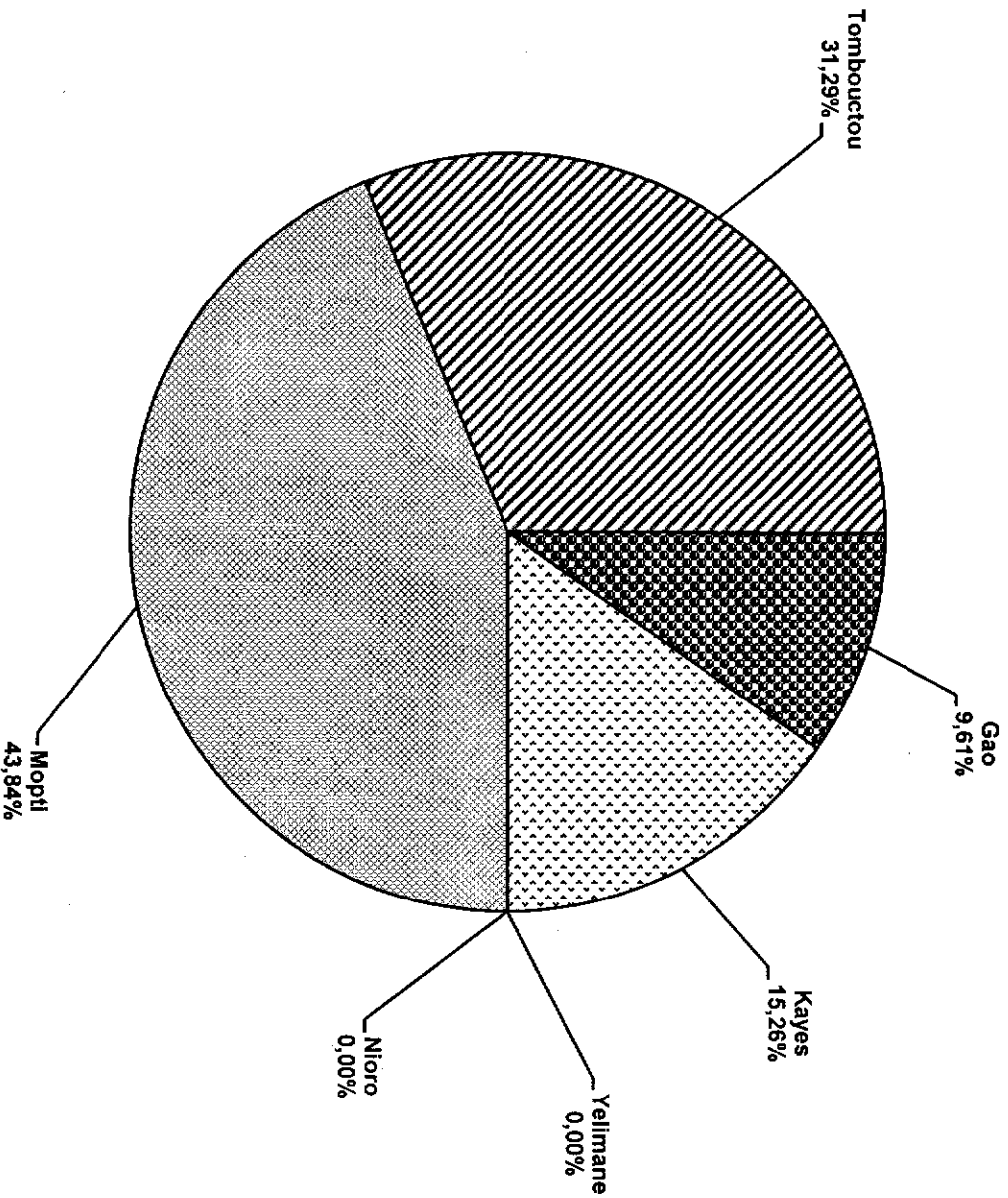
Source: AEROPORTS DU MALI

Annuaire statistique 2010

TRAFIC PASSAGERS DES AEROPORTS INTERIEURS EN 2010 (en nombres)



Répartition du trafic passager des aéroports intérieurs en 2010



A stylized, high-contrast graphic of a sign. The sign is horizontal and has a thick, black border. The text "TRANSPORT CORRIDOR" is written in a bold, black, sans-serif font across the center of the sign. The sign has a slight 3D effect with rounded ends and a dark, textured background.

TRANSPORT CORRIDOR

C-1 Voies terrestres d'accès à la mer à partir du Mali

Pays du littoral	Port maritime	Caractéristiques de la liaison terrestre			
		origine	destination	mode de transport	distance (km)
Burkina Faso		OUAGA	BAMAKO	ROUTE	971
Sénégal	Dakar	Bamako	Dakar	rail	1 228
id	Dakar	Kayes	Dakar	route	745
		Bamako	kidira(viaDiema)	route	695
		Kayes	kidira	route	100
Côte d'Ivoire	Abidjan	Bamako(Zégoua)	Abidjan	route	1 225
	Abidjan (Takoradi)	(Koumassi -Koutiala)	Bamako	route	2 311
	Abidjan (Takoradi)	(Koumassi -Sikasso)	Bamako	route	2 244
id	Abidjan	Bamako(Zégoua)	Abidjan	route + rail	1 177
				(569 km) (608 km)	
id	San Pedro	Bamako	San Pedro	route	1 091
Togo	Lomé	Bamako	Lomé	route	1 967
Guinée	Conakry	Bamako	Conakry	route	980
		Bamako	Kankan	route	344
		Bamako	kouremale	route	123
		Kouremale	fr . Guinée	route	4
Mauritanie	Nouakchott	Bamako	Nouakchott	route	1 430
	NOUADHIBOU	BAMAKO	NOUADHIBOU	route	1 943
Bénin	Cotonou	Gao	Cotonou	route	1 476
		BAMAKO	Cotonou	route	2 114
Ghana	Téma	Mopti	Téma	route	1 392
		BAMAKO	Téma	route	1 973
		Tema	Accra		30
		Accra	Koumassi		253
		Koumassi	Tamale		358
		Tamale	Navrongo		189
		Navrongo	Ouaga		172
		Ouaga	Bobo		356
		Bobo	Koutiala		219
		Koutiala	Segou		161
		Segou	Bamako		235
				total	1973
		Abidjan	Takoradi		296
		Takoradi	Cape coast		101
		Cape coast	Koumassi		224
				total	621
		Bobo	Sikasso		168
		Sikasso	Bamako		380
		Koumassi	Bamako- via koutiala		1690
		Koumassi	Bamako via sikasso		1623

Source : Direction Nationale des Transports

IMPORTATION DU MALI PAR AXES 2010

Nature Marchandises	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	BENTIN	EMASE		TOTAL
							Rte	Fer	
Chapitre 3									
Poissons fumés	0	0					4663	0	4663
Poissons	0	0					0	0	0
Chapitre 04									
Lait	496	5765	498	25	2910		567	7516	17777
Chapitre 08									
Noix de cola	17	0					0	0	17
Chapitre 09									
Acide & Cyanure	0	0	3647				10139	75	13861
Thé	310	9002	1055	1246	79		965	6619	19277
Autres Thé	0	0					0	33	33
Chapitre 10									
Céréales	0	0					0	0	0
Riz	118272	4778					55823	1504	180376
Mil/Sorgho/Mais	0	294					0	0	294
Semoule de blé	3110	0							3110
Blé	44457	0		36228			2802	24676	108164
pomme de terre					628				628
pomme de terre	0	0			90		0	0	90
Chapitre 11									
Farine (don)	0						0	0	0
Farine	11425	151					7336	89	19001
Chapitre 15									
Graisse et huiles animales ou végétales	0	0					0	0	0
Chapitre 17									
Huiles animale et végét.	42486	16067	0		623		0	30	59206
Chapitre 17									
Sucre et sucrées	0	0					0	0	0
Sucre	137110	19915	502				28680	13056	199262
Chapitre 21									
Préparation alimentaires diverses	0	133					0	0	133
mayonnaise	0	0					0	0	0
Graines de coton	26835	0					0	0	26835
Chapitre 24									
Tabacs et succédanés	0	204					0	0	204

Tabacs	0	0						0	0	0	0
Chapitre 25											
Pierres	0	0			106			0	0	106	0
Ciment local	95816	480						0	17065	11361	825154
Ciment	0	0	280	162				824712	0	0	406
Chaux	0	0						0	0	0	0
Sel local	0	0						0	0	0	0
Sel	0	0						28530	0	0	28530
Chapitre 27											
Huiles minerales	0	0						0	0	0	0
Combustibles minerales	0	0						0	0	0	0
Hydrocarbures	112390	44533	26634		3478	259806	314689	9160	0	770690	600
Bitume	0	0			600		0	0	0	0	278
Graisse et lubrifiant	0	0	221		57		0	0	0	0	0
Gaz	0	0					0	0	0	0	0
Chapitre 28											
Soudes caustiques	0	0	5486				3652	118	0	9256	0
Composés organiques	0	0					0	0	0	0	0
Composés inorganiques	0	0					0	0	0	0	0
Savon	0	0					0	0	0	0	0
Détergent	0	0					0	0	0	0	0
Pesticides	0	0	0				0	0	0	0	0
Produits chimiques	61781	0	2287	909			0	0	0	64978	0
Chapitre 29											
Produits Alimentaires	0	0			5363		0	6229	0	11592	0
Carnette de boisson	0	2639					0	0	0	2639	0
Autres Produits Alimentaires	40287	5983	1648	972	1034		34884	0	0	84808	0
Chapitre 30											
Produits chimiques et Pharmaceutique											
Produits pharmaceutiques	0	7	139	108	30		553	5183	0	6077	0
Chapitre 31											
Engrais local	180						0	0	0	180	0
Engrais importés	61782	981			30		80213	38327	0	181333	0
Chapitre 36											
Poudres et explosifs	0	0	70				0	0	0	70	0
Chapitre 41											
Peaux et cuirs	0	0					0	0	0	0	0
Chapitre 44											
Bois et ouvrage en bois	2381	0					0	0	0	2381	0
Chapitre 49											

EXPORTATION DU MALI PAR AXES 2010

	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	EMASE		TOTAL
						route	fer	
Lait en poudre					20	0	0	20
Chapitre 07		0			20	0	0	20
Arachide	280	0		50	2	115		447
Poisson	413	0						413
Chapitre 08		0						
Tabacs		0						
Noix de cola		0						
Chapitre 10		0						
Haricots		0				303		
Mill	40	0			2016			2056
Sesame	25	0	362					387
Chapitre 12		0			120	102		222
Graine coton		0						
Chapitre 44		0						
Bois et ouvrage en bois		0			9800			9800
Ronier		0			13			13
Bambou		0			40			40
Chapitre 53		0						
Autres Fibres textiles		0						
Fibre de Dah		0						
Chapitre 87		0						
Machines BTP		0						
Balle de coton		0	101					101
Coton et Dérives		0						
Coton		0						
Coton fibre	68694	0		118		10142	15139	25281
Derivés Alimentaires		0		70				68812
Chapitre 99		0						70
Effet personnels		0	71				468	539
Autres produits		0						
Aliments betails		0			120			120

TRAFFIC INTERNATIONAL PAR CORRIDOR 2010

	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	EMASE		BURKINA	NIGERIA	BENIN	TOTAL
						route	fer				
Importations Solides											
Tonne 2010	764112	117827	56198	51216	14907	1369417	265250				2638927
Tonne 2009	976264	75250	103480	61083	6784	1107518	266493	34971	7564	95	2639502
Importations Hydrocarbure											
Tonne 2010	112390	44533	26634	0	3478	314689	9160			259806	770690
Tonne 2009	213825	54179	44723	0	2941	231791	4980	0	0	174935	727874
Import solides + hydrocarbure											
Tonne 2010	876502	162360	82832	51216	18385	1684106	274410	0	0	259806	3409617
Tonne 2009	1190089	129429	148203	61083	9725	1339309	266493	34971	7564	175030	3361896
Exportations solides											
Tonne 2010	92584	0	8022	952	12584	14395	40408				168945
Tonne 2009	70661	16644	15998	30234	34590	66271	41579	36273	966	0	313216
Import + export + Hydro											
Tonne 2010	969086	162360	90854	52168	30969	1698501	314818	0	0	259806	3578562
Tonne 2009	1260750	146073	164201	91317	44315	1405580	308072	71244	8530	175030	3675112

Source : Rapports d'activités mensuels des Entrepôts 2010

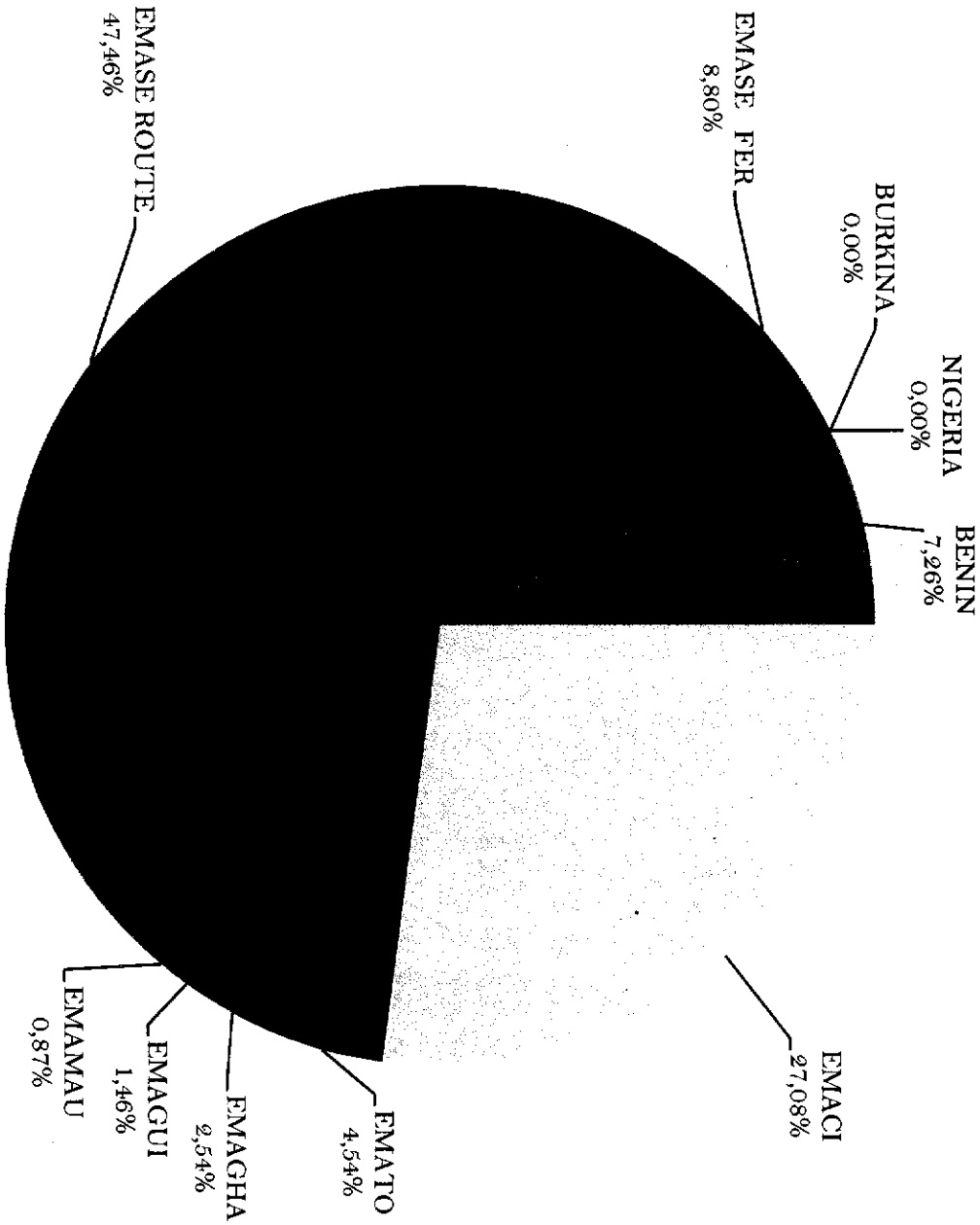
* Tous les véhicules y compris ceux qui n'ont pas transporté de conteneurs

TRAFFIC MARITIME MARCHANDISES EN 2010 (TONNES)

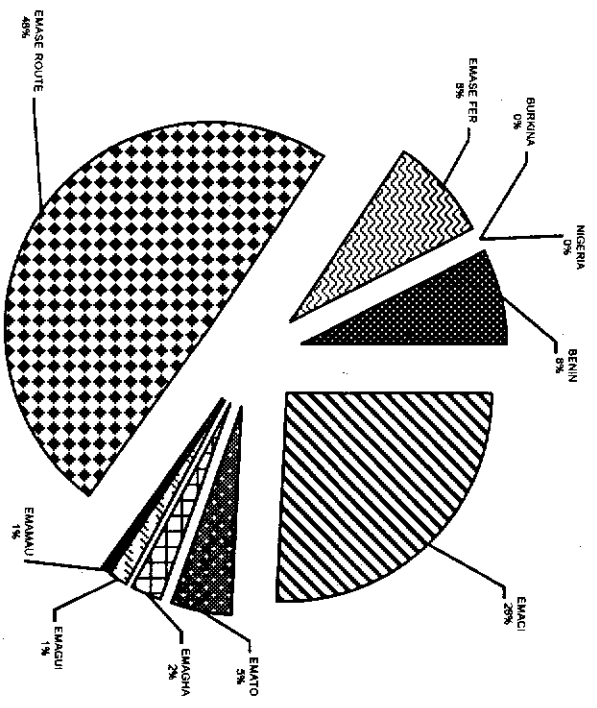
	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	BENIN	EMASE	TOTAL
Opérations								
	303478	89638	42846	48414	7655	0	543939	1035969
Débarquements								
	73551	0		952		0	30514	105017
Embarquements								

Source : Rapports d'activités mensuels des Entreports 2010

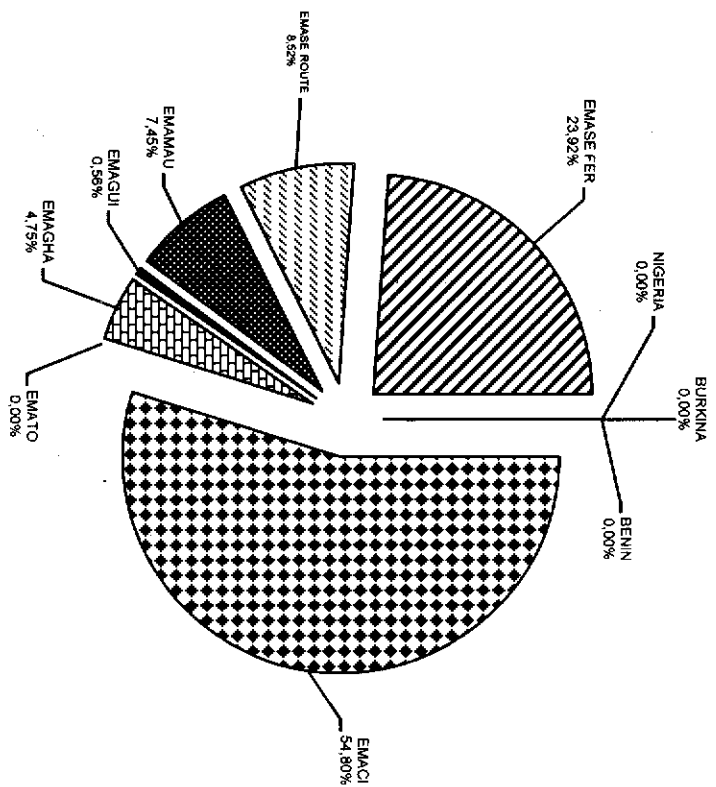
REPARTITION TRAFIC INTERNATIONAL EN 2010



REPARTITION TRAFIC IMPORTATION EN 2010



REPARTITION TRAFIC EXPORT EN 2010



STATISTIQUES SUR LE TRAFIC CONTENEURS PAR CORRIDOR

IMPORTATION ENTRE 01/01/2010 ET 31/12/2010

I CONTENEURS DEBARQUES

	EMASE			EMACI			EMATO			EMAMAU			EMAGUI			GHANA		
	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres	20 pds	40 pds	autres
Nombre de conteneurs	9069	5818		949	645		3536	1434		304	132		355	448		99	42	
Poids des marchandises en conteneur (T)	306176T			32204,493T			106778,509T			7654,513T			14987,739T			2713,673T		



METEO

A stylized graphic of a scroll with the word "METEO" written on it. The scroll is black with a white center, and the word is written in a bold, black, sans-serif font. The scroll has rounded ends and a slight shadow effect.

DONNEES METEO : ANNEE 2010

PLUVIOMETRIE

PLUIE MENSUELLE en mm - 2010

STATIONS	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	TOTAL
BKO-SENOU	0,0	0,0	0,0	26,3	142,9	110,7	186,8	312,7	318,1	66,2	0,7	0,0	1164,4
GAO	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	24,0	88,5	89,4	56,8	0,5	0,0	0,0	259,2
KAYES	0,0	0,0	0,0	0,8	27,4	40,5	152,7	212,4	218,4	31,1	0,0	0,0	683,3
SEGOU	0,0	0,0	0,0	9,1	32,1	165,4	209,4	304,4	130,2	43,1	2,6	0,0	896,3
SIKASSO	0,0	13,3	3,1	37,4	111,7	178,9	205,1	194,0	358,5	155,5	2,3	0,0	1259,8
MOPTI	0,0	0,0	0,0	13,1	16,1	139,9	131,4	278,5	226,5	57,7	4,6	0,0	867,8
KIDAL	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8	44,1	59,9	30,0	27,9	0,0	0,0	166,7
TOMBOUCTO	0,0	0,0	0,0	3,6	2,5	4,2	92,6	53,7	58,8	29,9	0,0	0,0	245,3

NOMBRE DE JOURS DE PLUIE - 2010

STATIONS	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	TOTAL
BKO-SENOU	0	0	0	5	9	8	18	18	20	5	1	0	84
GAO	0	0	0	0	0	1	5	12	4	1	0	0	23
KAYES	0	0	0	1	2	6	10	15	13	2	0	0	49
SEGOU	0	0	0	2	6	9	14	17	17	6	1	0	72
SIKASSO	0	1	1	9	10	11	19	19	19	16	1	0	106
MOPTI	0	0	0	1	3	10	12	16	16	5	2	0	65
KIDAL	0	0	0	0	0	2	7	14	7	2	0	0	32
TOMBOUCTO	0	0	0	1	1	1	6	10	9	4	0	0	32

TEMPERATURE

TEMPERATURE MINIMUM MENSUELLE (°C) - 2010

STATIONS	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	15,7	21,2	23,2	26,1	24,9	23,7	22,0	22,0	21,8	21,2	17,2	13,4	21,0
GAO	15,5	20,9	23,1	29,0	31,0	29,7	37,5	37,0	27,1	25,8	20,6	16,8	26,2
KAYES	17,5	20,3	23,7	28,0	31,7	27,0	33,7	32,7	23,9	24,0	20,3	18,1	25,1
SEGOU	17,1	21,8	24,5	28,4	28,0	26,6	24,4	23,3	23,1	23,6	20,4	16,4	23,1
SIKASSO	18,0	22,7	25,9	26,6	25,0	23,3	24,6	21,7	21,5	22,1	19,6	17,4	21,6
MOPTI	15,3	20,3	23,4	27,7	29,0	26,8	25,2	23,6	23,5	24,2	20,7	15,8	23,0
KIDAL	15,0	20,2	23,0	29,5	29,3	33,5	39,5	38,7	26,9	24,7	19,0	15,1	26,2
TOMBOUCTO	13,1	18,1	20,3	26,4	29,7	29,3	27,7	25,7	25,9	23,6	18,4	14,7	21,7

** = Données manquantes

TEMPERATURE MAXIMUM MENSUELLE (°C) - 2010

STATION	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	34,9	38,4	39,5	39,9	36,4	34,4	31,3	30,7	31,3	34,0	35,6	34,9	35,1
GAO	32,2	38,3	38,9	43,1	44,3	41,1	27,0	26,7	39	39,7	36,2	32,4	36,6
KAYES	36,3	39,7	41,7	43,7	44,3	39,7	25,3	24,3	34,1	37,2	37,6	35,0	36,6
SEGOU	36,0	39,6	41,1	42,0	40,6	36,8	32,8	31,9	31,8	35,3	37,0	36,9	36,8
SIKASSO	34,8	37,3	38,4	37,4	35,2	33,1	32,1	30,7	31,9	34,3	35,9	33,9	34,8
MOPTI	34,5	38,9	39,9	41,7	42,4	38,4	35,9	32,9	33,2	35,7	36,5	35,5	37,1
KIDAL	30,0	36,0	36,9	42,0	42,0	40,5	27,5	26,3	39,1	37,9	33,2	29,4	35,1
TOMBOUCTO	32,4	37,3	38,8	42,9	43,5	41,7	38,3	37,1	39,0	39,3	35,4	31,0	36,4

** = Données manquantes

TEMPERATURE MOYENNE MENSUELLE (°C) - 2010

STATION	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	25,6	29,8	31,7	32,7	30,1	28,9	26,4	25,5	25,7	26,9	26,6	24,8	27,9
GAO	24,2	29,5	31,1	36,0	37,7	35,4	32,3	31,9	33,1	32,8	28,4	24,6	31,4
KAYES	25,9	30,2	32,7	35,9	38,0	33,4	29,9	28,1	25,7	26,9	26,6	24,8	29,8
SEGOU	25,2	29,6	31,7	34,4	33,3	31,1	28,1	26,7	26,5	28,1	27,2	25,2	28,9
SIKASSO	26,7	30,4	32,4	31,7	29,9	28,3	26,3	25,7	25,7	26,6	27,9	26,1	28,1
MOPTI	24,3	29,5	31,2	34,3	35,7	32,1	29,8	27,5	27,3	29,2	27,7	24,8	29,5
KIDAL	22,5	28,4	29,1	35,8	35,7	36,2	34,4	32,5	33,0	31,3	26,1	22,3	30,6
TOMBOUCTO	22,6	27,7	29,6	34,7	36,5	35,1	32,7	31,1	30,4	31,5	27,9	23,7	30,3

HUMIDITE RELATIVE

HUMIDITE RELATIVE MINIMUM (%)

STATION	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	11	13	11	22	40	47	61	68	63	48	29	15	36
GAO	21	18	15	14	35	51	67	74	66	44	36	35	40
KAYES	18	18	12	14	19	33	56	70	60	41	21	17	32
SEGOU	14	15	13	23	30	44	61	69	70	52	29	18	37
SIKASSO	13	18	16	33	46	54	62	66	63	57	29	14	39
MOPTI	9	10	7	17	31	36	45	61	64	45	21	10	30
KIDAL	**	8	6	**	**	18	24	**	**	**	**	**	**
TOMBOUCTO	11	11	9	12	14	22	33	39	28	25	14	12	19

HUMIDITE RELATIVE MAXIMUM (%)

STATION	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	47	45	41	63	88	90	97	99	99	99	88	70	77
GAO	46	42	33	32	35	51	67	74	66	44	36	35	47
KAYES	45	46	32	32	42	67	86	93	93	86	57	44	60
SEGOU	55	49	38	54	73	79	93	98	99	95	80	72	74
SIKASSO	47	49	46	69	85	88	93	95	96	94	78	61	75
MOPTI	48	46	31	48	62	76	84	95	97	91	75	68	68
KIDAL	**	29	20	**	**	43	55	**	**	**	**	**	**
TOMBOUCTO	35	40	27	35	38	50	73	81	72	64	40	41	50

DDR KAYES

**TABLEAU DE COMPARAISON
COMPTAG ROUTIER: Janvier 2010
ROUTES Nationale RN1 (Diboli - Kayes - Diéma)**

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
PK0 Diboli	Jan.2010	41,2	235,06	276,26	5742,793	1151			
	Jan.2009	30,14	130,8	160,94	3864,66	756	26,38%	19,55%	20,71%
PK84 Dialla F	Jan.2010	46,533	236,06	282,593	5768,651	1263			
	Jan.2009	57,666	161,933	219,599	3042,06	1088	12,54%	30,95%	7,44%
PK106 Kayes	Jan.2010	88,6	138,8	227,4	717,373	730			
	Jan.2009	137,6	145	282,6	799,69	670,2	-5,25%	-5,43%	4,27%
PK156 Segala	Jan.2010	17,133	45,533	62,666	427,186	317			
	Jan.2009	84,34	201,74	286,08	536,05	475	-7,73%	-8,85%	-5,01%

CUTE Nationale RN21 (Djibrouila - Kayes - Aourou - Bilkoiti

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
PK192 Kayes	Jan.2010	35,6	53,2	88,8	846,748	765			
	Jan.2009	29,8	50,4	80,2	588,99	715	5,09%	17,95%	3,38%
PK260 Aourou	Jan.2010	10,26	8,93	19,19	69,823	152			
	Jan.2009	9,733	7,733	17,466	56,11	143	4,70%	10,89%	3,05%

ROUTE Nationale RN23 (Kayes- Diadiombera - Yélimané)

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
PK0 Intersect	Jan.2010	49,33	20,4	69,73	182,829	1031			
	Jan.2009	45,266	31,466	76,732	293,421	946	-4,78%	-2,82%	4,30%
PK60 Diador	Jan.2010	17,53	31,8	49,33	227,266	288			
	Jan.2009	11,4	26	37,4	162,86	210	13,76%	16,51%	15,66%
PK117 Tambi	Jan.2010	42,8	15,73	58,53	345,233	555			
	Jan.2009	31,066	8,866	39,932	123,41	381	18,89%	47,33%	18,59%

ROUTE Nationale RN22 (Kayes-Diamou- Batoulabé)

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
PK12 Médine	Jan.2010	7,6	27,73	35,33	117,446	266	-5,03%	-8,27%	-8,71%
	Jan.2009	14,8	64,27	79,07	138,61	262			

SDR DIEMA

Tableau Récapitulatif Comptage Routier: Janvier 2010
Subdivision des Routes-Diéma

Postes	PK	Routes	VL/J	PL/J	Travic Jour	Tonnage Jour	Passa Jour	Observations
Sébaboug	245	RN3	101	112	213	1731	2487	
Diéma entr	361		134	139	273	3000	3031	
Diéma sort	376		56	28	84	253	630	
Béma	436		18	9	27	58	200	
Diéma sort	5	RR5	121	143	264	1731	2487	
Lakamané	113	RL11	9	6	15	40	130	
Diankouté	35	RL12	15	17	32	66	60	

TABLEAU DE COMPARAISON entre deux Comptages Successifs

NOM DES P	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Sébabougo	Jan 2010	101	112	213	1831	2482			
	Jan 2009	65	115	180	2088	2147	18,00%	-12,00%	16,00%
Diéma entrée	Jan 2010	139	134	273	30000	3031			
	Jan 2009	70	82	152	30007	1606	80,00%	-0,23%	89,00%
Diéma Sorti	Jan 2010	49	21	70	663	330			
	Jan 2009	64	42	106	262	215	-34,00%	153,00%	53,00%
Béma PK43	Jan 2010	23	9	32	55	270			
	Jan 2009	15	12	27	37	138	18,00%	47,00%	96,00%
Diéma Sorti	Jan 2010	121	143	264	1667	2487			
	Jan 2009	41	75	116	1429	1969	127%	17%	26%
Lakamané T	Jan 2010	12	6	18	65	182			
	Jan 2009	10	7	17	60	172	6%	2%	6%
Diangounté	Jan 2010	15	17	32	65	291			
	Jan 2009	10	7	17	106	168	88%	-39%	73%

SDR KENIEBA

**TABLEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 25/01/2'10 au 8/02/2
ROUTES RN2**

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Bafoulabé PK	Jan 2010	8	5	13	38	112			
	Jan 2009	7	4	11	34	92	9,00%	12,00%	22,00%
Mahina PK14	Jan 2010	2	2	4	13	40			
	Jan 2009	1	1	2	10	35	-50%	-23%	-12%
Dioulafound	Jan 2010	14	7	21	51	156			
	Jan 2009	13	6	19	47	150	5%	8%	4%
Tabacoto PK	Jan 2010	17	7	24	86	277			
	Jan 2009	15	7	22	69	231	4%	24%	20%
Kénieba enté	Jan 2010	13	6	19	51	140			
	Jan 2009	12	6	18	42	133	16%	21%	5%

TABEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 25/01/210 au 8/02/2010
ROUTES RN21

NOM DES P	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Dialafara PK	Jan.2010	17	8	25	135	233	66,00%	62,00%	187,00%
	Jan.2009	8	7	15	83	81			

TABEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 25/01/210 au 8/02/2010
ROUTES RN22

NOM DES P	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Mahina-Mar	Jan.2010	4	3	7	26	102	40,00%	23,00%	108,00%
	Jan.2009	3	2	5	21	49			

SDR NIOROPK 420

TABEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 25/01/210 au 8/02/2010
ROUTES RN24

NOM DES P	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Komboréa	Jan.2010	19	15	34	131	158	54,00%	98,00%	61,00%
	Jan.2009	11	11	22	66	98			

SDR NIORO

TABEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 29/01/210 au 12/02/2010
ROUTE Nationale(RN3) (Bamako-Nioro- Gogui)

NOM DES P	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Aviation	Jan.2010	911	960	1871	28881	4306	11,00%	54,67%	-64,00%
	Jan.2009	740	855	1595	18675,5	12282			
Gogui	Jan.2010	850	885	1735	27000	4363	14,00%	-17,54%	-1,47%
	Jan.2009	745	770	1515	32742,5	5115			

**TABLEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 29/01/210 au 12/02/
ROUTE Nationale (RN23) (Kayes-Yelimané-Nioro-Ballé-Goumbou)**

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
	Jan.2010								
	Jan.2009								
	Jan.2010	770	725	1495	7567,88	3411			
Nioro	Jan.2009	610	645	1255	7042,5	9345	19,00%	7,46%	-63,00%
	Jan.2010	710	700	1410	7577,5	3414			
Dianwély	Jan.2009						10%	0,17%	-64%

**TABLEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 29/01/210 au 12/02/
ROUTE Nationale(RN23) (Diamou-Sandaré-Nioro)**

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
	Jan.2010	670	655	1325	7465	3850			
DEMEKE PK	Jan.2009	541	500	1041	5561,5	7746	27,00%	34,23%	-50,00%
	Jan.2010	525	545	1070	5822,5	4040			
SANDARE PK	Jan.2009	427	412	839	3977	3931	28,00%	28,00%	-14,00%
	Jan.2010	553	549	1102	6045	3718			
DIOKA PK 15	Jan.2009	427	412	839	3977	3931	3100%	52,00%	-54%
	Jan.2010	505	520	1025	5697,5	3761			
YOURI PK 23	Jan.2009	421	393	814	4365	4165	26	30,526	-9
	Jan.2010	712	765	1477	8240,5	5237			
NIORO ENTR	Jan.2009	589	619	1208	7371,5	4935	12	11,788	6
	Jan.2010	827	775	1602	8613	4131			
NIORO ENTR	Jan.2009	810	700	1510	7865	3407	6	9,51	21

TABLEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 03/02/2010 au 17/02/2010
ROUTE RNC (KITA -SAGABARY)

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER			EN%RAPPORT JANV/JANV				
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Doumba	Jan.2010	13	11	24	9,219	56	9,09%	-38,39%	-51,30%
	Jan.2009	14	8	22	14,964	115			
Sagabary	Jan.2010	15	10	25	16,638	113	25,00%	43,97%	3,66%
	Jan.2009	13	7	20	11,556	109			

TABLEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 03/02/2010 au 17/02/2010
ROUTE RN22

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER			EN%RAPPORT JANV/JANV				
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Manatalli	Jan.2010	26	15	41	81,392	178			
	Jan.2009	24	13	37	80,34	173	10,81%	1,30%	2,89%
Tambaga	Jan.2010	45	21	66	107,739	510			
	Jan.2009	34	12	46	90,36	421	43,47%	19,23%	21,14%

TABLEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 03/02/2010 au 17/02/2010
ROUTE RN24

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER			EN%RAPPORT JANV/JANV				
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Sébékoro	Jan.2010	62	46	108	206,979	10005			
	Jan.2009	58	35	93	199,146	9038	16,12%	39,10%	10,69%
Makodji	Jan.2010	32	51	83	310,6	1508			
	Jan.2009			0			18,57%	7,85%	12,08%

**TABLEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 03/02/2010 au 17/02/2010**

ROUTE RRS

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Kourouninko	Jan.2010	14	7	21	52,399	90			
	Jan.2009	12	5	17	50,806	91	23,52%	3,13%	1,09%
Djidjan	Jan.2010	30	16	46	118,25	285			
	Jan.2009	25	12	37	74,376	264	24,32%	58,98%	7,95%

**TABLEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 03/02/2010 au 17/02/2010**

ROUTE RN25

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Toukoto	Jan.2010	10	6	16	33,2	112			
	Jan.2009	9	5	14	31,697	109	14,28%	4,74%	2,75%
Kéniediffé	Jan.2010	2	1	3	1,8	9			
	Jan.2009	1	1	2	1,646	7	50,00%	9,35%	28,57%

**TABLEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 03/02/2010 au 17/02/2010**

ROUTE RN25

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Goumanko	Jan.2010	9	2	11	14,46	102			
	Jan.2009	12	5	17	25,58	94	-39,29%	-43,47%	8,51%
Sirakoro	Jan.2010	5	3	8	15,18	54			
	Jan.2009	10	5	15	78,85	97	-46,66%	-80,74%	-44,32%

TABEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER du 03/02/2010 au 17/02/2010
ROUTE RN25 (Bis)

NOM DES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER					EN%RAPPORT JANV/JANV		
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
Kokofata	Jan.2010	11	7	18	16,59	79			
	Jan.2009	9	6	15	13,14	76	20,00%	26,25%	3,94%
Mansala	Jan.2010	61	17	78	223,1	721			
	Jan.2009	58	16	74	182,66	637	5,40%	22,13%	13,18%

SR DIOILA

TABLEAU DE COMPARAISON
COMPT Du 4/01/2010 au 18/01/2010
ROUTES RN6 Bamako-Segou

NOM DES POSTES	PERIODE	TRAFC-JOURNALIER			EN/RAPPORT JANV/JAN			OBSERVATIONS		
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC		TONN	PASS
RN6 Fana PK122	Janvier.2010	489	195	684	1738,63	6837	-14,71%	-66,88%	-10,41	
	Janvier.2009	525	277	802	5251,03	7632				
216	Janvier.2010									
	Janvier.2009									
RN6 Fana PK126	Janvier.2010	585	199	784	8017	8017	0,51	-24,31%	7,74%	
	Janvier.2009	510	270	780	7441	7441				
RR15 Sorokoro PK10	Janvier.2010	28	17	45	322,4	422				
	Janvier.2009									
235	Janvier.2010									
	Janvier.2009									
RR15 Bâléco PK33	Janvier.2010	20	21	41	391,43	342				
	Janvier.2009	41	15	56	291,76	569	-26,78%	34,16%	-39,89%	
RL 250 Fanao PK1	Janvier.2010	26	14	40	256,53	379				
	Janvier.2009	31	13	44	250,86	442	-9,09%	2,26%	-14,25%	
235	Janvier.2010									
	Janvier.2009									
RL 252 Nangola PK43	Janvier.2010	21	17	38	320,53	330				
	Janvier.2009	43	17	60	320,13	595	-36,66%	-4,56%	-44,53%	
RR13 Dioila PK1	Janvier.2010	16	12	28	223,73	246				
	Janvier.2009									
RR13Séhou PK40	Janvier.2010	6	1	7	15,86	71				
	Janvier.2009									
RL 269 N'Golobougou	Janvier.2010	8	4	12	68,9	117				
	Janvier.2009									
RL 269 Banco PK28	Janvier.2010	10	5	15	90,33	147				
	Janvier.2009									

SDR KOLOKANI

COMPT ROUTIER :JANVIER2009 A JANVIERV 2010
TABLEAU DE COMPARAISON

CATEGORIE	PERIODE	VL(a)	PL(b)	a+b	TRAFIC-JOURNALIER			EN%RAPPORT JANV/JANV			OBSERVATIONS
					TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS	PASS	
Myonsombougou	Janvier 2010	129	222	351	5596	4180					
	Janvier 2009	187	148	335	2721	1825					5
	Janvier 2010	127	218	345	5330	4058					
Tiorbougou	Janvier 2009										
Kolokani Entrée	Janvier 2010	130	223	353	5596	4180					
	Janvier 2009	178	141	319	2372	2550					11
	Janvier 2010	164	182	346	5428	4012					
Kolokani Sortie	Janvier 2008	194	147	341	2830	1891					
	Janvier 2010	112	191	303	4666	3659					2
	Janvier 2009	175	186	361	5644	3097					-16
Sebabougou	Janvier 2010	50	64	114	1790	2358					
	Janvier 2009	113	193	306	4446	2114					-66
	Janvier 2010	12	3	15	21	146					
Dembassa	Janvier 2010	15	2	17	26	156					
	Janvier 2009										
	Janvier 2010	2	5	7	29	57					
Dilly	Janvier 2009										
Kolokani Sortie	Janvier 2010	3	1	4	21	46					
	Janvier 2009										
	Janvier 2010	6	3	9	33	65					
Massantola	Janvier 2010	10	5	15	48	102					
	Janvier 2009	9	4	13	46	97					15
	Janvier 2010	8	6	14	44	100					
Nara Sortie	Janvier 2009	9	4	13	43	93					
	Janvier 2010	9	4	13	36	80					8
	Janvier 2009	8	4	12	35	86					
Boudjquiré	Janvier 2010	10	5	15	49	107					
	Janvier 2009	10	4	14	47	102					7
	Janvier 2010	28	27	55	347	968					
Batamba	Janvier 2009	55	32	87	336	955					-37
	Janvier 2010	11	9	20	32	149					
	Janvier 2009	10	5	15	92	130					33

DDR SIKASSO

**TABEAU DE COMPARAISON
COMPTAGE ROUTIER DU :05/01/2010 AU 19/01/2010
ROUTE: RN7**

NOM DES POSTES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER						EN%RAPPORT JANV/JANV		
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS	
NIENA PK290	Janv.2010	154	153	307	7268,608	4639	0,65%	48,22%	35%	
Janv.2009		150	155	305	3765,32	2895				
NATIEN PK370	Janv.2010	146	203	349	6241,4	32,62	4,87%	54,74%	9,81%	
Janv.2009		161	171	332	2824,66	2942				
DOMIENA PK380	Janv.2010	135	151	286	7134,286	3712	-2,79%	57,74%	40,92%	
Janv.2009		129	165	294	3053,302	2193				
ZEGOUA PK470	Janv.2010	28	90	116	3969,872	1103	-6,03%	-5,90%	0,36%	
Janv.2009		33	90	123	4204,217	1099				
RNI10 FINKOLO PK18	Janv.2010	123	71	194	1446,373	1343	1,03%	24,15%	6,10%	
Janv.2009		120	72	192	1096,946	1261				
RNI10 HEREMAKONIO PK40	Janv.2010	131	110	241	577,471	478	28,63%	97,90%	6,90%	
Janv.2009		75	97	172	12,112	445				
RR11 PRINPERENA PK18	Janv.2010	148	44	192	1587,31	1460	-24,47%	8,69%	-29,89%	
Janv.2009		155	84	239	1449,314	1896				
RR18 KIGMAN	Janv.2010	14	27	41	118,333	183	29,62%	3,57%	-15,84%	
Janv.2009		12	7	19	104,1	212				
RR18 TABARAKO	Janv.2010	10	3	13	26,839	115	0	-85,34%	1,73%	
Janv.2009		10	3	13	49,744	113				
RL380 MAMASSONI	Janv.2010	9	8	17	74,6	122	0,00%	14,55%	17,21%	
Janv.2009		11	6	17	63,74	101				
RL377 DANDERESSO	Janv.2010	53	23	76	1844,6	665	15,78%	96,14%	70,52%	
Janv.2009		30	34	64	71,05	196				
RL415 KADILO ENTRE	Janv.2010	11	28	39	153,6	271	-136,89%	-223,89%	-136,53%	
Janv.2009		78	14	92	497,48	641				
RL414 KADILO SORTIE	Janv.2010	13	36	51	284,4	1364	-127,45%	-85,23%	41,35%	
Janv.2009		97	17	116	520,82	794				

DR SIKASSO:SR KOUTIALA

**TABEAU DE COMPARAISON
Période du 05 au 05/01/2010 AU 19/01/2010**

NOM DES POSTES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER						EN%RAPPORT JANV/JANV			OBSERVATIONS
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS		
RN11 ZANGASSO N°314 PK106	Janv.2010	54,2	62,26	116,46	1738,41	1185,93	-11,18%	-11,22%	-3,26%	le trafic a diminué et les charges aussi ont diminué	
Janv.2009		62,96	68,26	131,12	1980,46	1225,93					
RN11 CARREFOUR N°318 PK119	Janv.2010	50,2	69,53	119,73	1245,28	1201,06	11,23%	0,01%	4,64%	le trafic a augmenté, mais les charges ont diminué	
Janv.2009		47,53	68,2	115,73	1245,15	1147,73					
RN14 KIFFOSSO N°323 PK45	Janv.2010	24,6	19,93	44,53	343,86	604,36	9,86%	2,99%	6,77%	le trafic a diminué	
Janv.2009		29,93	18,6	48,53	333,86	568,26					
RN13 OULBOUGOU N°317 PK73	Janv.2010	68,6	78,2	146,8	2479,73	2565,4	6,79%	-35,75%	0,78%	le trafic a augmenté, mais les charges ont diminué	
Janv.2009		63,26	74,2	137,46	3859,86	2345,4					
RN12 CARREFOUR N°318 PK89	Janv.2010	29,33	59	88,33	1843,75	1188,53	5,28%	22,10%	3,45%	le trafic a augmenté	
Janv.2009		29,33	61	90,33	225,32	1188,53					
RN12 KOURY N°320 PK178	Janv.2010	43,33	74,4	117,73	2089,42	1860	-29,93%	14,79%	2,19%	le trafic a diminué	
Janv.2009		38,66	71,93	110,59	1820,1	1820					
RN13 KOUTIALA SORTIE N°321 PK	Janv.2010	60,6	29,83	90,53	1041,14	585,73	-4,63%	-2,49%	11,55%	le trafic a diminué	
Janv.2009		63,4	31,53	94,93	1067,8	531,004					

DR SIKASSO SR BOUGOUNI

REGION DE SIKASSO

TABLEAU DE COMPARAISON
 COMPTAGE ROUTIER DU :05/01/2010 AU 19/01/2010
 ROUTE: RN7

NOM DES POSTES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER					EN%RAPPORT JANV/JANV		
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
RN7 KOKELE PK 149	Jan.2010	63,33	67,73	131,06	131,06	573,06			
	Jan.2009	123,86	16,93	140,79	3319,73	2684	-6,91%	-82,73%	-47,5
	Jan.2010	263,93	144,2	408,13	3342	4899,73			
RN7 BOUGOUNI PK 167	Jan.2010			0					
RN7 ZANTERBOUGOU PK 190	Jan.2010	121,93	131,26	253,19	4400,73	2704,4			
	Jan.2009	149,06	186,6	334,66	5560,66	4597	-24,34%	-2,87%	-41,17%
	Jan.2010	346,06	274,66	619,72	4913,8	6144,46			1047,78%
RN7 KOUANTOU PK 235	Jan.2010	39,8	39,8	79,6	34,7	535,33			
	Jan.2009	46,46	42,33	88,79	679,64	556,46	678,54%	14060,80%	1047,78%
	Jan.2010	15	88,46	103,46	401,2	1066,93	-14,17%	69,40%	-47,84%
RN8 BOUGOUNI PK 0	Jan.2010	74,53	18,26	92,79	302489,66	799,26			
	Jan.2009	28,4	29,53	57,93	884,2	456,06	60,17%	34110,54%	75,25%
	Jan.2010	46,46	14,06	60,52	20,96	554,46	17,15%	-75,24%	-44,99%
RN8 MADINA	Jan.2010	40,73	10,93	51,66	84,26	1008,06			
	Jan.2009	346,33	140,2	486,53	225,46	479,86	1,86%	2,72%	-0,92%
	Jan.2010	13,33	41,4	54,73	200,33	193,4			
RN8 YANFOULLA PK 80	Jan.2010	5,33	5,93	11,26	79	223,66			
	Jan.2009	2,8	2,8	5,6	29,66	38,46	101,07%	166,35%	481,53%
	Jan.2010	26,8	27,66	54,46	355,4	199,93			
RN9 MANANKORO PK 123	Jan.2010	6,8	6,53	13,33	34,46	12,86	308,55%	931,34%	1454,66%
	Jan.2009	11,96	6,6	18,26	61,73	163,46			
	Jan.2010	3,86	4,06	7,92	31,26	47,06	130,55%	97,47%	247,34%
RN30 KOLONDEBA PK 100	Jan.2010	28,96	22,26	52,12	26,86	148,8			
	Jan.2009	24,53	17,8	42,13	23,53	144,13			
	Jan.2010	7,26	2	9,26	22,6	91,8	354,96%	4,11%	57,00%
RR18 KALANA PK 33	Jan.2010	14,46	11	25,46	202,46	143			
	Jan.2009	19,33	6,06	25,39	25,66	261,6	0,27%	689,01%	-45,33%
	Jan.2010	26,8	27,66	54,46	355,4	199,93			
RL301 SIDO PK 0	Jan.2009	8,2	2,33	10,53	30,03	164,53	417,19%	1083,48%	21,51%

TABLEAU RECAPITULATIF COMPTAGE ROUTIER /REGIONS SEGOU JAN-2009- 2010
SRR :SEGOU

NOM DES POSTES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER E EN%RAPPORT JAN/JAN										OBSERVATIONS
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS			
KONOBOUGOU PK 148	Jan 2009	296	167	463	2788	4489						
	Jan 2010	241	292	533	4397	8893	15,12	57,71	98,11			
	Jan 2009	262	303	565	6447	13979						
DOUGOUKOUNA PK 217	Jan 2010	538	389	927	8158	11376	64,07	26,54	-18,62			
	Jan 2009	126	307	433	6473	7993						
	Jan 2010	301	277	578	578	1944	33,49	-91,07	-75,68			
BLA SORTIE PK 0	Jan 2009	154	111	265	3768	5466						
	Jan 2010	264	157	421	7775	8491	58,87	-97,94	55,34			
	Jan 2009	233	327	560	3349	7002						
BLA PK 314	Jan 2010	326	308	634	20354	8469	13,21	507,76	20,95			
	Jan 2009	116	15	131	153	1410						
	Jan 2010	208	74	282	3529	2005	115,27	2206,54	42,20			
SIBILA PK24	Jan 2009	101	15	116	288	1374						
	Jan 2010	48	83	131	1400	12,93	12,93	386,11	-99,06			
	Jan 2009	492	178	670	496	7140						
MARKALA PK34,800	Jan 2010	71	74	145	512,9	1512	-78,36	3,41	-78,82			
	Jan 2009	233	76	309	823	3322						
	Jan 2010	128	25	153	5017	1805	-50,49	509,60	-45,67			
NIONO ENTREE PK109	Jan 2009	188	31	219	394	1553						
	Jan 2010	112	100	212	474	2362	-3,20	20,30	52,09			
	Jan 2009	25	8	33	114	297						
GOMA GOURA PK 90	Jan 2010	26	13	39	156,9	276	18,18	37,63	-7,07			
	Jan 2009	21	86	107	807	807						
	Jan 2010	11	73	84	472	691	-21,50	-41,51	-14,37			
BARAOUELI SORTIE PK 0	Jan 2009	22	18	40	96	287						
	Jan 2010	46	70	116	181,2	1276	190,00	88,75	344,60			
	Jan 2009	55	92	147	280	1398						
KONOBOUGOU SORTIE PK 0	Jan 2010	17	18	35	30,99	206	-76,19	-88,93	-85,26			
	Jan 2009	120	18	138	229,29	983						
	Jan 2010	21	24	45	200,7	165	-67,39	-12,47	-83,21			
BARAOUELI ENTREE PK 20	Jan 2009	36	11	47	109	921						
	Jan 2010	18	22	40	100,6	481	-14,89	-7,71	-47,77			
	Jan 2009	26	19	45	401	403						
MOLODO VILLAGE PK7	Jan 2010	20	22	42	39,45	725	-6,67	-90,16	79,90			
	Jan 2009	26	19	45	402	396						
	Jan 2010	24	35	59	134,5	1116	31,11	-66,54	181,82			

TABLEAU RECAPUTILFIT COMPTAGE ROUTIER /REGIONS SEGOU JAN-2009- 2010
SRR : SAN

NOM DES POSTES	PERIODE	TRAFIC-JOURNALIER				EN%RAPPORT JANV/JA		OBSERVATIONS		
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC		TONN	PASS
WAKORO PK 320	Jan.2009	159	130	289	1067,21	4579	22,84	-30,28	-63,25	
	Jan.2010	213	142	355	744,1	1683				
	Jan.2009	217	174	391	398,74	656				
YANGASSO PK 365	Jan.2010	320	112	432	1152	4983	10,49	188,91	659,60	
	Jan.2009	183	108	291	1152	4983				
	Jan.2010	223	93	316	835,7	3608	8,59	-27,46	-27,59	
SIBOUGOU PK 411	Jan.2009	204	175	379	327,56	593				
	Jan.2010	234	61	295	1009,84	1457	-22,16	208,29	145,70	
	Jan.2009	129	164	293	687,98	1681				
OUAN PK 510	Jan.2010	145	143	288	892,35	2735	-1,71	29,71	62,70	
	Jan.2009	63	63	126	787,58	561				
	Jan.2010	41	37	78	522,41	700	-38,10	-33,67	24,78	
KASSOROLA PK 70	Jan.2009	169	108	277	658,9	1084				
	Jan.2010	100	87	187	536,79	1700	-32,49	-18,53	56,83	
	Jan.2009	11	11	22	97,26	232				
TIEDIANA PK 07	Jan.2010	14	13	27	149,38	221	22,73	53,59	-4,74	
	Jan.2009	63	11	74	148,59	508				
	Jan.2010	60	58	118	247,01	437	59,46	66,24	-13,98	
TION PK 00	Jan.2009	14	11	25	31,02	308				
	Jan.2010	11	4	15	32,61	307	-40,00	5,13	-0,32	
	Jan.2009	5	6	11	22,85	132				
BENENA PK 42	Jan.2010	8	12	20	61,5	134	81,82	169,15	1,52	
	Jan.2009	3	3	6	19,2	50				
	Jan.2010	1	2	3	9,16	16	-50,00	-52,29	-68,00	
MANDIAKUY PK 60	Jan.2009	55	51	106	137,5	303				
	Jan.2010	85	109	194	968,12	797	83,02	604,09	163,04	
	Jan.2009	8	26	34	198,47	506				
SAN SORTIE PK 00	Jan.2010	23	33	56	156,18	279	64,71	-21,31	-44,86	
	Jan.2009	15	11	26	122,09	345				
	Jan.2010	17	9	26	92,76	323	0,00	-24,02	-6,38	
SY PK 30	Jan.2009									
	Jan.2010									
	Jan.2009									
SAYE PK 58	Jan.2010									
	Jan.2009									
	Jan.2010									

ROUTES	NOM DES POSTES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIE						EN%RAPPORT JANV/JANV		OBSERVATIONS
			VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS	
RN6 FALADIE MOPTI	ARREFOUR DJENNE PK 35	Jan 2010	159	164	323	2193,27	3607				
		Jan 2009	159	136	295	2186,84	2866	9,93%	0,29%	25,89%	
	BOUGUEL PK 681	Jan 2010	193	190	383	465,03	572	-23,85%			
		Jan 2009	309	193	502	5636,01	5576		-91,75%	-86,52%	
	BARBE PK625	Jan 2010	246	261	507	5229,67	8183	2,56%			
		Jan 2009	238	256	494	5097,88	6916		2,59%	18,33%	
	MOPTI PK	Jan 2010	158	1083	1241	709,61	6396	0,62%			
		Jan 2009	130	1103	1233	702,75	6946		0,98%	-7,92%	
	WAILIRDE PK05	Jan 2010	59	147	206	690,58	1587	-2,12%			
		Jan 2009	40	171	211	663,9	1682		4,02%	-5,61%	
BANDIAGARA PK60	Jan 2010	46	95	141	154,98	246	6,28%				
	Jan 2009	36	97	133	171,95	390		-9,87%	-36,99%		
VARE FRONTIERE BURKIN	BANKASS PK134	Jan 2010	25	50	75	671,96	596	20,97%			
		Jan 2009	31	31	62	696,68	580		-3,55%	2,84%	
	KORO PK194	Jan 2010	11	16	27	326,53	196	-55,56%			
		Jan 2009	21	40	61	460,88	373		-29,15%	-49,26%	
RN 16 SEVARE GAO	BHY/PK284	Jan 2010	14	20	34	391,23	247	-26,67%			
		Jan 2009	28	18	46	1059,15	345		-63,06%	-28,39%	
		Jan 2010			0						
	THY PK09	Jan 2009			0						chantier
		Jan 2010			0						chantier
	KONNA PK59	Jan 2009			0						chantier
		Jan 2010			0						chantier

RR24	TOMOKANPK14	Jan 2010	12	81	93	91,37	429	14,57%			
		Jan 2009	17	65	82	51,41	292	77,71%	46,94%		
		Jan 2010	14	70	84	204,33	925	-7,67%			
		Jan 2009	18	73	91	71,08	717	187,47%	29,01%		
RR24	BAC PK24	Jan 2010	3	8	11	40,2	79	-58,25%			
		Jan 2009	9	17	26	82,75	365	-51,42%	-78,35%		
		Jan 2010	9	17	26	52,73	169	2,09%			
		Jan 2009	6	20	26	29,35	252	79,69%	-32,96%		
RR24	MOUGNAPK	Jan 2010	6	23	29	80,2	245	-39,48%			
		Jan 2009	17	32	49	115,08	323	-30,31%	-24,07%		
		Jan 2010	10	28	38	90,4	255	-10,53%	-6,44%		
		Jan 2009	11	31	42	137,01	272	-34,02%			
RN6 BRETELLE SOFARA	SOFARA II PK08	Jan 2010	5	15	20	95,8	457	-8,90%			
		Jan 2009	7	15	22	73,95	557	29,55%	-17,91%		
		Jan 2010	22	6	28	87,77	372	13,50%			
		Jan 2009	7	17	24	112,41	216	-21,92%	72,57%		
SOMADOUGOU BURKINA F	RN37 WO PK45	Jan 2010	2	10	12	9,95	47	110,96%			
		Jan 2009	2	4	6	22,74	69	-56,26%	-32,62%		
		Jan 2010	2	14	16	32,91	145	-5,60%			
		Jan 2009	2	16	18	17,15	197	91,94%	-26,28%		
R29 BANDIAKARA DOUENT	RR29 SYNCARMA PK02	Jan 2010	3	8	11	24,57	144	-31,51%			
		Jan 2009	7	9	16	57,88	194	-57,54%	-25,99%		
		Jan 2010	3	16	19	16,14	61	215,69%			
		Jan 2009	2	4	6	21,24	61	-24,01%	0,21%		
RL54BANKASS BAYE	RL54 BANKASS PK00	Jan 2010	2	55	76	52,81	153	38,81%			
		Jan 2009	2	16	18	17,15	197	91,94%	-26,28%		
		Jan 2010	3	8	11	24,57	144	-31,51%			
		Jan 2009	7	9	16	57,88	194	-57,54%	-25,99%		
RR27 BANDIAKARA BORKO	RR27 Kendié	Jan 2010	9	46	64	49,88	145	27,10%			
		Jan 2009	18	46	64	49,88	145	-18,59%	-10,78%		
		Jan 2010	9	46	64	64,86	172	38,81%			
		Jan 2009	21	55	76	52,81	153	-24,01%	0,21%		
RL56 BANDIAKAR SANGHA	BANDIAGARA PK00	Jan 2010	7	43	50	62,18	163	-19,77%			
		Jan 2009	18	46	64	49,88	145	27,10%	-10,78%		
		Jan 2010	7	43	50	62,18	163	-19,77%	-10,88%		
		Jan 2009	18	46	64	49,88	145	27,10%	-10,78%		

SRR :DOUENTZA

ROUTES	NOM DES POSTES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNALIER			EN/RAPPORT JANV/JANV			OBSERVATIONS		
			VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC		TONN	PASS
RN16 SEVARE GAO	DOUENTZA ENTREE PK170	Jan 2010	121	146	267	3252,8	3888	68,21%	259,23%	132,11%	
		Jan 2009	72	87	159	905,49	1675				
		Jan 2010	46	42	88	1111,03	860	-13,16%	30,11%	-12,20%	
	BONI BRETELLE PK260	Jan 2009	50	51	101	853,95	980				
		Jan 2010	41	33	74	1049	1078	-13,28%	18,66%	1060,00%	
		Jan 2009	43	42	85	884,38	975				
RR28 KONNA KONZA	KONNA PK02	Jan 2010	22	34	56	250	491	51,90%	64,33%	8,92%	
		Jan 2009	17	20	37	152,02	451				
		Jan 2010	7	19	26	75	557	-27,37%	-62,16%	32,94%	
39 DOUENTZA TOMBOUCT	DOUENTZA(R ESPOIR) PK00	Jan 2009	14	21	35	198,69	419				
		Jan 2010	25	51	76	127,13	350	52,00%	63,03%	6,71%	
		Jan 2009	5	7	12	77,98	328				
	TANNAL PK42	Jan 2010	6	8	14	79,7	320	-14,69%	-10,98%	5,29%	
		Jan 2009	14	18	32	71	188	18,52%	18,65%	8,67%	
		Jan 2010	0	0	0	60	173				
RL53	BONIPK05	Jan 2009	10	29	39	105	441	-22,72%	35,10%	34,31%	
		Jan 2010	13	38	51	77,98	328				
		Jan 2009									

TABLEAU DE COMPARAISON Janvier 2010

NOM DES POSTES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNAL					EN%RAPPORT JANV/JANV		
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
RN39 CARREFOUR AEROPD	Jan.2010	536	206	742	906,33	3658			
	Jan.2009	439	149	588	653,53	2881	26,00%	38,00%	27,00%
RN33 ENTREE TBTOU AZALA	Jan.2010	168	24	192	311,4	1433			
	Jan.2009	68	2	70	16,66	293	174,00%	1769,00%	389,00%
RN33 GOUNDAM ENTREE	Jan.2010	164	94	258	815,86	1896			
	Jan.2009	119	71	190	520,37	880	35,00%	57,00%	115,00%
RN33 BER	Jan.2010	34	27	61	335,52	450			
	Jan.2009	31	29	60	331,31	451	1,00%	1,00%	0,00%
RR30 CARREFOUR RHS PK3	Jan.2010	6	3	9	18,466	186			
	Jan.2009	7	3	10	9,91	107	-1,00%	86,00%	74,00%
RN42 CARREFOUR G.RH PK	Jan.2010	12	3	15	31,192	118			
	Jan.2009	6	2	8	4,407	86	87,00%	607,00%	37,00%
RN39 POINT BAC PK17 KOR	Jan.2010	145	44	189	290,14	1385			
	Jan.2009	110	12	122	9,91	107	54,00%	170,00%	80,00%
RN40 BAMBARA-MAOUDE	Jan.2010	117	30	147	259,53	1235			
	Jan.2009	91	7	98	66,773	593	50,00%	288,00%	108,00%

DDR DIRE

TABLEAU DE COMPARAISON Janvier 2010
 COMPTAGE ROUTIER DU :04/01/2010 AU 18/01/2010

NOM DES POSTES	PERIODE	TRAFFIC-JOURNAL				EN%RAPPORT JANV/JANV			
		VL(a)	PL(b)	a+b	TONN	PASSAG	VEHIC	TONN	PASS
RN33 GOUNDAM PK651	Jan.2010	32	12	44	86,11	304			
	Jan.2009	38	16	54	91,35	319	23,00%	6,09%	4,93%
RN33 DIRE PK616	Jan.2010	34	14	48	69,9	297			
	Jan.2009	43	21	64	73,83	303	33,00%	5,62%	2,00%
RN33 TONKA PK571	Jan.2010	33	11	44	75,053	314			
	Jan.2009	25	13	38	79,2	217	-13,60%	5,53%	-30,89%
RN33 NIAFUNKE PK526	Jan.2010	45	15	60	88,4	425			
	Jan.2009	24	20	44	71,42	420	-26,70%	-19,21%	-1,18%

.....
DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS
TERRESTRES MARITIMES ET FLUVIAUX

.....
OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

NOTE SUR LE TRANSPORT ROUTIER

Le Mali est un vaste pays de 1 241 238 km², avec une population de 14,5 millions habitants (en 2009).

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

L'alimentation principale de la population malienne est constituée de céréales dont la production était de 5 090 000 tonnes en 2009.

Les produits d'exportation du pays sont constitués principalement :

- de la fibre de coton (avec une production record de coton graine de 618 000 T en 2003 contre 585 000 T en 2004, 552 940 tonnes en 2005 et 410 000 tonnes en 2006 ; 248 000 tonnes en 2007, 202 000 tonnes en 2008 et 236 000 tonnes en 2009) ;
-
- de l'or (52,8 tonnes en 2008, 55,8 tonnes en 2007 ; 61,3 tonnes en 2006 pour un potentiel aurifère estimé à 800 tonnes) ;
-
- et du bétail.

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

Le taux de croissance du PIB était de 5,0 % en 2008, 4,5 % en 2009 et 5,8 en 2010.

Une bonne partie du pays (soit les 2/3) est désertique et les principaux ports de desserte (Dakar, Abidjan, Lomé) se trouvent à plus de 1000 km de la capitale Bamako qui compte actuellement plus d'un million huit cent mille d'habitants.

Le réseau routier viable (le plus pratiqué annuellement) était en 2008 de 21 331 km dont 4 883 km revêtus, 11 498 km en terre et 4950 km en pistes améliorées. En 2010, le réseau revêtu était de 5700 km dont 40 % en bon état, 42 % en état passable et 18 % en mauvais état.

Le capital routier malien est estimé actuellement à environ 950 milliards de fcfa dont plus de 50 % pour les routes revêtues.

La nouvelle classification des routes (décret n° 05 – 431/ PRM du 30 septembre 2005) se présente comme suit :

Code	Désignation	Nombre de liaison	Longueur (km)
RN	ROUTE NATIONALE	44	14102
RR	ROUTE REGIONALE	40	7052
RL	ROUTE LOCALE	836	28929
RC	ROUTE COMMUNALE	3701	38941
TOTAL		4621	89024

Dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports couvrant la période 1994 – 2004, les dépenses routières annuelles engagées par l'Etat ont progressé de la façon suivante : de 13 milliards de fcfa en 1994 à 31,7 milliards de fcfa en 1999 ; 65,030 milliards en 2000 ; 32,888 milliards en 2001 ; 58 ,060 milliards en 2002 ; 24,00 Milliards en 2003 et 36,230 milliards en 2004.

Durant l 'année 2004, les travaux de construction routière ont porté sur 174,25 km de routes revêtues (19,46 milliards de f cfa.) et 417 km de routes en terre moderne (10,285 milliards de fcfa). Quant aux travaux d' entretien courant, ils ont porté sur 2533,3 km de routes revêtues (2,733 milliards de fcfa) et 5523,8 km de route en terre (3,754 milliards de fcfa).

En 2005, L'Etat a assuré la construction de 73 km de routes bitumées et 354 km de routes en terre modernes ;l' entretien courant a concerné 12 575 km de routes ; l'entretien périodique et la réhabilitation ont été effectués sur 427 km de route .

En 2006, les constructions ont portées sur 334 km de routes bitumées et 79 km de route en terre moderne.

Le pourcentage de routes bitumées en bon état a évolué de 65 % en 2004 à 70 % en 2005 et 74 en 2006.

Pour les routes en terre moderne, le pourcentage en bon état a été de 50 % en 2004, 55 % en 2005 et 60 % en 2006.

En 2007, les dépenses routières étaient de 82 , 922 milliards de fcfa dont 65 % en nouvelle construction (444,6 km de route revêtue ,142 km de route en terre et 263,4 km de piste améliorée) , 11 % en réhabilitation , 10 % en entretien périodique et 14 % en entretien courant .

En 2008, les dépenses d' entretien courant ont été de 11,088 milliards de fcfa contre 13,137 milliards de fcfa en 2009 (soit une hausse de18 % en 2009 par rapport à 2008).

En 2010 , les dépenses d'entretien courant s'élèvent à 18,584 milliards de fcfa .

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

Les camions citernes et semi -remorques citernes de transport de marchandises liquides (Principalement les hydrocarbures) sont estimés à environ 569 unités en 2002 (dont plus de 75 % ont plus de 15 ans) et 803 unités en 2003 et 893 citernes en 2004 ; 1136 en 2005 ; 1289 en 2006 ; 1723 unités en 2007 ; 1845 unités en 2008 et 1997 unités en 2009 .

Les tracteurs routiers ayant bénéficié des cartes de transport étaient estimés à 2531 unités en 2002 (surtout constitués de véhicules vétustes 70 % ont plus de 15 ans d'âge) et 2227 unités en 2003 et 3 380 unités en 2004.

En 2005, on dénombrait dans le fichier des cartes grises 5944 tracteurs routiers dont 77 tracteurs neufs ; 73 % de l'ensemble des tracteurs ayant plus de 15 ans d'âge.

En 2006, on comptait 6620 tracteurs routiers dont 92 unités neufs, 198 unités de 2 à 3 ans d'âge et 4530 unités de plus 15 ans (soit 68,4 % de l'ensemble des tracteurs routiers).

En 2007, les tracteurs routiers étaient de 7785 unités dont 5848 unités avaient plus de 15 ans d'âge (soit 75 % des tracteurs routiers).

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

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

En 2010 ,le parc commercial de transport de personnes et de marchandises ayant bénéficié de carte de transport était de 16 562 unités .

Le transport routier des marchandises s'effectue sur plusieurs relations tant au niveau interne qu'au niveau international.

Au niveau interne on constate :

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

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

Le trafic intérieur des marchandises solides enregistré sur les grands axes routiers a évolué de 1 332 878 tonnes en 2007, 1178241 tonnes en 2008 et 991 496 en 2009.

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

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

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

En ce qui concerne le trafic international routier ,on retiendra une évolution du trafic (importation + exportation) de 976 760 tonnes en 1996 à 1 602 310 tonnes en 1999 ,1 726 343 tonnes en 2000 , 1 233 965 tonnes en 2001 et 1 542 614 en 2002, 1 781 155 tonnes en 2003 ,1 977 219 tonnes en 2004 , 2 389 474 tonnes en 2005 et 2 669 897 tonnes en 2006 et 2 838244 tonnes en 2007 , 3225707 tonnes en 2008 , 3 267 040 tonnes en 2009 et 3253744 tonnes en 2010 .

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

..
En 2002, le trafic routier import a été de 1 347 219 tonnes dont 865 443 tonnes (soit 64 %) par l'axe Côte d'Ivoire -Mali. En 2003 l'importation par la route a été de 1 608 283 tonnes dont seulement 14% par la Côte d'Ivoire à cause de la crise qui a éclaté en septembre 2002. En 2003 le trafic routier import a basculé sur Lomé (29%), Téma (23%), Dakar (20%) et Cotonou (10%).

Le trafic routier à l'importation a été de 2 150 499 tonnes en 2005 ; 2 496 088 tonnes en 2006 et 2 632 747 tonnes en 2007 , 2834215 tonnes en 2008 , 3095403 tonnes en 2009 et 3135207 tonnes en 2010 .

Les exportations par la route en 2002 ont porté sur 195 395 tonnes dont 177 912 tonnes (soit 91 %) par l'axe Côte d'Ivoire - Mali. En 2003 les exportations par la route ont été de 179 872 tonnes dont 47% pour Lomé, 27% par Abidjan et 21% par Dakar .Pour

l'année 2005 , la route a été empruntée pour l'acheminement de 238 975 tonnes de produits à l'exportation (soit 72,9 % du trafic total export) .

En 2006 et 2007 et 2008, la part de la route à l'export a été respectivement de 173 809 tonnes , 205497 tonnes et 391492 tonnes (soit 84,3 % et 78,36 % et 87,9% du total export) .

Les exportations par la route étaient de 271637 tonnes en 2009 et 128 537 tonnes en 2010 .

L'importante augmentation relative du trafic routier international s'explique en partie par la baisse du trafic ferroviaire international qui pour les wagons complets est passé de 440 000 tonnes en 1995 à 355 000 tonnes en 1999 , 358 000 tonnes en 2000 , 274 000 tonnes en 2001 ;310 000 tonnes en 2002 ; 217 793 tonnes en 2003 et 240 041 tonnes en 2005 .

D'autre part il y'a lieu de signaler que l'ensemble du trafic international des marchandises solides est passé de 1390 405 tonnes en 1996 à 2 001 309 tonnes en 1999 et 1 968 673 tonnes en 2000 et 1377328 tonnes en 2001 et 1376849 tonnes en 2002, 1 527 996 tonnes en 2003 , 1 672 853 tonnes en 2004 , 2 163 915 tonnes en 2005 ,

2 400 017 tonnes en 2006 et 2 550 020 tonnes en 2007 , 2417274 tonnes en 2008 et 2 634522 tonnes en 2009 et 2 502314 tonnes en 2010 .

Le trafic international terrestre (, les importations et exportations) du Mali a évolué , pour les marchandises solides, de 1 059 467 Tonnes en 1994 à 1376849 Tonnes en 2002 , 1527 998 tonnes en 2003 et 1 672 853 en 2004 , 2 718 989 Tonnes en 2005 , 2 400 017 tonnes en 2006 et 2550020 tonnes en 2007 , 2862452 tonnes en 2008 , 2947738 tonnes en 2009 et 2 807872 tonnes en 2010 .

En 2002, les importations représentaient 82 % de l'ensemble du trafic marchandises solides (1 130 047 tonnes) et les exportations 18 % (246 802 tonnes) .

En 2003 , les importations représentaient 87 % et les exportations 13 % de l' ensemble du trafic marchandises solides . En 2004 , les importations étaient de 86 % et les exportations de 14 % .En 2005 , les importations étaient de 87,9 % et les exportations 12,1 % .En 2006 les importations étaient de 93,14 % et les exportations 6,86%.

En 2007 les importations étaient de 91,76 % et les exportations 8,24 %.

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

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

L'augmentation moyenne annuelle du trafic international marchandises solides de 1994 à 2004 est de 61338 tonnes. Si en 1994 le corridor d'Abidjan assurait 65,6% du trafic international de marchandises solides, Dakar 32.5% et Lomé 0.6%, en 2002 le corridor Abidjan a commencé à chuter (à cause de la crise ivoirienne de septembre 2002)à 59.5% .Avec la crise en Côte d 'Ivoire , en 2003 le trafic importation des marchandises solides ne représentait que 17 % par le corridor ivoirien ; le Sénégal représentait 31 % le corridor du Ghana a été de 27 %, le Togo 20 % , la Guinée 5 % et la Mauritanie 1 % . En 2004, le Sénégal a représenté 39 % , la Côte d 'ivoire 31 % , le Togo 15 % et la Guinée 4 % .

Le trafic international marchandises solides se répartissait comme suit en pourcentage :

	2010	2007	2008	2009
* corridor du Sénégal	: 60,16	51	45,1	46
(Dont par la route	: 49,28	38	36,7	38
par le fer)	: 10,88	13	8,4	8
* corridor de la Côte D'Ivoire	: 30,51	32	35,0	34
*corridor du Ghana	: 2,29	8	6,1	4
* corridor du togo	: 4,20	4	5,8	4
* corridor de la Guinée	: 1,19	3	1,7	2
* corridor de la Mauritanie	: 0,98	0,35	1,4	1

Les tarifs de référence de transport routier des marchandises en 2004 se
présentaient comme suit :

- Axe international : Abidjan - Mali		
- Marchandises solides :	route revêtue	32,65 fcfa /TKM
	route en terre moderne	50,5 fcfa /TKM
	piste	66,68 fcfa /TKM

.Hydrocarbures	: route revêtue	35 fcfa /M3.KM
	route en terre moderne	54,6 fcfa /M3.KM
	piste	71,6 fcfa /M3.kM

- Axe national : intérieur du Mali		
. Marchandises solides :	route revêtue	32,50 fcfa /TKM
	route en terre moderne	48,75 fcfa /TKM
	piste	65 fcfa /TKM
.Hydrocarbures	: route revêtue	35,56 fcfa /M3.KM
	route en terre moderne	53,34 fcfa /M3.KM
	piste	71,12 fcfa /M3.kM

Les prix indicatifs ont été réajustés en 2005 comme suit :

Trafic National : marchandises solides

* route revêtue (A) .	30 à 35 fcfa la TKM
* route en terre moderne (B)	46 à 52 fcfa la TKM
* piste (C)	56 à 62 fcfa la TKM

Trafic International : marchandises solides *32 à 36 fcfa la TKM

Bétail : trafic international * bovin (18 à 20 cfa /Km/ tête)

* caprin (3à 4 fcfa / KM/ tête)

trafic National * bovin (36 à 39 cfa /KM/tête)

• caprin (6 à 8 cfa /KM/ tête).

En 2006, 2007 et 2008 les tarifs routiers n 'ont pas été augmentés par les transporteurs.

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

La mise en œuvre des recommandations de l'étude sur les services de camionnage plus efficaces sur financement de la Banque Mondiale permet d'améliorer les conditions d ' exploitation des camions .

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

- Coûts de desserte terrestre :

Les coûts de desserte terrestre comprennent les coûts de transport terrestre, l'escorte douanière et les frais divers.

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

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

octobre 2011

**DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS
TERRESTRES MARITIMES ET FLUVIAUX**

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

**NOTE
SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

L'axe ferroviaire Dakar – Bamako-Koulikoro a une longueur de 1289 km(dont 642 km de voie principale au Mali) et contribue fortement au désenclavement du Mali. Il a vu le jour en 1924 avec la jonction des tronçons Dakar- Thiès-Kayes et Kayes-Bamako-Koulikoro.

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

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

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

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

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

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

La construction du tronçon Thiès - Kayes dont l'idée fut émise en 1880, fut entreprise en 1907, soit 3 ans après la mise en exploitation du Kayes- Niger (1904).

Elle fut menée sur deux tronçons : Thiès - Ambidédi (1907- 1923) et Kayes- Ambidédi (1907- 1912) qui fut mise en exploitation provisoirement le 15 Juillet 1907. L'exploitation du tronçon Thiès - Ambidédi commença dès la fin des premiers travaux.

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

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

La Direction Générale du Dakar –Niger était alors installée à Thiès , entourée des services généraux de gestion (approvisionnements, comptabilité, administration du personnel) des deux services centraux de l'exploitation du matériel et traction.

Sur le tronçon du Kayes- Niger l'on notait un seul centre ferroviaire important chargé du matériel roulant (Bamako- Kayes)

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

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

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

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

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

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

Ainsi le premier projet vit le jour en 1968 .

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

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

Concession de la ligne du chemin de fer Dakar-Bamako en 2003

A partir de 1994, malgré l'aide bilatérale et multilatérale dont a bénéficié la Régie des Chemins de Fer du Mali (RCFM) et malgré sa politique de modernisation et de développement à travers les plans quinquennaux et triennaux, elle a connu d'énormes problèmes pour accomplir sa mission.

Ces problèmes ont pour nom :

- Vétusté du parc matériel roulant ;
- vétusté des voies ;
- mauvaise gestion interne.

Face à ces difficultés la RCFM a été incapable d'assurer correctement le transport des passagers et des marchandises et cela malgré le remplacement successif et répété des Présidents Directeurs Généraux.

Tandis qu'elle se battait pour sortir de l'ornière, au même moment le transport routier fut libéralisé et le Gouvernement a accentué sa politique de désenclavement intérieur et extérieur notamment par la construction des routes Bamako - Dakar par le Nord en passant par Diéma-Sandaré-Kayes et Bamako- Dakar par le Sud en passant par Kita-Kéniéba-Saraya

Elle se trouve donc en face d'une concurrence naissante qui lui sera livrée par le transport routier international.

Pour améliorer la compétitivité des transports internationaux sur lesquels s'exerce une forte concurrence d'une part, et d'autre part améliorer la gestion commerciale, financière et techniques de la RCFM, les deux Etats du Mali et du Sénégal ont décidé en 2003 de mettre toutes les activités ferroviaires en concession à TRANS RAIL SA .

Ces activités sont les suivantes :

- l'exploitation technique et commerciale de services de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs sur le réseau ferroviaire concédé ;
- l'exploitation, la maintenance, le renouvellement et l'aménagement des infrastructures ferroviaires du réseau ferroviaire Concédé ;
- la gestion foncière du domaine public et du domaine privé du réseau ferroviaire Concédé.

Pour le suivi de l'exécution de la convention de concession un Organe de Suivi de l'activité ferroviaire sur l'axe Dakar-Bamako a été créé.

L'Organe de Suivi est chargé du suivi de l'exécution de la convention de concession d'exploitation de l'activité ferroviaire signée le 23 septembre 2003 entre la République du Sénégal et la République du Mali d'une part et la société TRANSRAIL SA d'autre part, pour tous les aspects du domaine de responsabilité des Ministres chargés des Transports.

Activités techniques

Offres de transport

Voie ferrée	Longueur totale	Voie principale	Voie de service	Embranch. particuliers	Embranch.de desserte
	729	643	70	8	8

ANNEE	2010	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Matériel moteur nombre	20	23	15	15	15		14	16	20	20	20	20

Trafic à l'importation

ANNEE	2010	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tonnage ransporté (milliers de tonnes)	277	276	230	230	196	234	266	244	289	244	266
Distance moyenne		416	438	438							
Recette moyenne FCFA/TKM		33	32	32							

Trafic à l'exportation

ANNEE	2010	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tonnes transportées (milliers de tonnes)	41	98	82	44	80	75	72	81	66	57	54	42
Distance moyenne (km)		558	549	556	556							
Recette moyenne (FCFA/TKM)		18	20	24	24							

Source :RCFM -TRANSRAIL.-EMASE

Trafic national

ANNEE	2010	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tonnes transportées (milliers de tonnes)	21	75	11	39	18	16	16	15	26
Distance moyenne (km)		438							
Recette moyenne (FCFA/TKM)		31							

Statistique d'exploitation

ANNEE	2010	2000	2001	2002	2006	2007	2008	2009
Produits d'exploitation (millions de F CFA)	17545	9 601	8426	9130	14261	17876	17891	19339
Charge d'exploitation (millions de F CFA)	20240	8857	7547	10196	16114	17897	21146	20097
Marge brut d'exploitation (millions de F CFA)		743	879	-1067	560	2558	-322	-1661
Résultat net d'exploitation (millions de F CFA)		-1787	-3377	-4920	-2173	-358	-3255	-2239

Le transport ferroviaire constitue le second mode de transport utilisé au Mali de par le tonnage transporté sur sa voie principale de 643 km .

La voie principale se caractérise surtout par sa vétusté .En effet la voie faisait plus de 40 ans d'âge sur 84 % de sa longueur en 2002 contre 64 % en 1994 .

Les locomotives de ligne utilisées au niveau de la Régie des chemins de fer ont été réduites de 23 unités en 1993 à 15 unités en 2002 pour remonter à 20 unités en 2006 , 2009 et 2010. La vétusté des locomotives de ligne fait aussi que leur taux de disponibilité s'est réduit de 59 % en 1994 à 47 % en 2002.(soit une réduction de 12 %) pour remonter à 80 % en 2008 et 2009 et 78 % en 2010 .

Le matériel de transport pour les voyageurs (voitures) est passé de 76 unités (4479 places offertes) en 1994 à 101 unités (7520 places offertes) en 2002 et 38 voitures en 2009 .

Le matériel de transport pour les marchandises (wagons)s'est accru de 445 unités (16087 tonnes de capacité offerte) en 1994 à 512 unités (19941 tonnes de capacité offerte) en 2002 (soit une augmentation de capacité de 24 %) ; 557 en 2008 et 562 en 2009 .

Cependant il faut retenir que les conditions d' exploitation de la voie ferrée se sont dégradées au fil des ans et ont eu comme conséquence (de 1994 à 2002) la chute du trafic voyageurs de 42 % et du trafic marchandises de 24 % .

La concession des activités ferroviaires a permis de redresser la situation à partir de 2004 pour atteindre 266 000 tonnes à l'importation et 81 000 tonnes à l'exportation en 2005 (source transrail sa). En 2008 , 2009 et 2010 , l'importation a atteint respectivement 244 389 ,266493 tonnes et 276925 tonnes et l'exportation a été de 53 686 tonnes , 41579 tonnes et 40 408 tonnes .

La vitesse moyenne de circulation des trains est d'environ 23 km /heure et la recette moyenne par tonne /km a été de 29 fcfa en 2004 , 37 fcfa en 2008 , 36 fcfa en 2009 et 34,98 en 2010 .

Le trafic voyageurs est maintenu grâce à la volonté des Etats qui s'activent à acquérir des équipements nouveaux afin de répondre à la demande sociale des populations riveraines de la voie ferroviaire.

Octobre 2011

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS
TERRESTRES MARITIMES ET FLUVIAUX

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI

Un Peuple - Un But - Une Foi

NOTE SUR LE TRANSPORT FLUVIAL

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

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

I.

LE FLEUVE NIGER

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

1.1. Le bief amont du Niger ou bief sud.

Le Niger peut être remonté par des bateaux de commerce:

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

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

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

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

La Compagnie Malienne de Navigation avait 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/ 78.

Actuellement la CMN a arrêté l'exploitation de ce bief.

Le réseau amont fait l'objet d'une exploitation informelle par des pinassiers dont les activités sont orientées essentiellement sur le transport fluvial de bois de chauffe et du sable vers Bamako. Il faut retenir que le bief sud n'a pas fait l'objet d'étude approfondie et son développement futur est lié à la construction de la route Bamako- Kourémalé- Kankan dont le financement est acquis et les travaux de bitumage sont terminés en 2010 .

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

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

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

Il est partagé en 3 sections :

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

1.2.1. Koulikoro - Mopti.

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

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

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

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

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

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

1.2.2. Mopti - Tossaye

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

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

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

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

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

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

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

Le canal de Kabara (9km) très ensablé, ne permet l'accès à Kabara, port de Tombouctou, que quelques semaines par an. On peut naviguer par contre entre Diré et Tchira du 01 - 09 au 15 - 04, six mois et demi sur douze ce qui limite considérablement le trafic entre Mopti et Gao.

1.2.3 Tossaye-Ansongo

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

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

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

En raison de la raideur de l'onde de crue, les dates ne diffèrent que de quelques jours des dates de début et de fin de navigabilité à 1,40 m d'enfoncement.

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

- sur la relation Koulikoro-Gao, la navigation peut commencer le 25 Août et prendre fin le 30 Décembre, soit une période de 135 jours
- sur la relation Mopti – Gao, la navigation peut commencer le 20 Août et prendre fin le 1^{er} Mars, soit une période de 190 jours, soit presque deux mois de plus.

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

1.2.4 Le Niger en aval d'Ansongo.

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

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

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

1.2.5 Les biefs adjacents.

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

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

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

Leur mauvais entretien limite cependant leur navigabilité.

Le Diaka

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

Le Bani

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

Le Bara-Issa

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

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

A court terme :

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

A moyen terme :

Acquisition d'un dragueur.....	75.000.000 fcfa
Dragage chenal du canal Kourioumé- Kabara.....	200.000.000 fcfa
Dragage canal Markala et accès (exécuté...)...	120.000.000 fcfa
Dragage chenal du lac Debo.....	380.000.000 fcfa
Dragage accès au port de Gao et clôture.....	100.000.000 fcfa
Sous/ total.....	1. 550.000.000 fcfa

Total général (court et moyen termes) 1. 740.000.000 fcfa

1.3 Trafic fluvial sur le Niger

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

La CMN a assuré sur ce bief des trafics de pointe en 1967/68 de 63 816 tonnes de produits et 46 593 passagers. Durant la campagne 1976/77 le trafic a baissé et a continué de chuter pour ne représenter que 9 361 tonnes et 12 350 passagers en 1999/2000, contre 7 769 tonnes et 14 153 passagers en 2000/2001. En 2001/2002, la CMN a transporté 11692 passagers (soit une baisse de 13 % par rapport à la campagne 2000/2001) et 7677 tonnes de produits (soit une baisse 1,2 % par rapport à 2000 / 2001). En 2003/2004 la CMN a transporté 9708 tonnes de produits (soit une hausse de 52% par rapport à 2002/2003 qui étaient 6360 tonnes). Le trafic passager avec 11545 personnes en 2003/2004 a augmenté de 41% par rapport à 2002/2003.

En 2005 la CMN a transporté 11 213 passagers (contre 7854 passagers en 2004) et 11723 tonnes de marchandises (contre 7213 tonnes en 2004) . Le trafic de la CMN a augmenté de 2004 à 2005 de 42,76 % pour les passagers et 62,52 % pour les marchandises.

Les distances moyennes de transport de marchandises et de passagers ont évolué respectivement de 498 km et 340 km en 1976/77 à 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, 600 km et 505 km en 2003/2004 ; 432 km et 548 km en 2004 /2005.

L'amélioration du trafic en 2005 s'explique en partie par l'étalement de la période de navigation sur 6 mois et le transfert d'une quantité importante de céréales sur le nord suite la campagne agricole déficitaire de 2004 /2005.

Le trafic marchandises de la CMN a été de 8982 tonnes en 2008 et 8151 tonnes en 2009 soit une diminution de 10 % en 2009 par rapport à 2008. En 2010 , la CMN a acheminé 5280 tonnes de produits .

Le trafic passager de la CMN a évolué de 8215 voyageurs en 2008 à 5187 voyageurs en 2009 soit une baisse de 7 %. En 2010 le trafic voyageurs a été de 5297 passagers .

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

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

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

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

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

Une enquête menée en 1995 à Mopti a permis de dénombrer au niveau de la coopérative et du syndicat des transporteurs fluviaux de Mopti 94 pinasses d'une capacité totale de 3 820 tonnes plus 2 685 places. Il faut également signaler l'existence de pinasses à Ségou, Kabara, Diré, Gao, Niafunké et Tonka dont les caractéristiques pourront être cernées dans le cadre d'une étude sur les transports fluviaux. Généralement les pinasses assurent le transport des céréales, du poisson, de la farine, des nattes, du bois et autres produits alimentaires.

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

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

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

1.4 Les tarifs de transport fluvial

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

Désignation	Prix de la T ./km en FCFA		
	1999/2000	2000/2001- 2002/2003	2004- 2005-2006 -2007-2008- 2009
Céréales et produits locaux d'alimentation	14,14	21,38	23,52
Matériaux de construction	22,88	34,58	38,04
Hydrocarbures	28,81cfa laTkm	0,09289 cfa /l . km	0,10218fcfa /l .km
Machinerie lourde	69,61	131,56	122,63
Boissons alcoolisées denrées périssables	42,53	64,32	70,75

Pour le transport des passagers la CMN applique des taux variant de 8,79 F CFA le VKM en 4^{ème} classe à 165,7cfa le V.Km en cabine de luxe en 2000/2001.

En 2003/2004 :9,669 fcfa le vkm en 4 ème classe et 182,479 cfa en cabine luxe.

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

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

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

Les pinassiers qui très souvent transportent des passagers sur les marchandises embarquées pratiquent des prix très diversifiés sur les passagers suivant les relations

concernées. D'un taux de 15cfa le V. km sur une distance de 50km, le V/ km peut-être de 25cfa sur une distance plus courte.

Les transports fluviaux de la compagnie Malienne de Navigation (COMANAV) ont chuté tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises durant la période 1994 – 2004.

Le nombre de voyageurs de la COMANAV a évolué de 21 919 personnes (en 1994 /1995) à 8 169 personnes(en 2002 / 2003), 11545(en 2003 / 2004) et 7854 (2004/2005), soit une baisse moyenne du trafic voyageurs de 1406 passagers par an .

Le tonnage fret et bagages de la COMANAV a également chuté en passant de 9 839 Tonnes en 1994/ 1995 à 6 359 Tonnes pour la campagne 2002 /2003 et 9709 tonnes en 2003/2004 contre 7113 tonnes en 2004 /2005 (soit une chute moyenne de 272 tonnes par an).

La recette par voyageur kilomètre a évolué de 28 FCFA (en 1994 / 1995) à 62 FCFA (en 2002 /2003), 66 FCFA (en 2003 /2004), 63 FCFA (en 2004 /2005) et 64,66 fcfa (en 2005 /2006) ,soit une augmentation moyenne par an de 3,33 fcfa /vkm.

La recette par voyageur km a été de 61 fcfa en 2008 et 39 fcfa en 2009.

La recette par Tonne kilomètre a évolué de 38 FCFA (en 1994 / 1995) à 99,81 FCFA (en 2002 /2003), 111FCFA (en 2003 /2004), 81 FCFA (en 2004/ 2005) et 90,44 fcfa (2005 /2006) , 70 fcfa en 2008 et 86 fcfa en 2009 .

Il faut surtout signaler que la période de navigation a été écourtée par la faiblesse des crues du fleuve entre Mopti et Kabara (Tombouctou) durant les campagnes 2005 , 2006 et 2007,2008,2009 .

II . LE FLEUVE SENEGAL

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

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

Le problème de l'estuaire

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

La navigation fluvio- maritime traditionnelle étant exclue pour des raisons de tirant d'eau (environ 3 m toute l'année seraient nécessaires à sa rentabilité) , la solution envisagée à long terme est , pour le Mali, celle des navires portes – barges. Ce système beaucoup mieux adapté

aux trafics légers de marchandises diverses, a des coûts d'exploitation assez mal connus dans les conditions analogues à celles de l'embouchure du Sénégal.

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

L'étude actuelle, porte sur un aménagement traditionnel du port de Saint Louis, permettant l'accès aux cargos maritimes de 8m de tirant d'eau.

L'aménagement du fleuve

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

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

POSSIBILITES ET PROJETS D'AMELIORATION DU FLEUVE SENEGAL

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

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

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

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

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

LES RESSOURCES ET LES POTENTIALITES DU BASSIN DU FLEUVE SENEGAL

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

- Le potentiel humain

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

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

- Le potentiel d'agriculture irriguée

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

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

- Le potentiel de production animale

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

- Le potentiel sylvicole

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

- Le potentiel piscicole

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

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

- Le potentiel minier

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

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

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

- Le potentiel de production énergétique

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

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

- **Le potentiel industriel**

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

- **Le potentiel touristique**

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

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

L'OMVS et l'aménagement du fleuve Sénégal

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

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

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

Des ouvrages associés tels que :

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

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

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

Etat d'avancement du programme de l'OMVS

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

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

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

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

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

qui ont permis de définir la capacité de la voie fluviale à accommoder à un trafic estimé à plus de 10 millions de tonnes par an.

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

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

CONTEXTE DU PROJET NAVIGATION

Aménagement du fleuve pour la navigation

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

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

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

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

Ce système comprend :

- Mise au point de dispositifs pour le passage sécuritaire de l'embouchure du fleuve au niveau de la barre à Saint –Louis ;
- Aménagement d'un chenal navigable de 35m de large et 905 km de long de Saint- Louis à Ambidédi ;
- Aménagement d'un terminal fluvial à Ambidédi avec des aménagements complémentaires (gare complémentaire, route bitumée Kayes Ambidédi)

- Réhabilitation des escales existantes (Saint Louis, Rosso, Richard Toll, Podor, Kaédi, Matam et Bakel)
- Organisation des aides à la navigation (pilotage à Saint Louis, balisage et entretien du chenal, télécommunication)
- Achat d'une flotte capable de franchir la barre et naviguer sur le fleuve
- Implications des privés dans la mobilisation des investissements privés, l'exploitation commerciale de la flotte, la rentabilisation des aménagements.
- Mise en place des dispositions de protection de l'environnement et de la valorisation des effets positifs des aménagements.

Le secteur des transports

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

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

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

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

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

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

4. définir les mesures institutionnelles, juridiques et réglementaires à mettre en Oeuvre pour lancer la navigation.
5. proposer les actions justifiées au triple point de vue technique, économique et financière pour assurer le développement de la navigation.
6. Définir les mesures institutionnelles, juridiques et réglementaires à mettre en oeuvre pour lancer la navigation.

PHASAGE

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

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

Estimation du trafic fluvio - maritime

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

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

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

Etude des aménagements

La liaison mer/ fleuve

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

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

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

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

Aménagement Sommaire du chenal navigable

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

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

Les aides à la navigation

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

Installations portuaires au niveau des escales.

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

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

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

Installations portuaires et ouvrages complémentaires à Ambidédi .

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

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

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

Le matériel de transport

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

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

Sur la base de ces études et en fonction des évolutions technologiques récentes en matière de construction navale, le Consultant proposera les modifications éventuelles nécessaires à apporter dans les conceptions de ces bateaux. Il prendra en considération dans les calculs des caractéristiques de ces bateaux, le flux et la nature des marchandises (solides, liquides) les conditionnements du frêt (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 position géographique privilégiant les meilleures conditions d'intervention.

Etudes des impacts socio- économiques et environnementaux.

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

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

Organisation et gestion de la Navigation

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

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

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

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

- pour le balisage : la surveillance systématique de l'évolution des fonds mobiles, la rectification de la signalisation en fonction des divagations du chenal et l'entretien courant des signaux, bouées, balises etc...

- pour la voie navigable : le nettoyage du fleuve par dragages d'entretien, les études hydrographiques et toutes informations utiles pour la sécurité de la navigation.

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

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

CONCLUSION

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

A cet effet la COMANAV a déjà engagé des requêtes auprès de différentes Institutions financières et de partenaires au développement. Actuellement la COMANAV a bénéficié de 3 milliards de FCFA du gouvernement pour l'acquisition de 2 bateaux à faible tirant d'eau .

Présentement l'Association des promoteurs du secteur des transports fluviaux de Kayes organise des voyages en pinasse sur le fleuve Sénégal aux tarifs suivants par personne :

- Kayes- Saint Louis: 25000 FCFA.
- Kayes-Matam :15000 FCFA.
- Kayes-Kaeïdi (Mauritanie) : 17000 FCFA.

Les chefs d'Etat des pays membres de l'OMVS ont adopté le 13mars 2006 le Code International de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal .Le code fixe les règles qui vont régir la navigation et les transports fluviaux .Il définit les conditions de la navigation , fixe les règles de sécurité de la navigation et du pilotage ainsi que les règles de circulation et de stationnement des navires ,bateaux et autres embarcations assimilées .Il traite également de l'assistance et du sauvetage et de la pollution et prévoit des sanctions pénales pour les infractions aux dispositions édictées .

Octobre 2011

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

.....
**DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS
TERRESTRES MARITIMES ET FLUVIAUX**

.....
OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI

.....
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

NOTE SUR LE TRANSPORT AERIEN

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

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

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

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

Cette libéralisation avait pour objectifs :

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

Malgré ces avantages, la libéralisation comportait un risque certain de disparition des petites compagnies au profit des grandes (consortium).

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

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

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

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

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

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

1. Intervenants du système de transport aérien :

Plusieurs acteurs interviennent dans le paysage aérien malien :

- **la Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC)** qui est un service public chargé d'élaborer et de mettre en œuvre les éléments de la politique nationale en matière d'aéronautique civile . Elle veille à l'application effective de la réglementation et des Conventions internationales.

Par Ordonnance N° 05 -024 /P-RM du 27 septembre 2005 , l'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ANAC) a été créée en remplacement de la DNAC .L'ANAC est un établissement public à caractère administratif chargé de planifier , coordonner et superviser l'ensemble des activités de l'aviation civile .

- **l'ASECNA** (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar) dont le rôle est d'assurer le contrôle et la gestion de la sécurité aérienne. Elle s'occupe de la gestion des activités communautaires .A cause de son expérience et de sa technicité la gestion des activités nationales aéronautiques lui ont été aussi confiées par le Gouvernement du Mali. A cet égard elle disposait de l'ensemble des revenus générés par les redevances touchant la circulation et la sécurité des aéronefs.

- **La Direction Nationale de la Météorologie (DNM)**

Créée par la loi N° 93- 009 du 11 février 1993 , elle est chargée de la conception et la mise en œuvre de la politique nationale en matière de météorologie .

- **les Aéroports du Mali (ADM) :** en tant qu' EPIC, il assure la gestion commerciale de l'Aéroport internationale de Bamako-Sénou et les aéroports nationaux. Ils sont chargés de l'administration et de la gestion des installations aéroportuaires et est responsable à ce titre de la perception des loyers commerciaux et des redevances liées à l'utilisation des installations physiques (redevance passager, fret, carburant, et des services rendus par les concessionnaires).

- **les transporteurs :** les opérations de transport sont réalisés par des transporteurs privés. Au niveau international, Air Afrique assurait le rôle de transporteur officiel malien. Actuellement il est liquidé. Au niveau national il existait un monopole de fait confié à Air

Mali Sa qui disposait toutefois de la possibilité de conclure des ententes avec d'autres transporteurs maliens. Présentement Air Mali-SA a son agrément suspendu .

Le 3 avril 2005 , la Compagnie Aérienne du Mali fut créée avec un capital de 3 milliards de fcfa (51 % partenaire stratégique groupe Aga Khan , 20 % Etat Malien , 29 % privés maliens) et porte actuellement le nom Société Nouvelle AIR MALI.

Sont également inscrits au registre de l'aviation civile malienne :

- Mali Air Express (MAE) ;
- Société Aérienne du Mali (SAM) Intercontinental Group ;
- Sahel Aviation Service (SAS) ;
- Malian Aero Compagny (MAC) ;
- Tombouctou Aviation Company (TAC) .

- Assistance Aéroportuaire du Mali S.A .

Créée en 2007 entre Etat du Mali et la société Europe Handling Mali SA et chargée de De la gestion de l' assistance en escale (embarquement et débarquement) .

2. Aérodromes et équipements aéroportuaires :

Suivant les statistiques de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile on dénombre actuellement :

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

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

La construction de la clôture des aérodromes de Bamako-Senou et Mopti Barbé a été faite et il est prévu l'équipement de l'aéroport de Tombouctou en appareils de sécurité .

En 2010 les travaux portaient sur l'extension de l' aéroport de Kayes Dag- Dag , le mur de clôture de l' aéroport de Sikasso et la zone de sureté de l' aéroport de yélimané .

En matière d'études en 2010 , il faut retenir la modernisation de Bamako -Senou , la création des aéroports de Kidal et de Taoudeni , l'extension de l' aéroport de Tombouctou , la rehabilitation de l'aéroport de Gao , le dépôt de kérosène de Kayes Dag- Dag , la formulation et la mise en œuvre d'un partenariat public privé pour Aéroports du Mali .

Le Mali a adopté en 2010 le document de Politique Aéronautique Nationale et son plan d'actions 2010 – 2020 .

Un nouveau Code de l' Aviation Civile a été également adopté en 2010 .

3. Trafic commercial des aéroports :

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

Trafic international de Bamako -senou :

Le trafic international concerne Mopti , Tombouctou ,Gao, Kayes Sikasso et surtout l'aéroport de Bamako-Senou dont l'évolution pour les cinq dernières années se trouve sur le tableau ci-dessous. Ce trafic connaît une hausse d' une année à l' autre . Cela dénote une reprise des activités qui avaient connu un ralentissement en 2002 après la liquidation de Air Afrique. Les hausses enregistrées en 2005 par rapport à 2004 sont les suivantes :

- 6,6 % pour le trafic passagers ;
- 6,5 % pour le trafic fret ;

En 2008 , le trafic passagers(arrivée +départ + transit) s' élevait à 628290 voyageurs (soit une augmentation de 5, 6 % par rapport à 2007)

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

En 2009, le trafic passagers de Bamako senou (arrivée + départ + transit) s'est élevé à 599040 voyageurs soit une augmentation de 12,24 % par rapport au chiffre de 2008.Cette croissance est dû à la venue de certaines compagnies comme Iber World , SLOK Air et la reprise par CAM de certaines localités .

En 2010 Bamako Senou a enregistré 609711 passagers y compris le transit , soit une augmentation de 17,8 % par rapport à 2009 .

Aéroport de Bamako Senou	2010	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mouvements d'aéronefs (nbre)	11857	9309	9206	11092	10922	12486	11697
Trafic passagers (nbre arrivée+départ)	514325	414790	442305	457633	494415	511392	500061
Trafic fret (T)	6523	6004	6396	6648	6528	6302	6180
Trafic fret postal (T)	118	85	80	69	75	108	133

Les principales compagnies desservant Bamako Sénou en trafic passagers sont en 2005:

- Air France 26,1 %,
- Air Sénégal 19,1 %
- Air Mauritanie 11, 1%
- Royal Air Maroc 8,6 %
- Ethiopian Airlines 6,0 %

Trafic des aéroports de l'intérieur :

Aéroports de l'intérieur	2010	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mouvements d'aéronefs	2925	1798	1786	2780	2382	2396	2595
Trafic passagers	24621	26062	24213	34754	32552	30850	29771
Trafic fret (T)	0	34	0	35	21		
Trafic fret postal (T)	0		0	0	0	0	0

De manière générale il ressort du tableau ci-dessus que le trafic national des aéroports de l'intérieur a baissé en 2004 et 2005 par rapport à 2003.

Les baisses en 2005 par rapport à 2004 sont les suivantes :

- 0,67 % pour le mouvement des aéronefs ;
- 7,1 % pour le trafic passagers ;

En 2009, le trafic passagers a augmenté de 95 % par rapport à 2008 grâce aux activités de la « compagnie aérienne du Mali » .

En 2009, les mouvements d'aéronefs et le trafic passagers de aéroports de l'intérieur ont baissé respectivement de 14,3 % et 6,3 % par rapport à 2008 à cause du coût élevé du transport aérien et de la concurrence de la route .

La hausse du prix du pétrole et les difficultés de gestion de Air Mali SA et des petites compagnies étaient à la base de la baisse du trafic national des aéroports de l'intérieur en mouvement d'aéronefs et de passagers.

En 2010 le trafic voyageur a baissé de 17,3 % par rapport à 2009. Cette baisse s'explique en partie par la baisse de flux touristique sur le Nord du mali.

Août 2011