

[otmalistat@yahoo.fr](mailto:otmalistat@yahoo.fr)

[observtransmot@yahoo.fr](mailto:observtransmot@yahoo.fr)

**MINISTRE 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 2011



Tél : 2022 41 12/ 2022 64 63 BP : 78

# SOMMAIRE

I	<b>NOTE DE PRESENTATION DE L'ANNUAIRE STATISTIQUE</b>	PAGE
		6
II	<b>INDICATEURS GENERAUX</b>	
	Indicateurs de performance macro-économique	12
	G1 Principaux indicateurs socio-économiques	14
III	<b>TRANSPORT ROUTIER</b>	
	R3 Dépenses Routières de 2005 à 2011 en million de francs CFA	16
	Evolution des dépenses Routières	
	Evolution des Indicateurs des Infrastructures Routiers	17
	Parc de véhicules routiers par Région	18
	Accidents corporels de la circulation routière	25
	R0 623 Trafic routier national des marchandises solides	26
	R0 623 Trafic routier national des hydrocarbures (m <sup>3</sup> )	28
	R0 623 Trafic routier international des marchandises solides	29
	Trafic routier national du Bétail et Volaille en nombre de têtes	30
	Trafic routier national des passagers en nombre	31
	Trafic routier international des passagers en nombre	32
	Situation des Recettes de la D.N.T.T.M.F	33
	Cartes Grises	34
	Nouvelles Délivrance permis de conduire	35
	Extension, Duplicata, et Renouvellement de permis de conduire	36
	Récapitulatif des permis de conduire	37
	Expertises	38
	Cartes de transport	39
	Evolution des prix indicatifs à la pompe	40
	Evolution des prix indicatifs du gasoil	41
	R101 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (18places)	42
	R105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (40 tonnes de charge utile)	43
	R104 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)	44
	R-102 Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun (50 PLACES)	45
	R.15 Accidents corporels de la circulation routière (District de Bamako)	46
	Distances kilométriques	47

<b>IV</b>	<b><i>TRANSPORT FERROVIAIRE</i></b>	
	Evolution des indicateurs des infrastructures ferroviaires	49
	Exploitation des Infrastructures	50
	Performances du Matériel Roulant	51
	Résultats du trafic voyageurs	52
	Résultats du trafic marchandises	53
	Synthèse Résultats du Trafic	54
	Synthèse éléments financiers	55
	Résultats de trafic sur l'axe ferroviaire Dakar – Bamako	56
<b>V</b>	<b><i>TRANSPORT FLUVIAL</i></b>	
	N 01 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali	59
	Evolution des indicateurs des infrastructures fluviales	60
	N 02 Caractéristiques de la flotte fluviale	61
	N-3 Trafic des principales escales fluviales de la COMANAV	62
	N-4 Production de la compagnie Malienne de Navigation	64
<b>VI</b>	<b><i>TRANSPORT AERIEN</i></b>	
	A-1 Principales caractéristiques des aérodromes du Mali	67
	Evolution des Indicateurs des Infrastructures Aéroportuaires	68
	A-02 Evolution du trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Sénou	69
	Trafic Aérien commercial de l'aéroport de Bamako-Sénou par Mois	72
	Evolution du Trafic commercial des aéroports intérieurs	73
<b>VII</b>	<b><i>TRANSPORTS PAR CORRIDOR</i></b>	
	C-1 Voies terrestres d'accès à la mer à partir du Mali	77
	Importation du Mali par axes (2010)	78
	Exportation du Mali par axes (2010)	81
	Trafic International par Corridor	83
	Statistiques sur le trafic conteneurs par corridor	86
	Météo Pluie	87
	Météo Température	88
	Météo Humidité	89
	Données Climatiques de Bamako-Ville et Régions	90
	Comptages Routiers	91

## ABREVIATIONS ET SIGLES

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

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

***Note sur l'annuaire statistique du secteur des transports  
(Année 2011)***

Le Mali est un vaste pays continental de 1 241 238 km<sup>2</sup> 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 ; 5,8 en 2010 et 5,3 % en 2011. La conjoncture internationale et nationale a été caractérisée par la hausse des prix des hydrocarbures et des produits alimentaires. Le taux d'inflation en 2011 a été de 3,5 %.

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 2011 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 2011, le réseau routier classé était de 89064 km dont 5 994 km de routes revêtues (6,73% du total).

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.

20,5 milliards de FCFA ont été dépensés en entretien courant des routes en 2010 et 19,840 milliards de FCFA en 2011.

La construction des routes bitumées a été 150 km en 2010 et 294 km en 2011. Les pistes construites ou réhabilitées étaient de 971 km en 2010 et 5037 km en 2011.

### **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, 17 543 en 2008, 18482 en 2009 ,16 562 en 2010 et 20543 en 2011.

En 2011 les 20543 cartes de transport ont été délivrées comme suit : 76,8% à Bamako, suivi de Sikasso avec 11,6 %, Ségou 6,6 , Koulikoro 2,9% , Kayes 1,6 %, Mopti 0,4 , % , Gao 0,5 % , Tombouctou 0,08% .

En ce qui concerne **le parc routier total**, les données du fichier des cartes grises font ressortir, au 31/12/2011, que le parc des véhicules immatriculés est de 258230 unités dont 1 ,11% ayant au plus 1an d'âge , 2 ,57% de 2 à 3 ans , 12,63 % de 4 à 5 ans , 2,98 de 6 à 7 ans , 4,36 % de 8 à 10 ans , 10,73 % de 11 à 15 et 69,47 % 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 .

Au 31/12/2011 , le parc total étaient de 258 230 véhicules dont 74,67 % 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 , 58 264 en 2010 et 41001 en 2011 .

L'ensemble des opérations effectuées ont concerné 41 264 permis de conduire en 2007, 45 237 en 2008, 97216 en 2009, 74997 en 2010 et 61901 en 2011.

## **LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS 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 , 18 201 en 2010 et 21 515 en 2011.

## **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 , 412 en 2010 et 1983 en 2011.

Au niveau du District de Bamako le nombre des accidents de la route est passé de 540 cas en 1994 et 1499 en 2002, 1 585 en 2004, 2349 en 2005, 2333 en 2006 et 2933 en 2007, 2918 en 2008, 2568 en 2009 et 5174 en 2011 . 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, 156 en 2009 et 231 en 2011.

## **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, 916156 Tonnes en 2006, 1332878 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 %), Ségou (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/m<sup>3</sup>-Km à 35 FCFA/m<sup>3</sup>-Km ( soit une augmentation de 9.92%).

. Axe National voyageurs route revêtue cas Bamako Mopti 10,06FCFA/VKM à 10,84 FCFA/VKM (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 , 2786176 tonnes en 2009 280787 tonnes en 2010 et 2802616 tonnes en 2011..

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 .

En 2011 , le trafic total marchandises ( solides et hydrocarbures ) se chiffre à 3946192 tonnes dont 3 683622 tonnes à l' importation et 262 570 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 voyageurs était de 111 139 passagers en 2011 , 112 687 passagers en 2010 contre 111 671passagers en 2009 et 106 272 passagers en 2008 .

Le trafic total marchandises a été de 380661 tonnes en 2011 , 439 926 tonnes en 2010 contre 390 753 tonnes en 2009 et 378 986 tonnes en 2008.

#### **4 .LE TRANSPORT FLUVIAL**

Le trafic voyageurs de la COMANAV a été de 7858 passagers en 2011 , 5297 passagers en 2010 contre 5187 passagers en 2009 et 8 215 passagers en 2008 .

Les marchandises transportées par la COMANAV étaient de 8859 tonnes en 2011 , 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 passagers( arrivée +départ +transit )a évolué à Bamako Ségou de 598 713 passagers en 2007 à 628 290 passagers en 2008 , 600 603 passagers en 2009 , 609 711 passagers en 2010 et 582243 passagers en 2011 .

Le trafic passagers des aéroports intérieurs a été de 18 936 passagers en 2011 , 24621 passagers en 2010 contre 30 850 voyageurs en 2008 et en 2009 le nombre a été de 29 771 passagers .

# LES INDICATEURS GÉNÉRAUX

## INDICATEURS DE PERFORMANCE MACROECONOMIQUE

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Ressources et emploi des biens et services</b>								
PIB aux prix du marché ( mrd FCFA courants )	2632,7	2899	3 176,70	3372,3	nd	nd	nd	nd
PIB aux prix du marché ( mrd \$ courants )	5	5,5	5,30%	nd	nd	nd	nd	nd
PIB aux prix du marché ( mrd £ courants )	4	4,4	7,20%	nd	nd	nd	nd	nd
Part du PIB du secteur formel ( en % PIB )	41,60%	41,00%	4,30%	nd	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	nd
Taux de croissance réel du PIB aux coût des facteurs prix du marché	1,70%	6,20%	7,20%	2,30%	nd	nd	nd	nd
PIB secteur primaire	-4,50%	6,60%	4,30%	2,50%	nd	nd	nd	nd
PIB secteur secondaire	2,70%	8,20%	8,30%	-3,00%	nd	nd	nd	nd
PIB secteur tertiaire	7,10%	4,60%	9,40%	5,40%	nd	nd	nd	nd
FBCF total ( mrd FCFA courants )	446,6	446,7	528,6	678,5	nd	nd	nd	nd
FBCF privé ( mrd FCFA courants )	251,9	247	286,5	381,1	nd	nd	nd	nd
FBCF publique ( mrd FCFA courants )	194,7	199,7	242,1	297,4	nd	nd	nd	nd
Taux d'investissement bruts	21,9	21,4%	20,50%	22,40%	nd	nd	nd	nd
Taux d'investissement fixe	17	14,40%	16,60%	20,10%	nd	nd	nd	nd
FBCF publique en % du PIBm	7,40%	6,90%	7,60%	8,80%	nd	nd	nd	nd
FBCF privé en % du PIBm	9,60%	8,50%	9,60%	11,30%	nd	nd	nd	nd
Coefficient marginal de capital	3,3	2,20%	2,8	3,30%	nd	nd	nd	nd
Taux d'épargne intérieur ( en % PIBm )	13,80%	13,10%	15,50%	14,10%	nd	nd	nd	nd
Taux d'épargne extérieur	8,20%	8,30%	5,00%	8,30%	nd	nd	nd	nd
Taux d'épargne national brute ( en % PIBm )	13,70%	13,40%	16,60%	14,70%	nd	nd	nd	nd
Taux de consommation ( en % PIBm )	86,20%	86,90%	84,50%	85,90%	nd	nd	nd	nd
Taux de consommation privé	74,10%	75,20%	73,50%	75,00%	nd	nd	nd	nd
Taux de consommation publique	12,10%	11,70%	11,00%	10,90%	nd	nd	nd	nd
Produit national brute par tête en FCFA courants	230454	249255	289 087	277 884	nd	nd	nd	nd
Produit national brute par tête en FCFA constants ( 1987 )	112381	117140	122 231	122 882	nd	nd	nd	nd
Taux de croissance réel du produit national brute par tête	-1,10%	4,20%		nd	nd	nd	nd	nd
Produit national brute par tête en £ EU	437	473		nd	nd	nd	nd	nd
<b>Balance des paiements</b>								
Taux d'importation ( en % du PIBm ) prix courants	32,60%	33,40%	35,70%	34,70%	nd	nd	nd	nd
Taux d'exportation ( en % du PIBm ) prix courants	24,40%	25,00%	30,70%	26,40%	nd	nd	nd	nd
Déficit commercial ( FOB en % du PIBm )	-2,30%	-2,60%	2,20%	nd	nd	nd	nd	nd
Compte courants ( hors transfert OFF ) en % du PIBm	-8,20%	10,00%	-6,60%	-9,70%	nd	nd	nd	nd
Compte courants ( y compris transfert OFF ) en % du PIBm	10,20%	10,10%	-7,50%	nd	nd	nd	nd	nd
Réserves net en mois d'importation caf		5,4	6,3	5,8	nd	nd	nd	nd
Réserves brute en mois d'importation caf		7,6	8,6	7,9	nd	nd	nd	nd
Ratios du secteur de la dette en % des exportations	7,9	8,3	3,1	nd	nd	nd	nd	nd
<b>Finances publiques</b>								
Taux de pression fiscale ( recette fiscale/PIBm )	14,90%	15,40%	14,80%	15,10%	nd	nd	nd	nd
Taux de fiscalité ( Recettes courantes hors don en % du PIB )	17,30%	17,50%	17,70%	nd	nd	nd	nd	nd
Taux de fiscalité ( Recettes courantes en % du PIB secteur formel )	46,10%	47,30%	51,00%	nd	nd	nd	nd	nd
Total des dépenses et prêts nets en % du PIB	23,80%	23,40%	25,00%	nd	nd	nd	nd	nd
Solde opération courantes ( épargne publique national en % du PIB)	3,60%	5,60%	6,00%	nd	nd	nd	nd	nd
Solde opération courantes ( épargne propre en % du PIB)	2,30%	4,10%	3,30%	nd	nd	nd	nd	nd
Solde primaire ( épargne publique propre hors intérêt ) en % du PIB	4,60%	5,10%	5,40%	nd	nd	nd	nd	nd
Solde budgétaire budgétaire primaire (FMI) en % du PIB	1,60%	0,90%	2,30%	nd	nd	nd	nd	nd
Solde budgétaire budgétaire primaire (UEMOA) en % du PIB	0,40%	-0,10%	0,80%	nd	nd	nd	nd	nd
Solde global ( base engagement ) hors dons en % du PIB	-6,50%	-6,00%	-7,40%	-9,00%	nd	nd	nd	nd
Solde global ( base engagement ) dons compris en % du PIB	-2,60%	-2,00%	31,80%	-3,70%	nd	nd	nd	nd
Solde global ( base caisse ) en % du PIB	-2,30%	-2,40%	31,80%	-3,70%	nd	nd	nd	nd
<b>Situation monétaire</b>								
Créances sur trésor ( taux de croissance )	20,30%	52,40%	351,40%	-8,90%	nd	nd	nd	nd
Créance sur l'économie ( taux de croissance )	6,80%	-6,50%	19,30%	-0,80%	nd	nd	nd	nd
Croissance de la masse monétaire ( M2)	-2,40%	9,50%	8,70%	0,00%	nd	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	nd
Taux de liquidité ( M2/PIBm)	29,10%	29%	29,50%	nd	nd	nd	nd	nd
nd:non disponible								

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Prix et taux de change</b>								
Inflation mondiale ( Muv )	6,90%	0,80%	1,60%	3,90%	nd	nd	nd	nd
TC indice de prix a la consommation des ménages de Bamako	-3,10%	6,40%	1,50%	1,40%	nd	nd	nd	nd
Déflateur du PIB ( taux de croissance )	5,00%	3,80%	1,60%	2,70%	nd	nd	nd	nd
Terme de l'échange (1987 - 100 )	70,1	65,60%	96	93,6	nd	nd	nd	nd
Taux de change FCFA/DTS ( fin de période)	764,5	763,5	756,6	nd	nd	nd	nd	nd
Taux de change FCFA/\$ EU ( fin de période)	489,3	553,9	497,2	nd	nd	nd	nd	nd
Taux de change FCFA/\$ ( moyenne de période)	527,6	526,9	524,7	479,3	nd	nd	nd	nd
Taux de change FCFA/£ ( moyenne de période)	656	656	656	656	nd	nd	nd	nd
Indice du taux de change réel ( IP M/IP PIB + dévaluation )	123	129,8	130,3	nd	nd	nd	nd	nd
<b>Aide extérieure</b>								
Aide extérieure Brut en % du PIB	8,20%	9,30%	47,60%	nd	nd	nd	nd	nd
Aide extérieur net en % du PIB	6,30%	7,40%	22,10%	nd	nd	nd	nd	nd
Aide extérieur brut en moi \$ EU	407,2	513,30%	2809,2	nd	nd	nd	nd	nd
Aide extérieur net en moi \$ EU	313,1	406,1	-1306,4	nd	nd	nd	nd	nd
Aide extérieur brut en moi \$ EU par tête de la population	35,7	44	235,3	nd	nd	nd	nd	nd
Aide extérieur net en moi \$ EU par tête de la population	27,4	34,8	-109,4	nd	nd	nd	nd	nd
<b>Critères de convergence UEMOA</b>								
<b>Critère de Premier rang</b>								
Ratio du solde budgétaire de base /PIBm 1/>=0%	0,40%	-0,10%	0,10%	-0,80%	nd	nd	nd	nd
Taux d'inflation ( HPC Bamako ) <=3%	-3,10%	6,40%	1,50%	1,40%	nd	nd	nd	nd
Ratio de l'encours dette extérieur /PIBm	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	nd	nd	nd	nd
Variation des arriérés de paiement intérieure ( en mrd FCFA ) <=0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	nd	nd	nd	nd
DON : en cours dette extérieur/PIBm	63,90%	60,20%	20,40%	25,20%	nd	nd	nd	nd
Variation des arriérés de paiement extérieur ( en mrd FCFA ) <=0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	nd	nd	nd	nd
<b>Critère de Second rang</b>				nd	nd	nd	nd	nd
Ratio de la masse salariale sur les recettes fiscales <=35%	30,90%	30,90%	31,40%	31,40%	nd	nd	nd	nd
Ratio invest publique financier /ress inte sur rec fiscales 2/>=20%	22,70%	22,00%	22,40%	22,50%	nd	nd	nd	nd
Ratio déficit extérieur courants hors transfert publique /PIBm<=5%	10,20%	-10,10%	-6,30%	-9,90%	nd	nd	nd	nd
Taux de préssion fiscal ( = recette fiscale/PIBm ) >=17%	14,90%	15,40%	14,80%	15,10%	nd	nd	nd	nd

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

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

Source : DNPDP, modèle MME - DNPDP

## G-1 Principaux indicateurs socio-économique

	unité	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>superficie</b>	km2	1241238	1241238	1241238	1241238	1241238	1241238
Population totale	1.000 habitants	13593	12400	14460	14528	15370	15840
Population urbaine	id				3274		
Population du district de Bamako	id				1809		
Densité de population	habitant/km2	10,95	11,29	11,64	11,7	12,38	12,76
<b>taux de croissance de l'économie</b>	%	5,3	4,3	5	4,5	5,8	5,3
<b>taux de l'inflation</b>		1,5	1,4	9,2	2,2	1,2	3,5
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	%	6,40	6,7			6,2	
Mil, sorgho	1.000 tonnes		2076				
Riz paddy	id	1053	1082	1607	1704		
Maïs	id		690				
fonio			29				
Blé/orge	id		8				
total céréales	id	3693	3885	4814	5600	6418	
Arachide	id		324				
Coton-graine	id	398	248	202	236	244	
Bovins	1.000 têtes					9163	
Ovins, caprins	id					23354	
Porcins	tonnes						
Poisson frais	tonnes			132000	152000	195000	
Poissons fumés et séchés	id						
Bois de chauffe	1.000 stères						
Bois d'œuvre	m3						
Coton fibre	tonnes		100941			103000	
Sucre	id						
Bière	hl						
Boissons non alcoolisées	id						
Electricité	1.000 kWh						
Eau	1.000 m3						
or	tonnes	61,3	55,8	52,8		46	
Recettes budgétaires hors dons	milliards FCFA		539,9	562,6	637	701,5	
<i>dont</i> recettes fiscales	id		536,7	541,9	624,3		
Dépenses budgétaires	id		893,5	754	925		
<i>dont</i> frais de personnel	id		160,3	186	213,5		
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



## R-3 DEPENSES ROUTIERES DE 2006 à 2011

Année	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Construction nouvelles</b>	<b>14452</b>	<b>54722</b>	114964	110911	nd	nd
Routes revêtues	12928	52627	112434	110911	nd	nd
Routes en terre	1041	155	0	0	nd	nd
Pistes	483	1940	2530	0	nd	nd
<b>Ré habitation</b>	<b>5122</b>	<b>8784</b>	30735	0	nd	nd
Routes revêtues	4060	0	30735	0	nd	nd
Routes en terre	1062	7916	0	0	nd	nd
Pistes		7916	0	0	nd	nd
<b>Entretien périodique</b>	<b>3175</b>	<b>7916</b>	3006	2406	234	4000
Routes revêtues	3175	0	3006	2406	234	234
Routes en terre		0	0	0		
Pistes			0	0		
<b>Entretien courant</b>	<b>11500</b>	<b>11500</b>	<b>11088</b>	13137	18500	17114
Routes revêtues*			7792	7650		
Routes en terre			8296	5487		
Pistes						
<b>Totale</b>	<b>34249</b>	<b>82922</b>	159793	126454	nd	nd
financement de l'Etat						
Financement extérieur						
Montant des travaux régie	1000	1000	850			

**Source** : Direction nationale des Routes et autorité routière

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

nd: non disponible

## EVOLUTION DES INDICATEURS DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Indicateurs	unité	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre de km de route bitumée entretenues	km	3436	3418	3667	4467	3569	3619	4320	4172
Nombre de km de route bitumée construites	km	111	102	334,4	290	216	nd	150	251,5
Nombre de km de route en terre et pistes entretenues	km	6059	8880	8365	11165		5772	7880	9692
Nombre de km de route en terre construites	km	59	354	79,2	142	9141	nd	nd	nd
Nombre de km de piste construite	km	232	130	131,4	0	76	nd	971	1000
Nombre de km de routes entretenues au total	km	10314	12298	14055	15632	12510	9391	12200	13864
Pourcentage de route en bon état	%	24	24,5	30	23	20	nd	nd	nd
Pourcentage de route en état passable	%	26	25,5	29	36	41	nd	nd	nd
Pourcentage de route en mauvais état	%	50	50	41	41	37	nd	nd	nd
Pourcentage Routes bitumées en bon état	%	65	70	74	68	68	nd	40	42
Pourcentage Route en terre moderne en bon état	%	50	55	60	51	50	nd	nd	nd

Source : CPS/MET - DNR-SDR

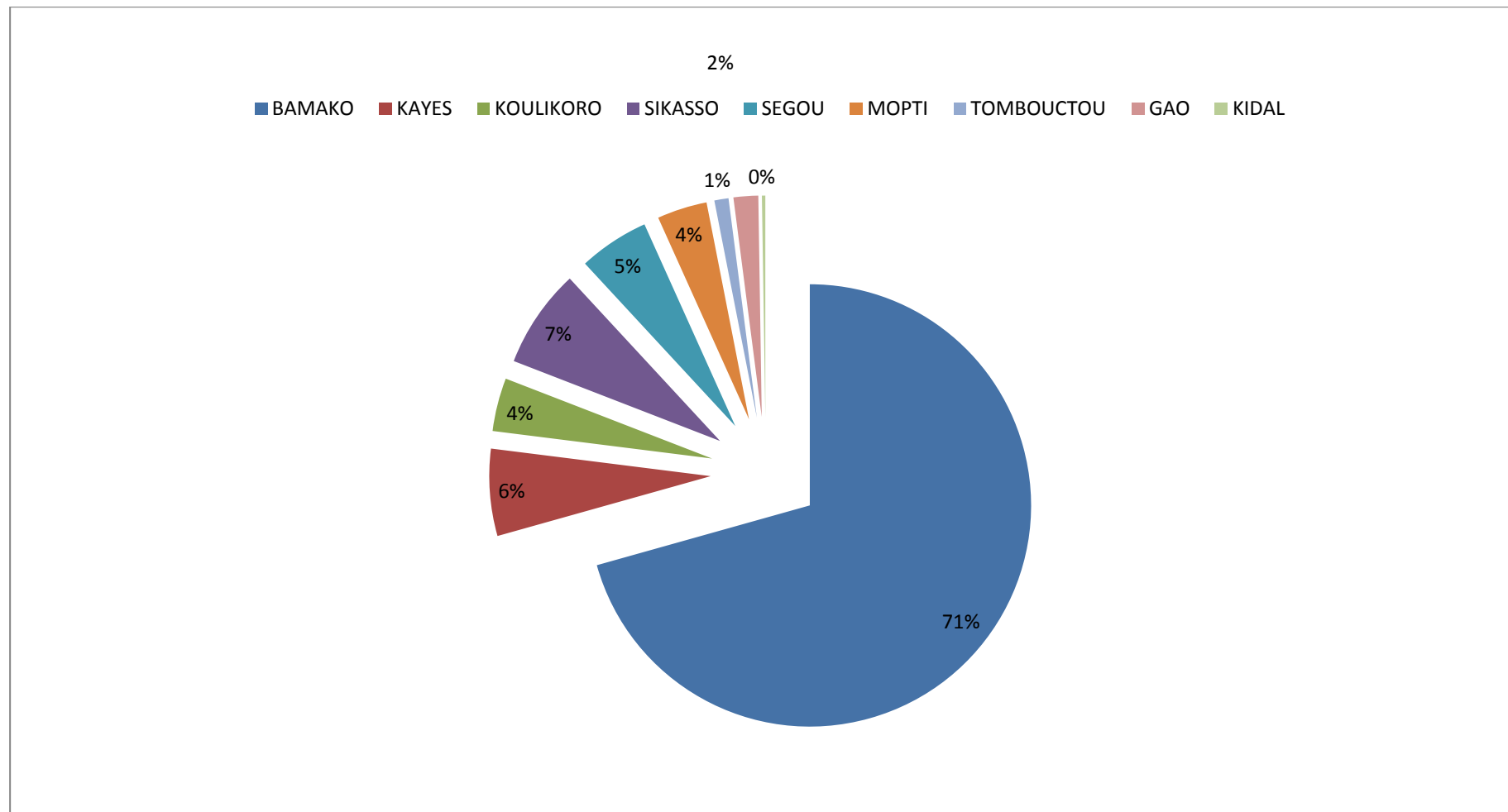
# PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR REGION

unité : nombre de véhicule  
( situation du 1/1/1995 au 31/12/ 2011)

REGION	BAMAKO	KAYES	KOULIKORO	SIKASSO	SEGOU	MOPTI	TOMBOUCTOU	GAO	KIDAL	TOTAL
<b>GENRE</b>										
<b>MOTO</b>	12 045	4407	2122	8 650	4734	5771	1350	2350	230	<b>41 659</b>
<b>VP</b>	101 795	6 880	4561	4 175	4 161	1 072	779	1348	223	<b>124 994</b>
<b>V.TRANSP. COMMUN</b>	18289	1205	1 506	1633	1344	603	64	140	16	<b>24 800</b>
<b>CAMION</b>	10 806	1659	627	926	796	907	201	288	38	<b>16 248</b>
<b>CAMIONNETTE</b>	13977	1165	906	1702	1071	535	232	323	102	<b>20 013</b>
<b>REMORQUE</b>	111	7	10	14	0	1	0	0	0	<b>143</b>
<b>SEMI/REMORQUE</b>	6832	469	151	903	578	233	4	99	5	<b>9 274</b>
<b>TRACTEUR ROUTIER</b>	8267	514	97	598	547	246	11	71	6	<b>10 357</b>
<b>AUTRES VEHICULES</b>	10295	90	73	85	64	63	23	31	18	<b>10 742</b>
<b>TOTAL</b>	<b>182 417</b>	<b>16 396</b>	<b>10 053</b>	<b>18 686</b>	<b>13 295</b>	<b>9 431</b>	<b>2 664</b>	<b>4 650</b>	<b>6386</b>	<b>258 230</b>

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

## REPARTITION DU PARC ROUTIER PAR REGION D'IMMATRICULATION



# VEHICULE ROUTIERS IMMATRICULES

unité : nombre de véhicule  
( situation du 1/1/2011 au 31/12/ 2011 )

REGION	BAMAKO	KAYES	KOULIKORO	SIKASSO	SEGOU	MOPTI	TOMBOUCTOU	GAO	KIDAL	TOTAL
<b>GENRE</b>										
<b>MOTO</b>	555	2323	270	1 585	1847	2394	411	207	2	<b>9 594</b>
<b>VP</b>	11 935	403	580	160	159	137	72	107	30	<b>13 583</b>
<b>V.TRANSP. COMMUN</b>	1742	36	96	42	22	31	4	19	0	<b>1 992</b>
<b>CAMION</b>	1 388	121	92	53	48	33	30	37	6	<b>1 808</b>
<b>CAMIONNETTE</b>	1849	113	95	42	44	32	34	44	12	<b>2 265</b>
<b>REMORQUE</b>	6	0	0	2	0	0	0	0	0	<b>8</b>
<b>SEMI/REMORQUE</b>	1069	38	20	85	36	21	0	12	0	<b>1 281</b>
<b>TRACTEUR ROUTIER</b>	1225	58	18	104	50	28	0	15	1	<b>1 499</b>
<b>AUTRES VEHICULES</b>	269	18	6	18	24	22	38	12	0	<b>407</b>
<b>TOTAL</b>	<b>20 038</b>	<b>3 110</b>	<b>1 177</b>	<b>2 091</b>	<b>2 230</b>	<b>2 698</b>	<b>589</b>	<b>453</b>	<b>51</b>	<b>32 437</b>

NB : Véhicules immatriculés dans la série normale

Source : fichier carte grise

# PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR GENRE ET AGE

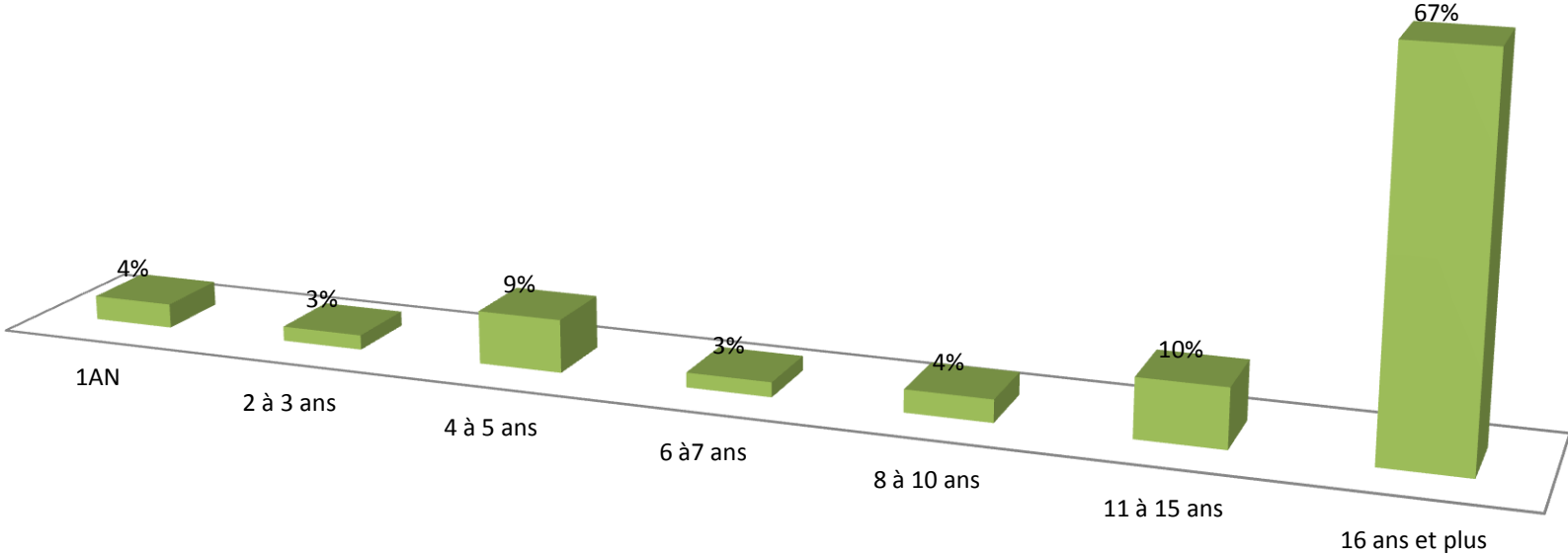
unité : nombre de véhicule  
( situation du 1/1/2011 AU 31/12/ 2011 )

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	
<b>MOTO</b>	9598	3355	20565	2798	2447	624	2708	<b>41659</b>
<b>VP</b>	574	1503	2014	2389	5401	20078	93045	<b>124994</b>
<b>V.TRANSP. COMMUN</b>	313	397	65	74	84	733	23134	<b>24800</b>
<b>CAMION</b>	51	62	64	30	96	696	15249	<b>16248</b>
<b>CAMIONNETTE</b>	396	677	729	883	1464	2932	12932	<b>20013</b>
<b>REMORQUE</b>	0	0	0	0	0	31	112	<b>143</b>
<b>SEMI/REMORQUE</b>	264	343	287	268	362	357	7393	<b>9274</b>
<b>TRACTEUR ROUTIER</b>	259	298	233	232	405	1142	7788	<b>10357</b>
<b>AUTRES VEHICULES</b>	14	14	86	16	15	72	10525	<b>10742</b>
<b>TOTAL</b>	<b>11023</b>	<b>6649</b>	<b>24043</b>	<b>6690</b>	<b>10274</b>	<b>26665</b>	<b>172886</b>	<b>258230</b>

**NB : Véhicules immatriculés dans la série normale**

**Source : fichier carte grise**

### Répartition des véhicules par âge en (%)



# PARC DES VEHICULES ROUTIERS PAR TYPE DE CARBURANT

unité : nombre de véhicule

(situation du 0 1/01/1995 au 31/12/ 2011)

TYPE DE CARBURANT GENRE DE VEHICULE	GAZ-OIL		ESSENCE		sans carburant		TOTAL	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
MOTO			41659	34,56			<b>41659</b>	16,13
VP	54902	46,72	70054	58,12			<b>124994</b>	48,40
V.TRANSP. COMMUN	22187	18,88	2613	2,17			<b>24800</b>	9,60
CAMION	15606	13,28	642	0,53			<b>16248</b>	6,29
CAMIONNETTE	14456	12,30	5557	4,61			<b>20013</b>	7,75
TRACTEUR ROUTIER	10357	8,81					<b>10357</b>	4,01
REMORQUE					143	0,71	<b>143</b>	0,06
SEMI/REMORQUE					9274	46,00	<b>9274</b>	3,59
AUTRES VEHICULES					10742	53,29	<b>10742</b>	4,16
<b>TOTAL</b>	<b>117508</b>	<b>100%</b>	<b>120525</b>	<b>100</b>	<b>20159</b>	<b>100</b>	<b>258230</b>	<b>100</b>

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/ 2011)

CARROSSERIE	CITERNE SPIROS		PLATEAU RIDELLE		PLATEAU		FOURGON		BENNE		AUTRES		TOTAL
GENRE DE VEHICULE	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	
CAMION	425	19%	4156	46%	634	27%	2333	82%	7406	96%	820	82%	15774
SEMI-REMORQUE	1821	81%	4799	53%	1675	72%	499	18%	304	4%	176	17%	9274
REMORQUE	15	1%	91	1%	15	1%	12	0%	0	0%	10	1%	143
<b>TOTAL</b>	<b>2261</b>	<b>100</b>	<b>9046</b>	<b>100</b>	<b>2324</b>	<b>100</b>	<b>2844</b>	<b>100</b>	<b>7710</b>	<b>100</b>	<b>1006</b>	<b>100</b>	<b>25191</b>

**NB: Véhicules immatriculés  
dans la série normale**

**Source: fichier carte grise**

**TABLEAU D'ACCIDENTOLOGIE DE LA DNTTMF (année 2011)**

	NOMBRE								
	KAYES	Koulikoro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Total
<b>Types d'usagers impliqués</b>				<b>38</b>					<b>38</b>
<b>Piétons</b>	3		3	2	3		2		13
<b>Deux roues</b>	28	5	82		21		2		138
<b>Voitures particuliers</b>	22	13	54	12	28		2		131
<b>Transports collectifs</b>	6	8	14	18	4				50
<b>Poids lourds</b>	20	21	77	6	5				129
<b>Nombre de victimes</b>	<b>96</b>		<b>304</b>	<b>101</b>			<b>9</b>		<b>568</b>
<b>Tués</b>	16	19	32	44	7		3		128
<b>Blessés graves</b>	32	15	95	61	14		3		220
<b>Blessés légers</b>	44	31	157		15		1		248
<b>Nombre de tués</b>	<b>14</b>		<b>60</b>	<b>68</b>			<b>3</b>		<b>145</b>
<b>Piétons</b>	2		3	2	2		2		11
<b>Occupants Deux roues</b>	8	2	9	8	5		2		34
<b>Occupants Voitures particuliers</b>	3	1	2	6			2		14
<b>Occupants Transports collectifs</b>	3	13	7	44					67
<b>Occupants Poids lourds</b>	0	3	10	8					21
<b>Nombre de blessés graves</b>	<b>35</b>		<b>86</b>			<b>51</b>	<b>3</b>		<b>175</b>
<b>Piétons</b>	1		1		2		2		6
<b>Occupants Deux roues</b>	6		40		9		2		57
<b>Occupants Voitures particuliers</b>	13	2	7		3				25
<b>Occupants Transports collectifs</b>	10	13	10						33
<b>Occupants Poids lourds</b>	2		28						30
<b>Nombre de blessés légers</b>	<b>47</b>		<b>174</b>	<b>133</b>			<b>3</b>		<b>357</b>
<b>Piétons</b>	0		1	5			2		8
<b>Occupants Deux roues</b>	18	4	53	45	5		2		127
<b>Occupants Voitures particuliers</b>	10	17	21	22	10				80
<b>Occupants Transports collectifs</b>	17	9	62	57					145
<b>Occupants Poids lourds</b>	2	1	42	4					49
<b>Nbre de fiches BAAC reçues</b>	<b>3</b>	<b>34</b>	<b>8</b>		<b>32</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>77</b>
<b>Nombre de réquisitions</b>	<b>3</b>	<b>47</b>	<b>180</b>	<b>89</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>356</b>

# TRAFIC ROUTIER NATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES EN TONNES 2009

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

Source: Rapport DRTTF

# TRAFIC ROUTIER INTERNATIONAL DES HYDROCARBURES ( EN M3)

(année 2009 )

		DESTINATION									
		Régions	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal
<b>O R I G I N E S</b>	<b>Sénégal</b>	208635	79 780	0	0	1 324	0	0	0	0	<b>289739</b>
	<b>Mauritanie</b>	3143	533	0	0	0	0	0	0	0	<b>3676</b>
	<b>TOGO</b>	22806	55	0	20634	14405	7 540	0	2 284	0	<b>67724</b>
	<b>BENIN</b>	86825	0	0	54864	45473	28 502	0	3 005	0	<b>218669</b>
	<b>GHANA</b>	36618	280	0	0	7979	11 027	0		0	<b>55904</b>
	<b>RCI</b>	140474	35	47	76340	14120	36045	0	220	0	<b>267281</b>
	<b>Total</b>	<b>498501</b>	<b>80683</b>	<b>47</b>	<b>151 838</b>	<b>83301</b>	<b>83114</b>	<b>0</b>	<b>5 509</b>	<b>0</b>	<b>902993</b>

SOURCES : RAPPORTS DRT 2009

## TRAFIC ROUTIER NATIONAL DES HYDROCARBURES EN M3 2009

		DESTINATION									
Régions		BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Total
<b>O R I G I N E S</b>	<b>BKO</b>	0	5910	2963	17272	8281	4186	144	332	0	<b>39088</b>
	<b>Kayes</b>	737	38890	0	0	0	0	0	0	0	<b>39627</b>
	<b>KKORO</b>		6641	798	0	0	0	0	0	0	<b>7439</b>
	<b>Sikasso</b>	153	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>153</b>
	<b>Ségou</b>	454	0	0	0	15605	0	0	0	0	<b>16059</b>
	<b>Mopti</b>	214	0	110	0	198	0	1198	893	0	<b>2613</b>
	<b>Tmbouctou</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
	<b>Gao</b>	0	0	0	0	55	0	0	0	0	<b>55</b>
	<b>Kidal</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
	<b>Total</b>	<b>1558</b>	<b>51441</b>	<b>3871</b>	<b>17272</b>	<b>24139</b>	<b>4186</b>	<b>1342</b>	<b>1225</b>	<b>0</b>	<b>105034</b>

SOURCES : RAPPORTS DRT  
2009

# TRAFIC ROUTIER INTERNATIONAL DES MARCHANDISES SOLIDES ( EN TONNES )

(année 2009 )

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

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

# TRAFIC ROUTIER NATIONAL DU BETAIL ( NOMBRE DE TETES )2009

## DESTINATION

	DESTINATION																
	Kayes			Bko			Sikasso			Ségou			Total	Total	Total		
	Régions	ovins caprins	bovins	autres	Ovins/ Caprins	Bovins	Autres	Ovins/ Caprins	Bovins	Autres	Ovins/ Caprins	Bovins	Autres	Ovins/ Caprins	Bovins	Autres	
<b>O R I G I N E S</b>	Bko				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kayes	767	225		0	20	0	0	0	0	0	0	767	245	0		
	Kkoro	1724	2183		41 840	1 736	0	0	0	0	0	0	43 564	3 919	0		
	Sikasso	235			4 394	12 552	0	190	78	0	0		4 819	12 630	0		
	Ségou		247		136 011	23 512	0	280	58	0	0	0	136 291	23 759	0		
	Mopti				9 519	21 291	70	1 640	1 409	311	18 356	756	2 742	29 515	23 456	3 123	
	Tmbtou				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Gao				984	199	222	0	173	16	258		494	1 242	372	732	
	Kidal				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	<b>Total</b>				<b>192 748</b>	<b>59 310</b>	<b>292</b>	<b>2 110</b>	<b>1 718</b>	<b>327</b>	<b>18 614</b>	<b>756</b>	<b>3 236</b>	<b>213 472</b>	<b>61 784</b>	<b>3 855</b>	

SOURCES : RAPPORTS DRT 2009

# TRAFIC NATIONAL DES PASSAGERS ( EN NOMBRE )

## DESTINATION

		Régions	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbouctou	Gao	Kidal	Total
<b>O R I G I N E S</b>	<b>BKO</b>			246302	197242	456601	295310	190581	11709	76642		<b>1474387</b>
	<b>Kayes</b>	254553	100475	120								<b>355148</b>
	<b>KKORO</b>	170815	282437	15449	199127		325	750				<b>668903</b>
	<b>Sikasso</b>	11325	0	3025	11375	2941	1842	0	561	2722		<b>33791</b>
	<b>Ségou</b>	176395	0	695	5825	0	3995	164	856	70		<b>188000</b>
	<b>Mopti</b>	286614	21	12	55925	10152	0	3795	10513	6		<b>367038</b>
	<b>Tmbouctou</b>	520	0		336		150	1865				<b>2871</b>
	<b>Gao</b>	48206	0	0	1324	244	3983	214	21401	193		<b>75565</b>
	<b>Kidal</b>							67		95		<b>162</b>
	<b>Total</b>	<b>948428</b>	<b>629235</b>	<b>216543</b>	<b>730513</b>	<b>308647</b>	<b>200876</b>	<b>18564</b>	<b>109973</b>	<b>3086</b>		<b>3165865</b>

SOURCES : RAPPORTS DRT 2009

# TRAFIC INTERNATIONAL DES PASSAGERS (EN NOMBRE)

(année 2009 )

		DESTINATION											
O R I G I N E S	Régions	SENEGAL	Mauritanie	Gambie	RCI	B FASO	TOGO	GHANA	NIGERIA	NIGER	BENIN	Autres	Total
	<b>BKO</b>	29195	0	0	7913	0	0	0	0	0	0	40449	<b>77557</b>
	<b>Kayes</b>	0	902	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>902</b>
	<b>KKORO</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
	<b>Sikasso</b>	0	0	0	562	253	9	650	0	39	1127	0	<b>2640</b>
	<b>Ségou</b>	0	0	0	132	536	0	0	0	35	0	343	<b>1046</b>
	<b>Mopti</b>	0	0	0	3312	5199	0	1578	0	0	0	6081	<b>16170</b>
	<b>Gao</b>	0	0	0	0	0	0	184	0	31774	118	7653	<b>39729</b>
	<b>Kidal</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
	<b>Total</b>	<b>29195</b>	<b>902</b>	<b>0</b>	<b>11919</b>	<b>5988</b>	<b>9</b>	<b>2412</b>	<b>0</b>	<b>31848</b>	<b>1245</b>	<b>54526</b>	<b>138044</b>

## SITUATION DES RECETTES DE LA DNTTMF (année 2011)

ORIGINE										
act	KAYES	Koulikoro	Bko	Sikasso	Segou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Total
<b>CT</b>	2 989 000	2 890 500	67 385 000	15528000	4220000	725000	120000	1 009 000		94 866 500
<b>LV</b>				771000		0				771 000
<b>PC</b>	14 491 000	43 739 000	133 729 000	15135500	11352000	4390000	3233000	2 950 000	1170000	230 189 500
<b>AC</b>										
<b>CP</b>		15 000		45000	5000	0		10 000	5000	80 000
<b>CG</b>	23 370 500	15 787 750	282 436 500	22264250	18557000	7353500	1738500	4 546 500	705 500	376 760 000
<b>P.V.C</b>	9 593 250	3 423 000	82 944 500	9526500	4552000	2994500	503000	1 757 500	240 000	115 534 250
<b>EXP</b>		-		75750	1625000				20 000,000	1 720 750
<b>RM</b>									20 000,000	20 000,000
<b>VT</b>	4317000	54 000,00	20 247 500	674250	774750	464100	2284500	873 000	879000	30 568 100
<b>Total</b>	<b>54 760 750</b>	<b>65 909 250</b>	<b>586 742 500</b>	<b>64 020 250</b>	<b>41 085 750</b>	<b>15 927 100</b>	<b>7 879 000</b>	<b>11 146 000</b>	<b>3 039 500</b>	<b>850 510 100</b>

Source : rapports DRT  
2011

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
ANASER	36 772 500	54845000	357402500	13326500	26977000	9388500	6424000	7560000	2528500	515224500

## CARTES GRISES (année 2011)

	<b>BKO</b>	<b>Kayes</b>	<b>KKORO</b>	<b>Sikasso</b>	<b>Ségou</b>	<b>Mopti</b>	<b>Tbtou</b>	<b>Gao</b>	<b>Kidal</b>	<b>Total</b>
ImmatVelomoteur	1433		14			105				<b>1552</b>
ImmatMotocyclette		545	10	2499		150	27		13	<b>3244</b>
Ré-immat	2	0		452			1			<b>455</b>
Duplicatas	1355	59	74	90		17	25			<b>1620</b>
Duplicatas Moto		124		6		3				<b>133</b>
Régularisation	25									<b>25</b>
Mutation Véhic.	7783	124	426					80	6	<b>8419</b>
Mutation Moto	12	11								<b>23</b>
Mutation vélomot.										
Renouvellement	1040	71	100		190	71	6	85	1	<b>1564</b>
Chang.couleur plaq.	376		20	426	195	112				<b>1129</b>
Transformation	415		31							<b>446</b>
<b>TOTAL</b>	<b>26497</b>	<b>1117</b>	<b>1558</b>	<b>3727</b>	<b>565</b>	<b>805</b>	<b>145</b>	<b>388</b>	<b>72</b>	<b>34874</b>

Sources : rapports DRTTF 2011

## NOUVELLES DELIVRANCE PERMIS DE CONDUIRE (année 2011)

<b>Cat de permis</b>	<b>BKO</b>	<b>Kayes</b>	<b>KKORO</b>	<b>Sikasso</b>	<b>Ségou</b>	<b>Mopti</b>	<b>Tbtou</b>	<b>Gao</b>	<b>Kidal</b>	<b>Total</b>
<b>A1</b>	33	28	6	58	185	5	1	16	2	<b>334</b>
<b>A2</b>	59	105	11	845	183	4	11	100	4	<b>1322</b>
<b>AC</b>	14	16		17						<b>47</b>
<b>B</b>	14630	804	846	1070	185	320	349	269	166	<b>18639</b>
<b>C</b>	7348									<b>7348</b>
<b>BC</b>	6760	927	3246	522	310	243	453	13	70	<b>12544</b>
<b>F</b>	14	709		3		1				<b>727</b>
<b>TOTAL</b>	<b>28858</b>	<b>2589</b>	<b>4109</b>	<b>2515</b>	<b>863</b>	<b>573</b>	<b>814</b>	<b>398</b>	<b>242</b>	<b>40961</b>

Sources : rapports DRTTF 2011

## EXTENSION DE PERMIS DE CONDUIRE (année 2011)

Type d'extension	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
A à B					0	0	0		0	
B à A					0	0	0		1	1
B à C	2	15	14	145	211	8	8	18	2	423
C à D	918				0					918
C à E	411				0					411
E à D	11				0					11
A1 à B		11	35	1	183	11	0	16	3	260
A2 à B					0	0	5	52	0	57
A2 à BC								40		40
B à A1		7	10	2	136	3	0	21	0	179
B à A2		9		4	108	13	0	7	0	141
BC à A1		0	5	2		0	0		0	7
BC à A2		4	2	1		3	0		0	10
BCD à A2		1						1		2
BC à D	918	83	1002	85		35	20	20	0	2163
BCE à A2						1	0		0	1
BC à E	87	56	383	31		19	5	28	1	610
BCE à D	11	14	60	260	147	4	0		1	497
BCDE à A1				1		4	0		0	5
BCDE à A2						2	0		0	2
BCD à E	324	50	87	25	176	4	0	30	1	697
<b>TOTAL</b>	<b>2682</b>	<b>250</b>	<b>1598</b>	<b>557</b>	<b>961</b>	<b>107</b>	<b>38</b>	<b>233</b>	<b>9</b>	<b>6435</b>

Sources DRT 2012

### PERMIS DE CONDUIRE Duplicatas, échanges, renouvellement, reconstitution

Operations	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
Duplicatas	4025	254	3418	247	240	100	47	27	7	8365
Echanges	30	8	39	5	94	1	0		0	177
Renouvellements	1277	533	2772	764	199	190	115	45	12	5907
Reconstitutions	0	7	6	3		0	0		0	16
<b>TOTAL</b>	<b>5332</b>	<b>802</b>	<b>6235</b>	<b>1019</b>	<b>533</b>	<b>291</b>	<b>162</b>	<b>72</b>	<b>19</b>	<b>14465</b>

Sources DRT 2012

**RECAPITULATIF DES PERMIS DE CONDUIRE ( année 2011)**

Operations	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
Nlles délivrances	28885	2589	4149	2515	863	573	814	398	242	41028
Extensions	2682	250	1598	557	961	107	38	233	9	6435
Duplicatas	4025	254	3418	247	240	100	47	27	7	8365
Echanges	30	8	39	5	94	1	0	0	0	177
Renouvellement	1277	533	2772	764	199	190	115	45	12	5907
Reconstitutions	0	7	6	3	0	0	0	0	0	16
<b>TOTAL</b>	<b>36899</b>	<b>3641</b>	<b>11982</b>	<b>4091</b>	<b>2357</b>	<b>971</b>	<b>1014</b>	<b>703</b>	<b>270</b>	<b>61928</b>

**Sources : rapports DRTTF 2011**

## EXPERTISES (année 2011)

	<b>BKO</b>	<b>Kayes</b>	<b>KKORO</b>	<b>Sikasso</b>	<b>Ségou</b>	<b>Mopti</b>	<b>Tbtou</b>	<b>Gao</b>	<b>Kidal</b>	<b>Total</b>
Opera. techniques										
PVC	30064	3445	1392	3865	989	916	141	703	118	41633
PV de reception	3861	3211		25	770			47		7914
Expertise d'accident	105	52	47	180	1558	26		15		1983
Expert. Mecanique		391	95	239	549	61		48		1383
Véh. regularisation	59									59
Expertise de valeur										
Expertise de reforme										
Visites techniques	94560	5150	5700	6378	3810	2437	349	1072	148	119604
Retards visites tchniques	8060	14	25		442	179		253		8973
Revisites	7210	2	433	66	6994	220				14925
<b>TOTAL</b>	<b>143919</b>	<b>12265</b>	<b>7692</b>	<b>10753</b>	<b>15112</b>	<b>3839</b>	<b>490</b>	<b>2138</b>	<b>266</b>	<b>196474</b>

Source : rapports annuels DRTTF 2011

## CARTES DE TRANSPORT (année 2011)

REGION	BKO	Kayes	KKORO	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Total
GENRE DE VEHICULES										
Taxis 4/5 places	4496	13	40	1	2	2	1			<b>4555</b>
Taxis 9/10 places	1	2	42			2				<b>47</b>
Cttes bachées 15/16 places	82	1	1	1		1	3			<b>89</b>
Mini Bus de plus de 18 pls	1792		100	14	45	4	0			<b>1955</b>
Cars de plus 21 places	1895	8	61	170	212	10				<b>2356</b>
Camions jusqu'à 10T	1843	53	100	125	177	31	8			<b>2337</b>
Camions de 11 à 20 T	431	63	79	57	158	1		18		<b>807</b>
Camions de 21 à 25 T	5	17	10		116		4	21		<b>173</b>
camion de tprt de plus 25 T										
Tracteur routier	1933	82	85	880	95	13		25		<b>3113</b>
Semi-remorque jusqu'à 25T	11	5	39	747	144	6		15		<b>967</b>
Semi-remorque de plus 25T	3043	57	48	372	143	2		28		<b>3693</b>
Citerne jusqu'à 10 m3				3						<b>3</b>
Citerne de 11 m3 à 20 m3					10					<b>10</b>
Citernes de 21 à 25 m3										
Citernes au dessus de 25 m3	255	23			152	4				<b>434</b>
Remorques				3		1				<b>4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>15787</b>	<b>324</b>	<b>605</b>	<b>2373</b>	<b>1254</b>	<b>77</b>	<b>16</b>	<b>107</b>		<b>20543</b>

Source : rapports annuels DRTTF  
2011

# EVOLUTION DES PRIX INDICATIFS A LA POMPE (Année 2011)

## Hydrocarbures et Gaz Butane

Hydrocarbure	Janvier	Fevrier	Mars	Avril	Mai	Juin	Julliet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Super	680	680	695	695	695	695	695	695	695	695	695	695
Essence												
Pétrole	500	500	510	510	510	510	510	510	510	510	510	510
Gasoil	600	600	610	610	610	610	610	610	610	610	610	610
DDO	600	600	610	610	610	610	610	610	610	610	610	610
Fuel-oil(180)	410	410	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420
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

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

## EVOLUTION DES PRIX INDICATIFS DU GASOIL DE 2000 A 2011

MOIS	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
ANNEE												
2011	600	600	610	610	610	610	610	610	610	610	610	610
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**

<b>DONNEES DE BASE</b>			<b>DETAILS DE CALCUL</b>	<b>PRIX TTC</b> (FCFA/km)
Pays	Mali		<b>Coûts Fixes</b>	
Type de route	Route revêtue		Amortissement	62,50
Catégorie de véhicule	minibus		Frais financiers	0,00
Conditions économiques	déc.-11		Assurances véhicule	10,75
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances marchandises	0
Etat du véhicule à l'achat	Véhicules d'occas		Salaires et charges salariales	16,61
Marque et type	toyota hiace		Taxes et droits divers	5,00
Carburant utilisé	Gas-oil		<b>Total coûts fixes</b>	<b>94,86</b>
Capacité( charge utile)	18 places		<b>Coûts variables</b>	
Nombre total de pneus	5 (4+1desecours)		Carburant	61
<b>Éléments financiers</b>			Lubrifiants	4,00
<b>unité</b>	<b>Prix TTC</b>		Pneumatiques	6,00
Prix du véhicule avec pneu	(FCFA) 5 000 000		Entretien et réparation	15,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA) 60 000		Frais de route	0
Prix du carburant	(FCFA/L) <b>610</b>		<b>Total coûts variables</b>	<b>86,00</b>
Prix du lubrifiant	(FCFA/L) 1000		Frais généraux	18,09
Assurances véhicule	(FCFA/an) 430 000		<b>Coûts d'exploitation du véhicule</b>	<b><u>198,94</u></b>
Assurances personnes	(FCFA/an)		<b>COUT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE</b> (FCFA/V-km)	
Salaires équipe	(FCFA/mois) 45 000		Taux de remplissage	70% 15,79
Charges salariales	(FCFA/an) 124 200			80% 13,82
Frais de route	(FCFA/an)			90% 12,28
Taxes et droits divers	(FCFA/an) 200 000			100% 11,05
<b>Conditions d'exploitation</b>				
<b>unité</b>				
Ratio chauffeur/véhicule		1		
Durée de vie du véhicule	(années)	2		
Kilométrage annuel	(km/an)	<b>40 000</b>		
Durée de vie d'un train de pneus	(km)	40 000		
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	2000		
Consommation de carburant	(L/100km)	10		
Consommation de lubrifiants	(L/vidange)	8		
Entretien et réparation	(FCFA/an)	600 000		
Frais généraux	%autres coûts	10,00%		
Frais financiers sur le capital	%/an	0,00%		
Valeur résiduelle du véhicule	%prix véhicule	0,00%		

SOURCE: sur la base d'information fournies par les transporteurs routiers

(\*)Frais de routier (40000 FCFA /voyage)

(\*\*)taxes et droits pris en compte: TTR (230000fcfa/an),

DTR (16000fcfa/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		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali		<b>Coûts fixes</b>		
Type de route	RR Assez bon		Amortissement		160,00
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Frais financiers		180,00
Conditions économiques	déc.-11		Assurances véhicule		15,00
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule neuf		Salaires et charges salariales		19,56
Marque et type			Taxes et droits divers		16,70
Carburant utilisé	Gas-oil				
Capacité (charge utile)	40	tonnes	<b>Total Coûts fixes</b>		<b>391,26</b>
Nombre total de pneus	18	(16+2			
		secours)			
<b>Eléments financiers</b>			<b>Coûts variables</b>		
	<b>unité</b>	<b>Prix TTC</b>	Carburant		488,00
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	100 000	Lubrifiants		2,80
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	340 480	Pneumatiques		289,41
Prix du carburant	(FCFA/litre)	<b>610</b>	Entretien et réparation		160,00
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais de route		15,00
Assurances véhicule	(FCFA/an)	1500			
		000	<b>Total Coûts variables</b>		<b>955,21</b>
Assurances marchandises	(FCFA/an)				
Salaires équipage	(FCFA/mois)	130 000	Frais Généraux		134,65
Charges salariales	(FCFA/an)	396 240			
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 500	<b>Coût d'exploitation du véhicule</b>		
		000			<b>1481,12</b>
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 670			
		000			
<b>Conditions d'exploitation</b>					(FCFA/T-Km)
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de chargement moyen	80%	46,28
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	5	Aller-retour	90%	<b>41,14</b>
Kilométrage annuel	(km/an)	100 000		100%	37,03
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	20 000		120%	<b>30,86</b>
Kms parcourus entre deux vidanges	(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 coûts)	10,0%			
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	18,0%			
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	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 :**

<b>DONNEES DE BASE</b>			<b>DETAILS DE CALCUL</b>	
Pays	Mali			Prix TTC (FCFA/Km)
Type de route	Route en terre et piste en état passable		<b>Coûts fixes</b>	
Catégorie de véhicule	Camion moyen		Amortissement	84,38
Conditions économiques	décembre 2011	1	Frais financiers	0,00
<b>Caractéristiques du véhicule</b>			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 (6+1 de secours)		<b>Total Coûts fixes</b>	182,66
Nombre total de pneus	7		<b>Coûts variables</b>	
<b>Eléments financiers</b>	<b>unité</b>	<b>Prix TTC</b>	Carburant	381,25
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	27 000	Lubrifiants	14,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	345 000	Pneumatiques	64,69
Prix du carburant	(FCFA/litre)	<b>610,00</b>	Frais de route	65,00
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	<b>Total Coûts variables</b>	674,94
Assurances véhicule	(FCFA/an)	520 000	Frais Généraux	42,88
Assurances marchandises	(FCFA/an)	60 000	<b>Coût d'exploitation du véhicule</b>	900,48
Salaires équipage	(FCFA/mois)	1 040		(FCFA/T-Km)
Charges salariales	(FCFA/an)	000	Taux de chargement moyen	
Frais de route (*)	(FCFA/an)	332 600	50%	180,10
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)		60%	150,08
<b>Conditions d'exploitation</b>	<b>unité</b>		70%	128,64
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	80%	112,56
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	20	Tarifs pratiqués	(FCFA/T-Km)
Kilométrage annuel	(km/an)	16 000		
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	32 000		
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	2 000		
Consommation de carburant	(litres/100 km)	63		
Consommation de lubrifiants	(l/vidange)	28		
Entretien et réparation	(FCFA/an)	2400 000		
Frais généraux	(% autres coûts)	5,0%		
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	0,0%	- distance moyenne de transport	km
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	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-15 Accidents corporels de la circulation routière

## (District de Bamako)

Désignation	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Nombre d'accidents</b>	<b>1 150</b>	<b>2 405</b>	<b>1 358</b>	<b>1 585</b>	<b>2 349</b>	<b>2 333</b>	<b>2 933</b>	2918	2568	2090	2579
- piétons	355	370	421	427	369	643	910	842	760	563	645
- deux-roues	747	854	979	1406	825	2124	3252	3429	2934	1978	2587
- voitures particulières	792	810	752	684	830	958	1101	936	1053	114	117
- transports collectifs	292	283	287	481	223	435	797	1881	571	284	229
- poids lourds	81	88	106	83	102	133	132	81	132	24	24
<b>Nombre de victimes</b>	<b>1 413</b>	<b>1 499</b>	<b>1 901</b>	<b>2 059</b>	<b>2 425</b>	<b>2 832</b>	<b>3 743</b>	4095	3398	2963	3602
- tués	132	149	140	170	180	168	155	157	156	171	194
- blessés graves	685	642	898	737	750	1388	1808	1840	1602	1408	1825
- blessés légers	596	708	863	1152	1495	1276	1780	2098	1760	1384	1583
<b>Nombre de tués</b>	<b>132</b>	<b>149</b>	<b>127</b>	<b>170</b>	<b>190</b>	<b>168</b>	<b>155</b>	157	156	171	194
- piétons	63	65	66	66	72	69	46	53	54	65	68
- occupants deux-roues	39	54	42	67	69	79	102	97	86	89	110
- occupants voitures particulières	14	22	12	8	12	8	6	2	7	7	4
- occupants transports collectifs	11	7	5	19	22	9	1	2	9	10	9
- occupants poids lourds	5	6	2	10	15	3	0	3	0	0	3
<b>Nombre de blessés graves</b>	<b>685</b>	<b>642</b>	<b>813</b>	<b>737</b>	<b>887</b>	<b>1 388</b>	<b>1 808</b>	1840	1602	1408	1825
- piétons	175	163	153	177	185	324	479	501	362	342	408
- occupants deux-roues	353	321	388	384	500	854	1196	1233	1119	958	1327
- occupants voitures particulières	83	90	128	65	80	107	63	69	50	36	44
- occupants transports collectifs	66	31	119	91	97	92	67	32	71	70	39
- occupants poids lourds	8	29	25	20	25	11	3	5	0	2	7
<b>Nombre de blessés légers</b>	<b>596</b>	<b>708</b>	<b>863</b>	<b>1 152</b>	<b>1 348</b>	<b>1 276</b>	<b>1 780</b>	2098	1760	1384	1583
- piétons	119	125	160	190	225	240	312	269	256	156	169
- occupants deux-roues	315	420	480	690	795	858	1152	1648	1277	930	1155
- occupants voitures particulières	116	81	104	60	80	73	91	92	54	72	69
- occupants transports collectifs	39	76	107	194	200	73	91	95	173	204	176
- occupants poids lourds	7	9	12	18	48	15	16	2	0	22	14

Source : DRCTU - District de Bamako

2011

### DISTANCES KILOMETRIQUES (ROUTE)

	Bamako	Bla	Bougouni	Gao	Kayes	Koutiala	Mopti	Niono	San	Ségou	Sikasso	Tombouctou
<b>Bafoulabé</b>	413	729	576	1610	130	804	1053	265	840	648	787	1320
<b>Bamako</b>		316	163	1197	598	391	640	421	427	235	374	907
<b>Badiangara</b>	691	375	736	632	1289	387	75	1112	264	456	525	773
<b>Bla</b>	316		426	881	914	75	324	737	111	81	215	753
<b>Bougouni</b>	163	426		1242	761	351	685	584	486	382	211	1054
<b>Djéné</b>	567	251	612	688	1165	261	131	988	140	332	401	829
<b>Douentza</b>	800	484	845	397	1398	494	184	1221	373	565	634	538
<b>Gao</b>	1197	881	1242		1795	891	581	1618	770	962	1031	424
<b>Goundam</b>	810	656	957	521	1408	731	980	1231	767	575	871	97
<b>Gourma-Rhaous</b>	1198	882	1243	313	1796	892	582	1619	771	963	1032	140
<b>Kayes</b>	598	941	761	1795		989	1238	251	1025	833	972	1505
<b>Kénieba</b>	549	865	712	1746	238	940	1189	414	976	784	923	1456
<b>Kidal</b>	1539	1223	1584	342	2137	1233	923	1960	1112	1304	1373	627
<b>Kita</b>	185	501	348	1382	358	576	825	264	612	420	559	1092
<b>Kolokani</b>	124	440	287	1321	474	515	764	297	551	359	498	1031
<b>koulikoro</b>	57	373	220	1254	655	448	697	478	484	292	431	964
<b>Koutiala</b>	391	75	351	891	989		334	812	135	156	140	828
<b>Ménaka</b>	1502	1186	1547	305	2100	1196	886	1923	1075	1267	1336	729
<b>Mopti</b>	640	324	685	581	1238	334		1061	213	405	474	722
<b>Nara</b>	374	413	537	1294	550	488	737	299	524	332	748	676
<b>Niono</b>	349	195	496	1076	947	270	519		306	114	410	558
<b>Nioro</b>	421	737	584	1618	251	812	1061	517	848	656	795	1328
<b>San</b>	427	111	486	770	1025	135	213	848		192	275	864
<b>Ségou</b>	235	81	382	962	833	156	405	656	192		269	672
<b>Sévaré</b>	628	312	673	569	1226	322	12	1049	201	393	462	710
<b>Sikasso</b>	374	215	211	1031	972	140	474	795	275	296		968
<b>Tessalit</b>	1714	1398	1759	517	2312	1408	1098	2135	1287	1479	1548	802
<b>Tombouctou</b>	907	753	1054	424	1505	828	722	1328	864	672	968	

Source: Carte Générale du Mali (IGM)

# TRANSPORT FERROVIAIRE



**EVOLUTION DES INDICATEURS  
DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES**

Indicateurs	unité	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Longueur réseau ferroviaire	km	729	729	729	729	729	729	729	723
Longueur voie principale	km	643	643	643	643	643	643	643	643
Longueur voie de service	km	70	70	70	70	70	70	70	70
Longueur voie de branchement particuliers et de déserte	km	15	15	15	15	15	15	15	10
Densité ferroviaire	%	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59
Effectif moyen locomotives	Nombre	14	12	13	12	11	11	11	8

Source : CPS/MET - TRANSRAIL

# EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES

DESIGNATION	2009	2010	2011
<b>INTERUPTION ET RALENTISSEMENT VOIE</b>			
Nombre de ralentissement instaurés	32	1	ND
Nombre de ralentissements relevés (réduction de la longueur)	50	1	ND
Nombre de ralentissements en fin de mois	945	22	ND
Dont instaurés depuis plus de 30 jours	41	2	ND
Dont instaurés depuis plus de 60 jours	20	0	ND
Dont instaurés depuis plus de 90 jours	874	19	ND
Longueur cumulée des ralentissements instaurés plus 90 j	213,204	70	80
<b>TELECOMMUNICATIONS</b>			
Nombre d'interruptions circuit de régulation	ND	ND	ND
Durée totale des interruptions circuit régulation (h)	ND	ND	ND
Durée totale des interruptions circuit omnibus	ND	ND	ND
Durée totale des interruptions circuit omnibus (h)	ND	ND	ND
Nombre d'interruptions liaison sotelma	ND	ND	ND
Nombre d'interruptions liaison radio BLU (h)	ND	ND	ND
Nombre d'interruptions liaison radio VHF/UHF	ND	ND	ND
Nombre d'interruptions liaison radio VHF/UHF (h)	ND	ND	ND
	ND	ND	ND
<b>INCIDENTS D'EXPLOITATION</b>			
Nombre de déraillement train de voyageur en plein voie	ND	ND	ND
Nombre de déraillement train de marchandises en plein voie	ND	203	205
Durée totale interception pleine voie due aux déraillements (h)	ND	2058:11:00	3075:41:00
Nombre de déraillement sur voie de service	ND	ND	ND
Nombre de tamponnement et collisions	ND	ND	ND
Nombre de blessés dus à l'activité ferroviaire	ND	ND	ND
Nombre de mort dus à l'activité ferroviaire	ND	ND	ND
	ND	ND	ND

Source: TRANS RAIL S.A

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

## PERFORMANCES DU MATERIEL ROULANT

DESIGNATION	2009	2010	2011
<b>LOCOMOTIVES DE LIGNE</b>			
Parc total	20	20	20
Parc en exploitation	14	14	14
Effectif moyen du parc locomotives (*)	11	11	8
Taux de disponibilité (%)	80	78%	59%
Nombre de détresses aux 100000km	22	14	17
Taux d'utilisation (%) (**)	67	67	76%
Kilométrage mensuel par locomotive disponible(km)	7369	8286	8131
Temps d'utilisation moyen par jour d'une locomotive de fret (h)	16	16	18
Vitesse moyenne d'utilisation ( km/h)	17	19	17
<b>WAGONS MARCHANDISES</b>			
Parc en exploitation	610	551	577
Effectif moyen disponible (**)	549	491	413
Taux de disponibilité parc (%)	90	89	89
Nombre de wagon chargés (montée 7785+descente 2183)		1718	9968
Rotation moyenne par wagon disponible (jours)	21	16	19
<b>WAGONS MARCHANDISES DES PARTICULIERS</b>			
Parc en exploitation	-		
Taux de disponibilité (%)	-		
Nombre de wagon chargés	-		
Rotation moyenne par disponible (jours)	-		
<b>VOITURES VOYAGEURS</b>			
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

DESIGNATION	2009	2010	2011
<b>OFFRE DE TRANSPORT (000 000 sko )</b>			
Trafic National au Mali	56,258	57,516	57,134
Trafic International au Mali	3,054	0,000	0
Trafic International au Sénégal	8,190	0,000	0
Total sko	67,501	57,930	57,134
<b>NOMBRE DE VOYAGEURS ( u )</b>			
Trafic National au Mali	109 434	112 687	111 139
Trafic International au Mali	633		0
Trafic International au Sénégal	1 604		0
Total	111 671	112 687	111 139
<b>VOLUME ( 000 000 vk )</b>			
Trafic National au Mali	43,673	44,971	44,353
Trafic International au Mali	1,870		0
Trafic International au Sénégal	12,083		0
Total voyageur -km	57,626	44,971	44,353
<b>RECETTES VOYAGEUR (000 000 FCFA )</b>			
Trafic National au Mali	414,604	431,857	428,194
Trafic International au Mali	11,938	271,324	0
Trafic International au Sénégal	29,223		0
Total recettes voy et Bag (000 000 FCFA)	455,765	431,857	428,194
<b>RECETTES BAGAGES (000 000 FCFA )</b>			
Trafic National au Mali	63,568	57,811	77,947
Trafic International au Mali	338,955	271,325	201,553
Trafic International au Sénégal	85,611		0
Total recettes Bag (000 000 FCFA)	488,134	329,135	279,5
Total recettes voy et Bag (000 000 FCFA)	943,9	761,0	707,695
<b>TAUX D'OCCUPATION moyen ( % )</b>			
Trafic National au Mali	78%	78%	78%
Trafic International au Mali	61%		
Trafic International au Sénégal	148%		
TAUX D'OCCUPATION moyen ( % )	85%	78%	78%
<b>RECETTES PAR VK ( FCFA )</b>			
Trafic National au Mali	9	10	10
Trafic International au Mali	6		
Trafic International au Sénégal	2		
Recettes moyenne par vk ( FCFA )	8	10	10

Source: TRANS RAIL S.A

## RESULTATS DU TRAFIC MARCHANDISES

DESIGNATION	REALISATION	REALISATION
TONNE (000t)(*)	2010	2011
Hydrocarbure Mali	9,16	7,53
Autres Hydrocarbures	0,28	-
Conteneurs	133,88	97,02
Engrais et pesticides	49,32	61,39
Céréales	29,2	27,72
Sel	0,29	0,58
Sucres et produits alimentaires	18,69	13,73
Ciment et matériaux de constructions	64,71	42,23
Coton	3,24	4,61
attapulгите	101,71	81,05
Soufre*	-	-
Autres	29,46	44,81
<b>Total</b>	439,93	380,66
Nombre de wagons chargés en montée	9534	7785
Nombre de wagon chargés en descente	1718	2183
Chargement moyen par wagon	39	38
VOLUME (000000tk)(*)		
Hydrocarbure Mali	10,29	8,12
Autres Hydrocarbures	0,03	-
Conteneurs	163,5	119,05
Engrais et pesticides	60,61	75,4
Céréales	29,12	32,48
Sel	4,97	0,17
Sucres et produits alimentaires	22,06	16,79
Ciment et matériaux de constructions	63,14	39,64
Coton	3,38	5,48
attapulгите	5,9	4,62
Soufre*	-	-
Autres	34,64	53,29
<b>Total</b>	397,63	355,04

NB: Conteneur en descente il s'agit là du coton conteurisé

Source: TRANS RAIL S.A

**SYNTHESE ELEMENTS  
FINANCIERS EN MILLIONS DE FCFA**

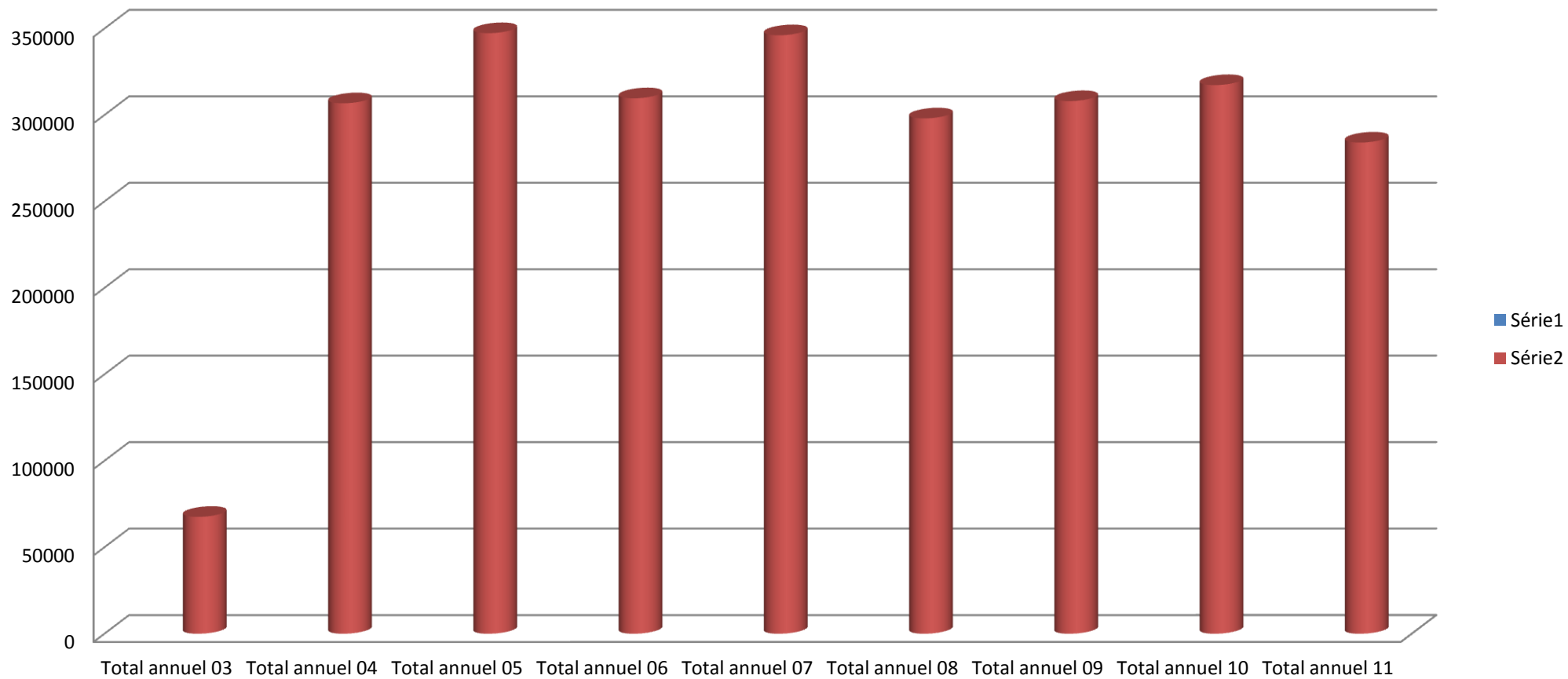
DESIGNATION				
	2008	2009	2010	2011
Voyageurs, bagages et express	1512	1360	1243	997
Marchandises	13610	13679	13819	11732
Divers	2769	4300	2483	2622
<b>TOTAL PRODUIT D'EXPLOITATION</b>	<b>17891</b>	<b>19339</b>	<b>17545</b>	<b>15351</b>
Charges d'exploitation (hors provisions et redevances)	17552	16999	17520	17146
<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION</b>	<b>322</b>	<b>1661</b>	<b>-747</b>	<b>2566</b>
Redevances	661	678	771	771
Dotations amortissements et provisions	2934	2420	1948	1948
<b>TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>21146</b>	<b>20097</b>	<b>20240</b>	<b>19865</b>
Produits financiers				
Charges financières	725	1352	1371	1091
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>725</b>	<b>-1352</b>	<b>1371</b>	<b>1091</b>
Produits hors exploitation (,,)				
Charges hors exploitation	7	-129	379	1057
<b>RESULTAT AVANT IMPOTS</b>	<b>3987</b>	<b>-2239</b>	<b>-3687</b>	<b>-4548</b>
Impôts	63	63	63	54
<b>RESULTAT APRES IMPOTS</b>	<b>4050</b>	<b>2302</b>	<b>3751</b>	<b>4602</b>

Source: Transrail S.A

## RÉSULTATS DE TRAFIC SUR L'AXE FERROVIAIRE DAKAR-BAMAKO

DÉSIGNATION	TRAFIC (Tonne)					TOTAL GENERAL Tonne	NOMBRE WAGON		
	NATIONAL		INTERNATIONAL		S/TOTAL		CHARGE		
	SENEGAL	MALI	MONTE	DESCENTE			MONTEE	DESCENTE	TOTAL
<b>Total annuel 03</b>	21368	10690	48438	19166	67604	99662			
<b>Total annuel 04</b>	133393	38529	234086	72734	306820	478742			
<b>Total annuel 05</b>	149129	18128	266301	81068	347369	373196	8500	3654	12154
<b>Total annuel 06</b>	47868	15643	244162	65523	309685	388080	7938	2779	10717
<b>Total annuel 07</b>	26240	15685	289420	56735	346155	378986	10117	2584	12701
<b>Total annuel 08</b>	65962	14949	244389	53686	298075	390753	8810	2344	11124
<b>Total annuel 09</b>	56938	25743	266493	41579	308072	439926	8884	1850	10734
<b>Total annuel 10</b>	101953	20640	276925	40408	317333	380661	9534	1718	11252
<b>Total annuel 11</b>	81048	15520	227294	56799	284093	380661	7785	2183	9968
<b>Source : Transrail S.A</b>									

## Evolution Trafic Ferroviaire International Marchandises (en tonnes)



# ***TRANSPORT FLUVIAL***



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

Section	Long (km)	Période de navigabilité	Conditions de navigabilité
<b>A - Fleuve Niger</b>			
<b>1 - Bief aval (Koulikoro-Mopti-Gao-Ansongo)</b>			
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
Gao - Ansongo	100	id	entrée à l'escale de Gao très ensablée zone de vallée fossile
<b>2 - Bief amont (Bamako-Kouroussa)</b>			
Bamako - Kankan	385	de fin juin à début décembre	lit unique sur formations rocheuses
Kankan - Kouroussa	145	id	id
<b>3 - Biefs adjacents ( Canaux de l'Office du Niger, Diaka, Bani, Bara-Issa, Milo)</b>			
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	159	de fin juin à début décembre	lit unique sur formations rocheuses
<b>B - Fleuve Sénégal</b>			
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	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
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 national sur le Niger	km	1308	1308	1308	1308	1308	1308	1308
Période de navigabilité	mois	5 à 7	5 à 6	4 à 5	4 à 5	4 à 5	4 à 5	4 à 5

**Source : CPS/MET - COMANAV**

**N-2 Caractéristiques de la flotte fluviale 2011**  
**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	1	448	130	448	130
Pousseur	Moussa 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
Barge 200 t	N°1 2-3-4-5-6	5		200		1 000
Chaland 85 t	Quartz n° 3 6	2		85		190
Chaland 150 t	Quartz n°19	1		150		150
<b>Total matériel flottant CMN</b>		<b>27</b>			<b>1 141</b>	<b>6 265</b>

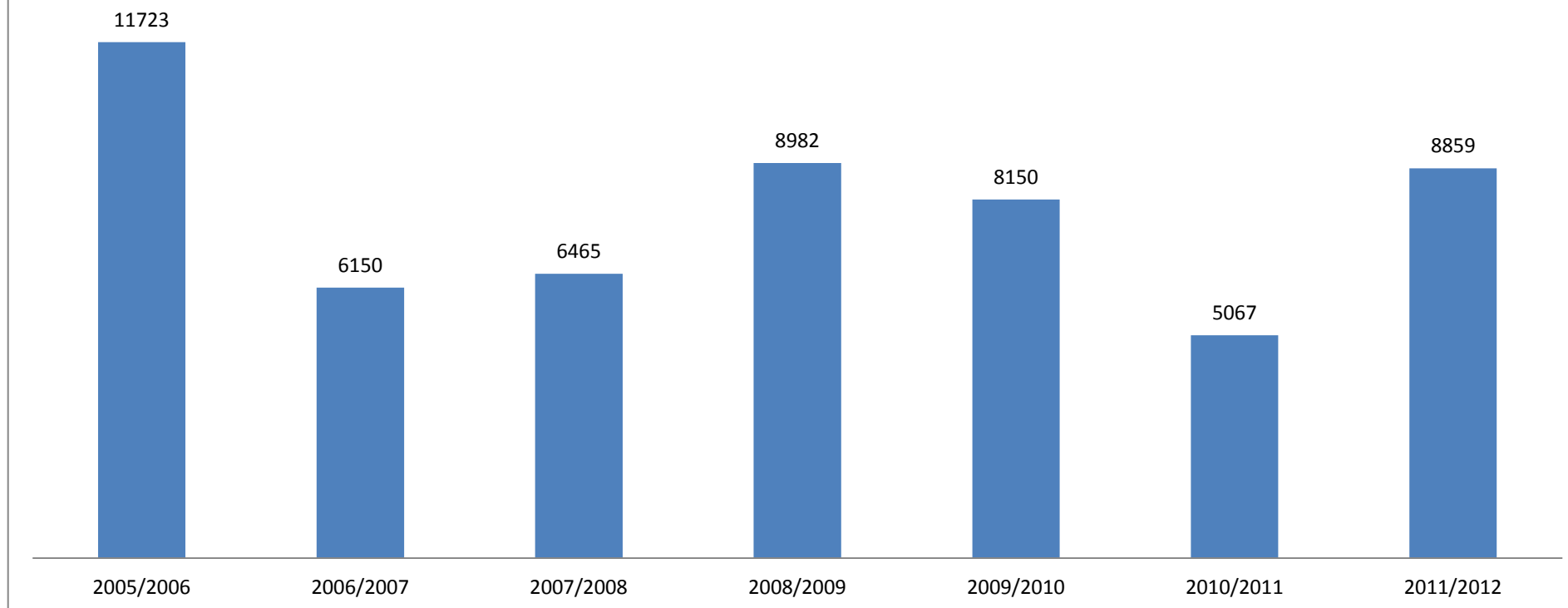
**Source :** Compagnie Malienne de Navigation COMANAV (CMN)

## N-3 Trafic Des Principales Escales Fluviales De La Comanav

Escale portuaire	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012
<b>1. Tonnage embarqué (en tonnes)</b>							
<b>Total</b>	<b>11723</b>	<b>6150</b>	<b>6465</b>	<b>8982</b>	<b>8150</b>	<b>5067</b>	<b>8859</b>
Koulikoro	656	351	164	565	394	ND	721
Niamina	0	1	1	0	3	ND	1
Ségou	1404	395	125	539	266	ND	168
Markala	6	2	11	2	10	ND	2
Dioro	1	1	0	0	0	ND	9
Macina	2	1	0	8	2	ND	2
Diafarabé	0	0	0	0	0	ND	0
Mopti	7861	4612	5746	7128	6632	ND	6256
Aka	0	0	2	0	1	ND	0
Niafunké	93	42	24	99	101	ND	16
Tonka	121	77	81	113	112	ND	49
Diré	517	195	155	159	286	ND	106
Kabara	243	201	80	170	237	ND	441
Modiokoy	1	0	2	3	5	ND	2
Rharous	15	14	59	16	11	ND	36
Temera	0	0	5	1	1	ND	8
Bourem	44	21	0	30	8	ND	10
Bamba	2	12	8	25	24	ND	83
Gao	756	223	0	123	57	ND	946
			59			ND	
<b>2. Tonnage débarqué (en tonnes)</b>							
<b>Total</b>	<b>11723</b>	<b>6150</b>	<b>6523</b>	<b>8982</b>	<b>8150</b>	<b>5067</b>	<b>8859</b>
Koulikoro	489	201	72	108	163	ND	543
Niamina	0	1	2	0	0	ND	16
Ségou	175	122	27	30	116	ND	263
Markala	12	5	3	2	4	ND	6
Dioro	0	0	0	1	0	ND	3
Macina	2	4	2	1	9	ND	0
Diafarabé	3	5	0	6	1	ND	3
Mopti	457	145	119	161	172	ND	479
Aka	2	10	2	3	2	ND	1
Niafunké	75	98	63	414	162	ND	101
Tonka	286	150	25	378	74	ND	63
Diré	369	336	67	1292	1822	ND	1461
Kabara	8456	4746	5763	6055	5042	ND	5036
Modiokoy	3	4	8	10	3	ND	2
Rharous	31	52	43	86	101	ND	33
Temera	4	3	36	13	6	ND	4
Bourem	39	66	13	144	128	ND	66
Bamba	270	20	134	84	61	ND	15
Gao	1050	183	145	193	281	ND	761
<b>3. Tonnage total (en tonnes)</b>							
<b>Total</b>	<b>23445</b>	<b>12301</b>	<b>13048</b>	<b>17964</b>	<b>16298</b>	<b>1013</b>	<b>17718</b>
Koulikoro	1146	551	236	674	557	ND	1264
Niamina	0	2	2	1	3	ND	17
Ségou	1579	517	152	569	382	ND	431
Markala	18	7	14	5	13	ND	8
Dioro	1	1	0	1	1	ND	12
Macina	4	5	2	8	11	ND	2
Diafarabé	3	5	0	6	1	ND	3
Mopti	8318	4758	5865	7289	6803	ND	6736
Aka	2	10	4	3	4	ND	1
Niafunké	169	140	87	513	263	ND	117
Tonka	407	227	106	491	186	ND	113
Diré	886	532	222	1451	2108	ND	1567
Kabara	8699	4946	5843	6225	5279	ND	5477
Modiokoy	5	4	9	13	8	ND	4
Rharous	46	66	103	103	112	ND	69
Temera	4	3	14	14	8	ND	12
Bourem	83	88	142	174	136	ND	77
Bamba	273	31	41	109	85	ND	98
Gao	1805	406	204	315	338	ND	1708

Source : Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV)

## Evolution du tonnage des marchandises transportées par la COMANAV de 2005 à 2012



## N-4 Production de la Compagnie Malienne de Navigation

Indicateur	Unité	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012
------------	-------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

### 1. Transport de voyageurs

nombre de voyageurs	nombre	7 082	5 647	8 215	5 187	5 297	7 858
voyageurs-kilomètres	milliers V-km	3 936	3 004	4 297 347	2 343	2 482	6 031
parcours moyen voyageur	km	556	532	523	452	468	767
parcours bateaux	bateaux-km	45 020	nd	nd			
nombre de rotations	nombre	21	18				17
voyageurs par rotation	nombre	337	nd	nd			462
recettes voyageurs	milliers FCFA	287 674	155 255	263 659	92 454	51 670	1E+05
recette par V-km	FCFA / V-km	73	52	61	39	<b>22,3</b>	24,8
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	5067	8859
tonnes-kilomètres	milliers de T-km	2 820	2 740	3854	3432	2354	4637
distance moyenne de transport	km	258	420	429	421	465	523
parcours bateaux	bateaux-km	50 312	nd			476	
nombre de rotations	nombre	27	22				25
tonnage par rotation	nombre	228	nd		247840	20390	354
recettes marchandises	milliers FCFA	260 430	225 866	271842	297840	86506	3E+05
recette par T-km	FCFA / T-km	92	82	70	86	<b>84</b>	74,12
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	2672
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 (COMANAV)

# ***TRANSPORT AERIEN***



# A-1 Principales Caractéristiques Des Aéroports 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/Senou	(b)	12°32N / 07°56W	1	3200 x 45	Béton bitumineux	Boeing 747 B.727/IL 18/ DC 6	ILS - VOR, Balisage lumineux
Gao	(b)	16°15N / 00°00E	1	2 500 x 45	Bitume	DC 6	Obstacles balisés
Goundam	(c)	16°21N / 03°36W	2	1 500 x 30	Latéritique	DC 4	Radiobalise MF
Kayes	(b)	14°29N / 11°24W	1	2700 x 45	Maccadam	B,747 CESSNA 402_7T500	Obstacles balisés
Kenieba		12°50N / 11°15W	2	900 x 28	Latéritique Béton		
Sikasso	(c)	11°36'05°48'W	1	1600 x 30	Béton bitumineux	Boeing 727	Balisage lumineux
Mopti/Barbe	(b)	14°30N / 14°05W	1	2 500 x 30	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	1	2100 x 30	Béton bitumineux	FOKKER28 AN 24/ AN 26	Balisage lumineux
Yelimane		15°08N / 10°34W	2	1 600 x 45	Latéritique Béton		Radiobalise MF
Manantali Bengassia		13°15'N/ 10°31'W	2	1500 x 30	Béton bitumineux	AN26	Balisage lumineux
Nara Kéibane		15°16'N/07°16'W	2	1700 x 40	Latéritique	DC 3	
Tessalit		20°15'N/00°59'E	2	2515 x 30	Macadam	DC 4-DC3	Obstacles balisés

## 2. Desserte à la demande

Ansongo		15°42N / 00°30W	3	1 100 x 80	Latéritique	5T700	Restriction saison pluvieuse
Bafoulabe		13°48N / 10°51W	3	900 x 30	Latéritique	5T700	Info DNAC 72 H avant le vol
Bandiagara		14°20N / 03°36W	3	900 x 30	Latéritique	5T700	Info DNAC 72 H avant le vol
Bougouni		11°27N / 07°31W	3	900 x 30	Latéritique	5T700	Info DNAC 72 H avant le vol
Bourem		17°02N / 00°24W	3	1 550 x 50	Latéritique	5T700	Info DNAC 72 H avant le vol
Douentza		15°00N / 02°55W	3	800 x 40	Latéritique	5T700	Info DNAC 72 H avant le vol
Kidal		18°26N / 01°25W	3	190 x 40	Latéritique	DC 3	Info DNAC 72 H avant le vol
Kita		13°04'N/09°29'W	3	900 x 30	Latéritique	5T700	Info DNAC 72 H avant le vol
Kolokani		13°32N / 08°03W	3	900 x 30	Latéritique	5T700	Info DNAC 72 H avant le vol
Koutiala		12°21N / 05°26W	3	1 200 x 30	Latéritique	5T700	Info DNAC 72 H avant le vol
Markala		13°42N / 05°04W	3	900 x 30	Latéritique	5T700	Info DNAC 72 H avant le vol
Niafunké		15°56N / 04°01W	3	1 200 x 30	Argile dur	5T700	Info DNAC 72 H avant le vol

## 3. Desserte privée

Tériabougou(Bla)5°30W/13°12'N			4	800 x 30	Latéritique	5T700	Utilisation sur demande à l'ANAC
Morila (Bougouni)		6°51'W/11°40'N	4	2000 x 30	Latéritique	Moins de 40 T	Utilisation sur demande à l'ANAC
Loulou(kéniéba)			4	1500 x 30	Latéritique	Moins de 5,5 T	Utilisation sur demande à l'ANAC
Sadiola(Kayes)		11°41W/13°55N	4	1 090 x 25	Latéritique	Moins de 7,5 T	Utilisation sur demande à l'ANAC
Syama(Kadiolo)		10°47'W/6°34N	4	1 500 x 30	Latéritique	Moins de 7,5 T	Utilisation sur demande à l'ANAC

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

(a) Aérodrome principal international = 6 , autre aérodrome principal = 7 , aérodrome secondaire = 12 , aérodrome privé = 5.

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

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

**EVOLUTION DES INDICATEURS  
DES INFRASTRUCTURES AEPORTUAIRES**

Indicateurs	unité	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre d'aéroports d'envergure internationale	Nombre	6	6	6	6	6	6	6
Nombre d'aéroports d'envergure nationale	Nombre	19	19	19	19	19	19	19
Nombre d'aérodromes privés	Nombre	4	5	5	5	5	5	5

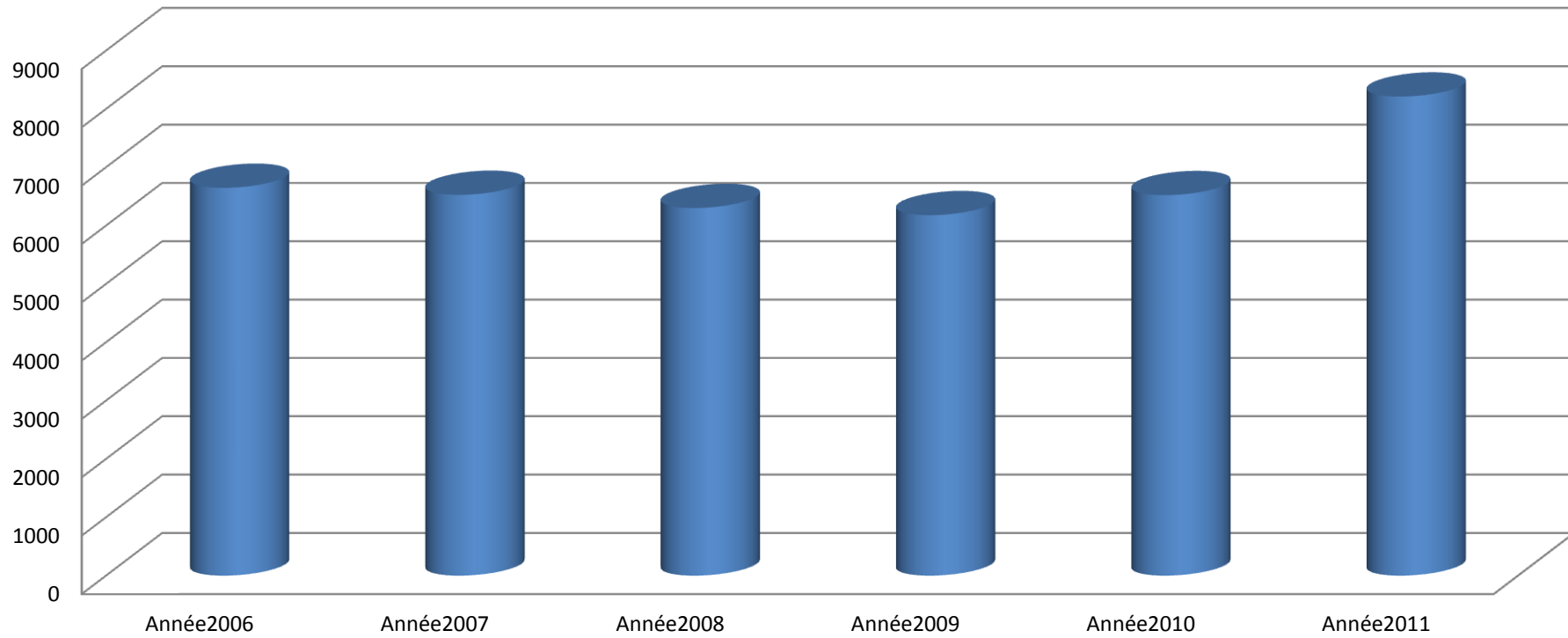
**Source : CPS/MET - ANAC-ADM**

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

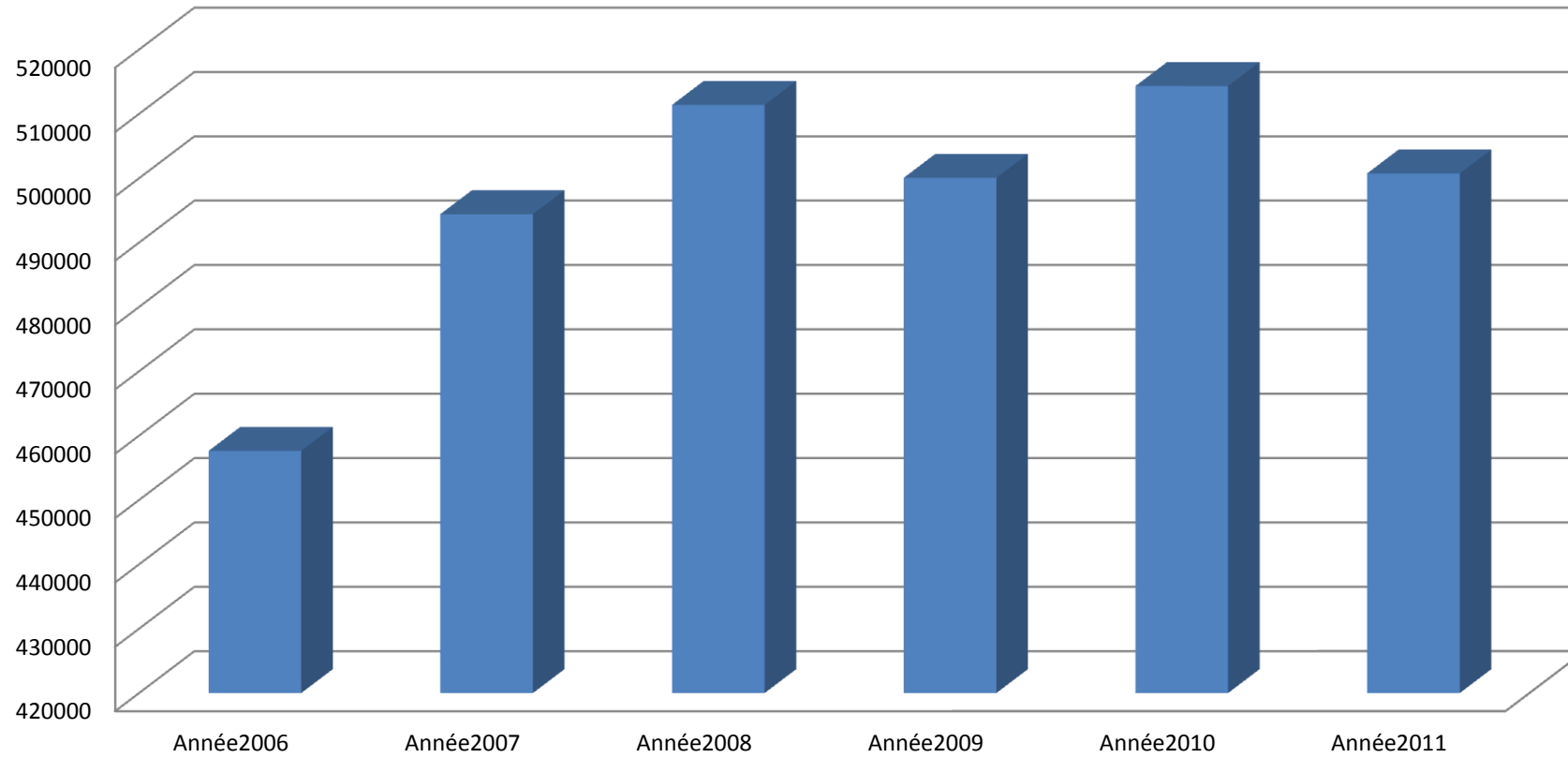
année	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>1. Mouvements d'aéronefs ( nombre)</b>						
- au départ	5546	5461	6243	5863	5929	6401
- à l'arrivée	5546	5461	6243	5834	5928	6401
<b>total arrivée + départ</b>	<b>11092</b>	<b>10922</b>	<b>12486</b>	<b>11697</b>	11857	12802
<b>2. Trafic de passagers ( nombre )</b>						
départ	235501	251058	266966	268216	281063	296606
l'arrivée	222129	243357	244426	231845	233262	204142
<b>arrivée + départ</b>	<b>5E+05</b>	<b>5E+05</b>	<b>511392</b>	<b>500061</b>	514325	500748
<b>arrivée + départ+transit</b>	533434	598713	628290	599040	609711	582243
<b>transit</b>	75804	104298	116898	98979	95386	81495
<b>3. Trafic de fret commercial ( tonnes )</b>						
- au départ	2156	1893	1596	1632	1279	1540
- à l'arrivée	4492	4635	4706	4548	5244	6673
<b>total arrivée + départ</b>	<b>6648</b>	<b>6528</b>	<b>6302</b>	<b>6180</b>	6523	8213
<b>4. Trafic de poste (tonnes)</b>						
- au départ	21	16	26	24	19	18
- à l'arrivée	49	58	82	109	99	66
<b>total arrivée + départ</b>	<b>69</b>	<b>75</b>	<b>108</b>	<b>133</b>	118	84

**Source:** AEROPORTS DU MALI  
Annuaire statistique 2011

## Evolution du trafic de fret commercial (en tonne) Bko- senou



## Evolution du trafic de passagers (nombre) Bko-Senou (A-D)

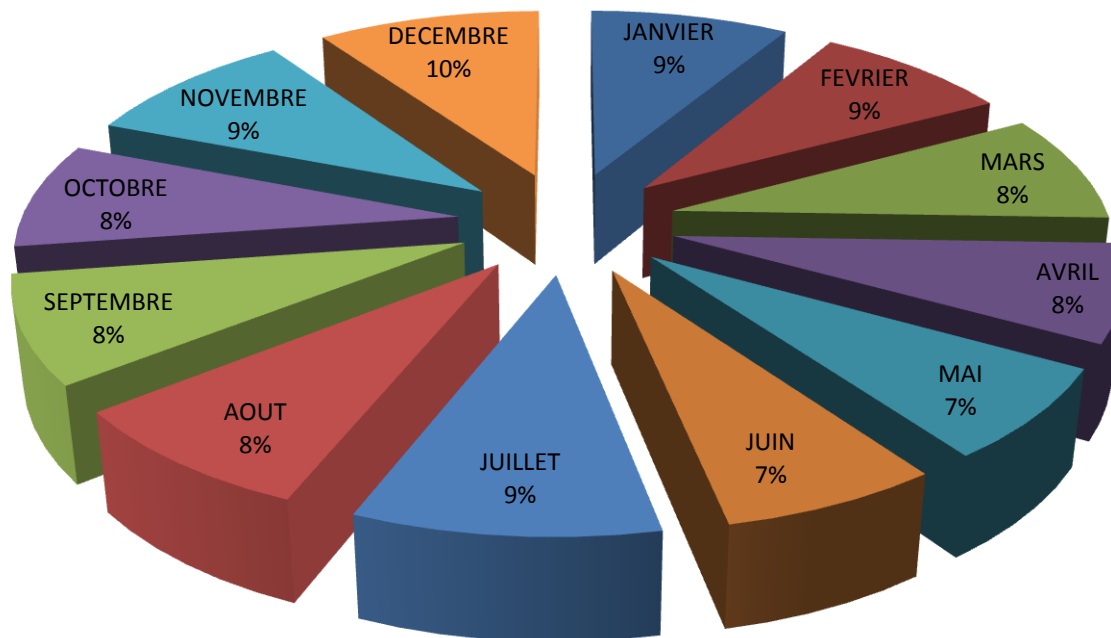


**TRAFIC AERIEN COMMERCIAL DE L'AEROPORT DE BAMAKO -SENOU PAR MOIS  
ANNEE 2011**

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	512	512	1024	17433	25958	43391	7009	50400	515099	39166	55465	5304	1575	6879
FEVRIER	471	471	942	19215	21308	40523	9113	49636	311947	37365	349312	4801	557	5358
MARS	569	569	1138	15907	22702	38609	10031	48640	510893	92932	603825	6384	1627	8011
AVRIL	538	538	1076	12494	22481	34975	8673	43648	497660	517576	1015236	3483	1105	4588
MAI	489	489	978	14743	21543	36286	4455	40741	521167	252067	773234	4627	1276	5903
JUIN	536	536	1072	14972	21579	36551	2757	39308	622893	145221	768114	5262	1840	7102
JUILLET	521	521	1042	18762	28052	46814	7628	54442	527131	97645	624776	3923	1216	5139
AOUT	560	560	1120	15316	27105	42421	5798	48219	665323	87499	752822	6997	2282	9279
SEPTEMBRE	563	563	1126	15296	27059	42355	5841	48196	678473	56775	735248	5892	1294	7186
OCTOBRE	545	545	1090	10977	31830	42807	4833	47640	634325	73848	708173	7095	1363	8458
NOVEMBRE	550	550	1100	24707	22787	47494	7334	54828	553643	66227	619870	6538	1339	7877
DECEMBRE	547	547	1094	24320	24202	48522	8023	56545	634547	74440	708987	6208	2078	8286
<b>TOTAL (2011)</b>	<b>6401</b>	<b>6401</b>	<b>12802</b>	<b>204142</b>	<b>296606</b>	<b>500748</b>	<b>81495</b>	<b>582243</b>	<b>6673101</b>	<b>1540761</b>	<b>8213862</b>	<b>66514</b>	<b>17552</b>	<b>84066</b>

source : ADM

## Evolution Mensuelle du Trafic Voyageurs de Bamako-Senou en 2011

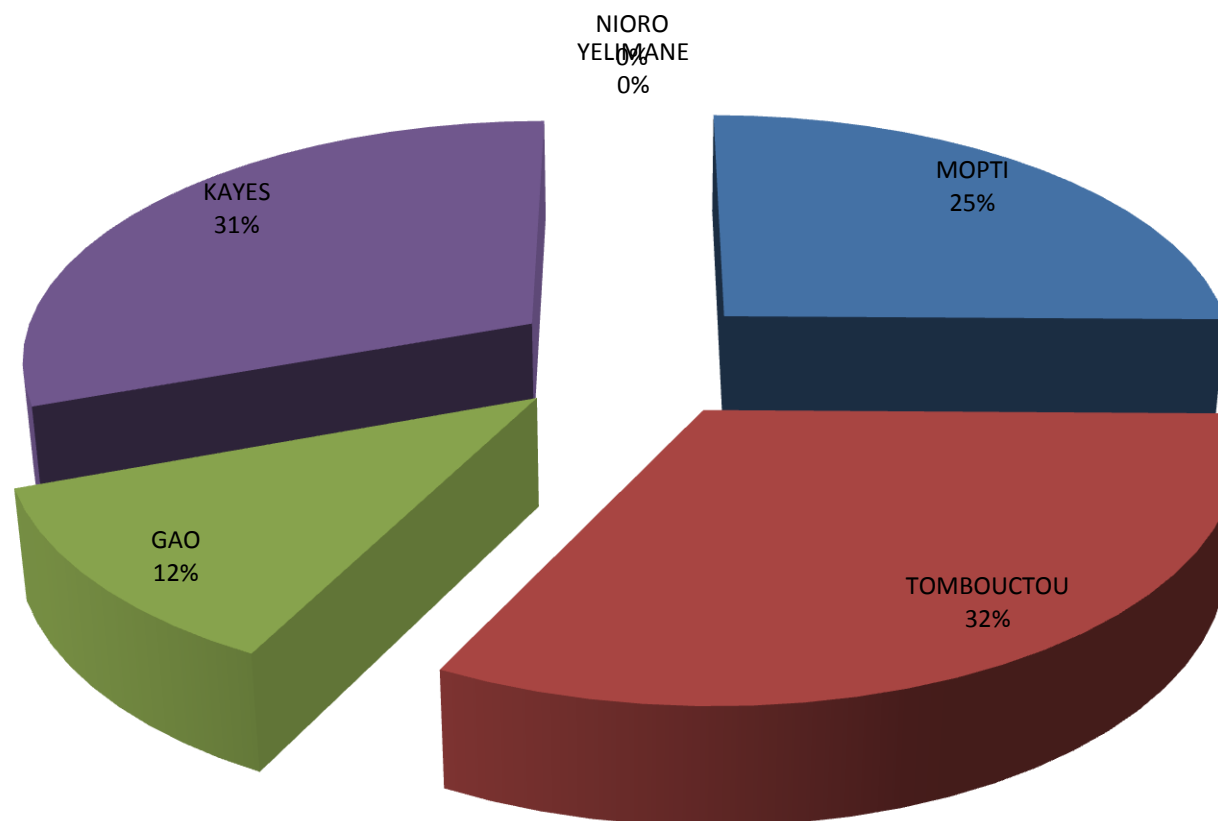


## A - 2 Evolution du trafic commercial des aéroports intérieurs

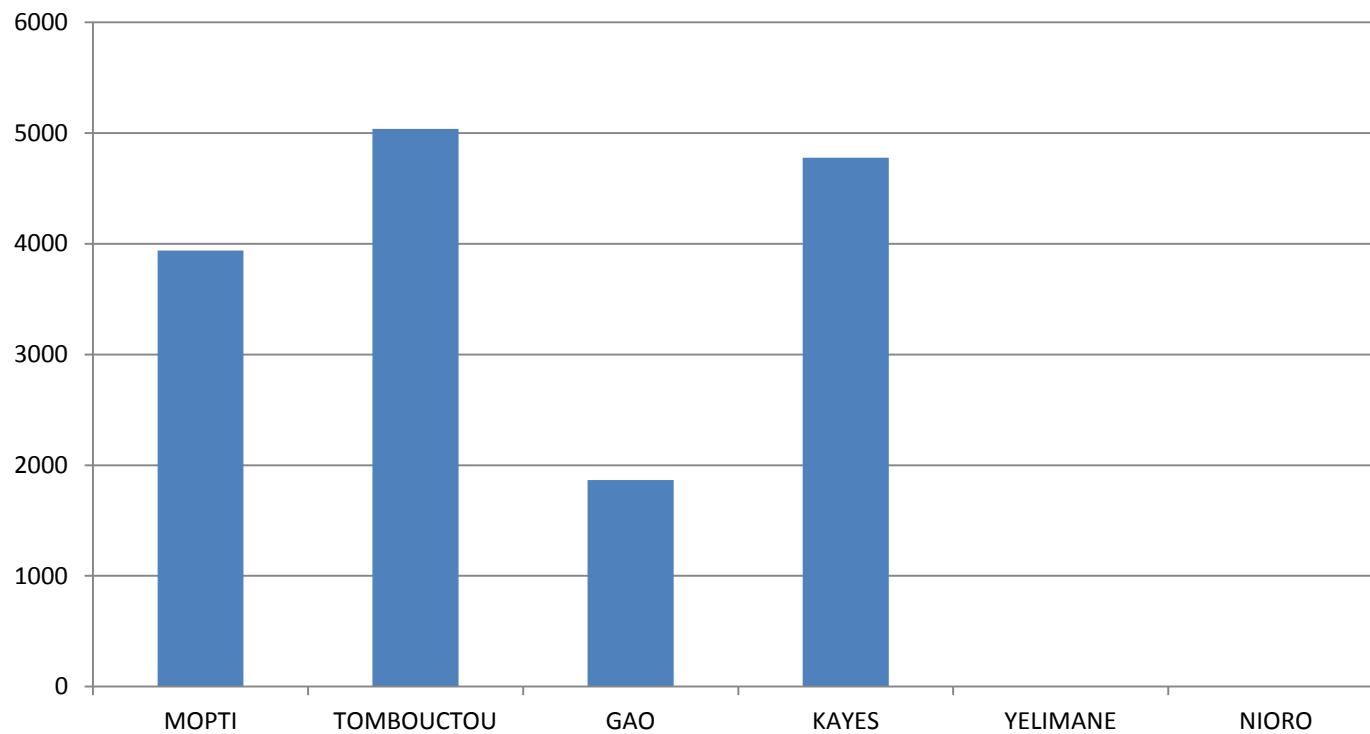
Activités	2010			2011		
	arrivée	départ	A+D	arrivée	départ	A+D
	<b>1. Mouvements d'aéronefs ( nombre)</b>					
Mopti	489	489	978	364	364	728
Tombouctou	327	328	655	227	227	454
Gao	336	336	672	221	221	442
Kayes	310	310	620	288	288	576
Yelimane	0	0	0	0	0	0
Nioro	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1462</b>	<b>1463</b>	<b>2925</b>	<b>1100</b>	<b>1100</b>	<b>2200</b>
	<b>2. TRAFIC DE PASSAGERS (nombre)</b>					
Mopti	5510	5283	10793	1867	2071	3938
Tombouctou	3521	4183	7704	2708	2730	5438
Gao	1228	1138	2366	1064	802	1866
Kayes	2443	1315	3758	2419	2358	4777
Yelimane	0	0	0	0	0	0
Nioro	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>12702</b>	<b>11919</b>	<b>24621</b>	<b>8058</b>	<b>7961</b>	<b>16019</b>
	<b>3. TRAFIC DE FRËT COMMERCIAL ( kg)</b>					
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
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>4. trafic de frêt postal</b>					
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
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Source:** AEROPORTS DU MALI  
Annuaire statistique 2011

## REPARTITION DU TRAFIC PASSAGER DES AEROPORTS INTERIEURS EN 2011



**TRAFIC PASSAGERS DES AEROPORTS INTERIUR EN 2011(en nombres)**



# TRANSPORT CORRIDOR



## C-1 Voies Terrestres D'accès A La Mer A Partir Du Mali

<b>Pays du littoral</b>	<b>Port maritime</b>	<b>Caractéristiques de la liaison terrestre</b>			
		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 2011 En Tonne

Nature Marchandises	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	BENIN	EMASE		EMASE Total	TOTAL
							route	fer		
<b>Chapitre 1</b>										
<b>Bovins</b>										
<b>Ovins Caprins</b>										
<b>Chapitre 3</b>										
Noix de cola										
<b>Chapitre 09</b>										
Acide & Cyanure			5580				3651	473		<b>9704</b>
Thé		10073	2229	3088	233		822	3622		<b>20067</b>
<b>Chapitre 10</b>										
Céréales										
Pois jaune		<b>1193</b>								<b>1193</b>
Riz	101083	4506					92295	8561		<b>206445</b>
Pâte alimentaire		3864								<b>3864</b>
Semoule de blé	2452									<b>2452</b>
Blé	37491	1671		33245			35594	17658		<b>125659</b>
pomme de terre					1465					<b>1465</b>
<b>Chapitre 11</b>										
Farine (don)										
Farine	7285		1977		131		3116			<b>12509</b>
<b>Chapitre 15</b>										
Graisse et huiles animales ou végétales										
Huiles animale et végéta.	41635	21562	911		2000			34		<b>66142</b>
<b>Chapitre 17</b>										
Sucre et sucreries										
Sucre	93907	21253					58953	11482		<b>185595</b>
<b>Chapitre 21</b>										
Préparation alimentaires diverses										
mayonnaise										
Graines de coton	18280									<b>18280</b>
<b>Chapitre 24</b>										

<b>Tabacs et succédants</b>									
Tabacs									
<b>Chapitre 25</b>							<b>14</b>		<b>14</b>
Plâtres						5198	18236		<b>23434</b>
Ciment local	27689						6480		<b>34169</b>
Ciment blanc				<b>413</b>					<b>413</b>
Ciment				84		797391	27		<b>797502</b>
Chaux						11696	1483		<b>13179</b>
Sel local									
Sel		1500			203		27731		<b>29434</b>
<b>Chapitre 27</b>									
Huiles minérales									
Combustibles minéraux									
<b>Hydrocarbures</b>	<b>126339</b>	<b>31404</b>	<b>97148</b>		<b>4955</b>	<b>222781</b>	<b>410948</b>	<b>4471</b>	<b>898046</b>
Bitume					3497		3481		<b>6978</b>
Graisse et lubrifiant			335		175		1083	21	<b>1614</b>
Gaz					26				<b>26</b>
<b>Chapitre 28</b>									
Soudes caustiques		<b>0</b>	9356	<b>240</b>			3023	133	<b>12752</b>
Composés organiques									
Composés inorganiques									
Savon									
Détergent		0							<b>0</b>
Pesticides		0	126	<b>126</b>					<b>252</b>
Produits chimiques		1669	2258	5324			2549	1256	<b>13056</b>
<b>Chapitre 29</b>									
Produits Alimentaires			2960		83				<b>3043</b>
Cannette de boisson		94			63				<b>157</b>
Autres Produits Alimentaires	43941	6746	2960	1088	2217		41624	5497	<b>104073</b>
<b>Chapitre 30</b>									
<b>Produits chimiques et Pharmaceutique</b>					<b>369</b>				<b>369</b>
Produits pharmaceutiques		165	167	695			2572	2028	<b>5627</b>
<b>Chapitre 31</b>	<b>2132</b>								<b>2132</b>
Engrais local	43456	1010					6114	10891	<b>61471</b>

Engrais importés		970								970
<b>Chapitre 36</b>										
Poudres et explosifs										
<b>Chapitre 39</b>										
Matières plastiques										
<b>Chapitre 41</b>										
Peaux et cuirs					115					115
<b>Chapitre 44</b>										
Bois et ouvrage en bois	1948									1948
<b>Chapitre 49</b>										
Papier rouleaux					0		74	1691		1765
Librairie-papeterie		829	601	165						1595
Concentré de tomate		3405	1330					48		4783
<b>Chapitre 56 à 63</b>										
Textile et bonneterie		13522	2251	5021	2068					22862
<b>Chapitre 69</b>										
<b>Céramique</b>										
<b>Chapitre 72</b>										
Fonte, fer, acier	23008		4426				67393	4450		99277
<b>Chapitre 87</b>										
Camions							12528	398		12926
Voitures							8627	1804		10431
Tracteurs		0						137		137
Véhicules et pièces	205	4505	10760	2827	350					18647
Motos et pièces		3641								3641
Autres Engins Lourds	10424	0	88	92				2117		12721
<b>Chapitre 99</b>										
Effets personnels							95270	1057		96327
Matériels et équipem.	403		776	2355	3291			10898		17723
Matériels et de construction		0	1308	4557	2402					8267
Matériels Agricoles		0	38	66	57		76813			76974
Autres matériaux	215	0		3136						3351
Balles filets		410	48							458
Divers	85027	34986	25100	4081	1912		140217	46227		337550
Autres produits	1959							20938		22897
<b>TOTAL</b>	<b>668879</b>	<b>174634</b>	<b>172733</b>	<b>66603</b>	<b>25612</b>	<b>222781</b>	<b>2124484</b>	<b>227294</b>		<b>3687146</b>

ACHATS LOCAUX

0,

000000000,

Source : Rapports d'activités mensuels des Entrepôts 2011

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

# EXPORTATION DU MALI PAR AXES 2011

	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	EMASE		TOTAL
	0					route	fer	
<b>Chapitre 07</b>								
Arachide						185		<b>185</b>
Résidu de poisson	375							<b>375</b>
Poisson Fumé	692							<b>692</b>
<b>Chapitre 08</b>								
Tabacs								
Noix de cola								
<b>Chapitre 10</b>								
<b>Céréales</b>					<b>748</b>			<b>748</b>
Haricots						811		<b>811</b>
Riz	<b>6393</b>			<b>86</b>				<b>6479</b>
Mil								
Maïs		80						<b>80</b>
Lait en poudre					20			<b>20</b>
Sucre	860							<b>860</b>
<b>Chapitre 12</b>								
Graine coton	80							<b>80</b>
<b>Chapitre 44</b>								
Bois et ouvrage en bois					10762			<b>10762</b>
Rônier								
Bambou								
<b>Chapitre 53</b>								
Autres Fibres textiles								
Fibre de Dah								
<b>Chapitre 87</b>								
Machines BTP								
Balle de coton								
Coton et Dérives					298			<b>298</b>
Coton								
Coton fibre	29338	21469		20		35726	18081	<b>104634</b>
Denrées Alimentaires		339						<b>339</b>
<b>Chapitre 99</b>								
Minerais de Fer						1350	<b>7583</b>	<b>8933</b>

Effet personnels							535	<b>535</b>
<b>Autres produits</b>								
Aliments bétails								
Tourteau								
Calebasses						5442		<b>5442</b>
blé								
Son de blé						73		<b>73</b>
Divers		<b>2975</b>					4233	<b>7208</b>
Véhicules et pièces détachées							2579	<b>2579</b>
Tuyaux PVC TUBE Orange								
Ferraille		1060				2515		<b>3575</b>
Fruits secs						1054	8393	<b>9447</b>
Mangues	622				619			<b>1241</b>
Patate					575			<b>575</b>
Pastèque					6			<b>6</b>
Légume					75			<b>75</b>
Pois Sucre								
Amande de Karité								
Graine sésame						1504		<b>1504</b>
Alcool		235						<b>235</b>
Oignon								
Noix d'acajou								
Amande d'Acajou	104							<b>104</b>
Engins lourds							1777	<b>1777</b>
Engrais	5902	32589						<b>38491</b>
Explosifs								
Chaussure usée	2950							<b>2950</b>
Peinture								
<b>ANIMAUX &amp; DERIVES</b>								
Ovins-Caprins	948							<b>948</b>
Bovins	3324							<b>3324</b>
Nattes								
Peaux et cuirs		252						<b>252</b>
Articles de Ménage								
Divers	4926			153	179	3662	13618	<b>22538</b>
<b>TOTAL</b>	<b>56514</b>	<b>58999</b>	24393	<b>259</b>	<b>13282</b>	<b>52322</b>	<b>56799</b>	<b>262568</b>

Source : Rapports d'activités mensuels des Entrepôts 2011

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

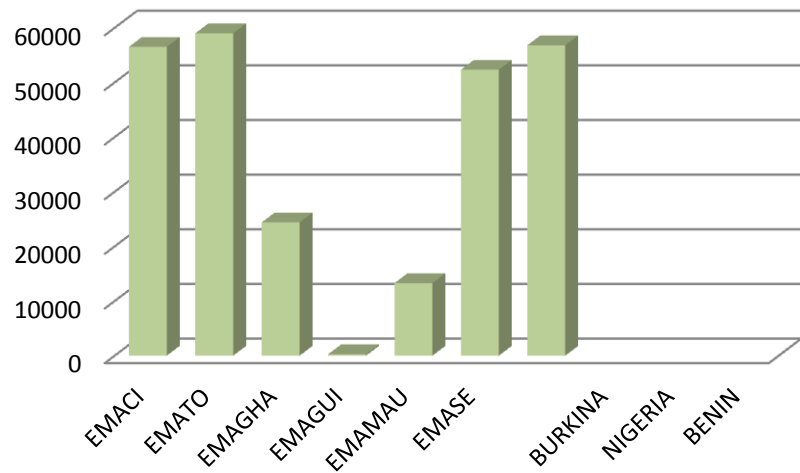
# TRAFIC INTERNATIONAL PAR CORRIDOR 2011

	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	EMASE route	fer	BURKINA	NIGERIA	BENIN	TOTAL
<b>Importations Solides</b>											
Tonne 2011	543180	143231	76588	67001	22915	1668006	222823				2743744
<b>Tonne 2010</b>	764112	117827	56198	51216	14907	1369417	265250				2638927
<b>Importations Hydrocarbure</b>											
Tonne 2011	126339	31404	97148		4955	410948	4471			222781	898046
<b>Tonne 2010</b>	112390	44533	26634		3478	314689	9160			259806	770690
Import solides + hydrocarbure											
<b>Tonne 2011</b>	669519	174635	173736	67001	27870	2124484	227294			222781	3687320
<b>Tonne 2010</b>	876502	162360	82832	51216	18385	1684106	274410			259806	3409617
<b>Exportations solides</b>											
Tonne 2011	56515	59000	24393	259	13282	52322	56799				262570
<b>Tonne 2010</b>	92584		8022	952	12584	14395	40408				168945
Import + export + Hydro											
<b>Tonne 2011</b>	726034	233635	198129	67260	41152	2176806	284093			222781	3949890
<b>Tonne 2010</b>	969086	162360	90854	52168	30969	1698501	314818			259806	3578562

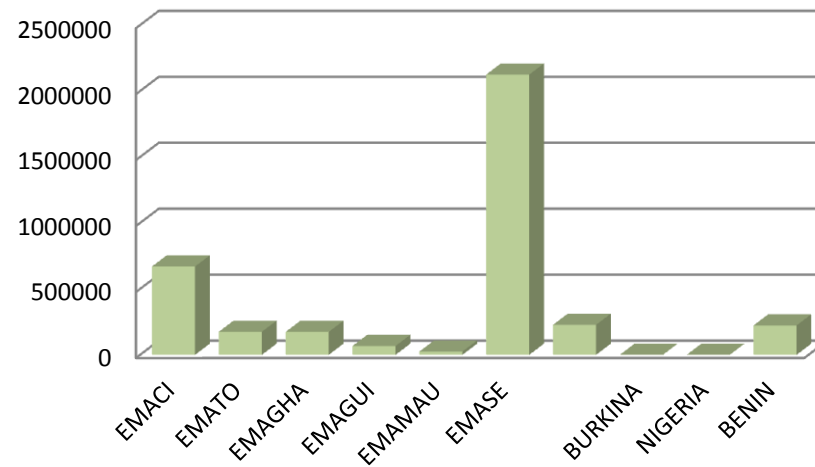
Source : Rapports d'activités mensuels des Entrepôts 2011

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

**Repartition trafic Exportation en 2011**



**Repartition Traffic Importation en 2011**



### Trafic Maritime Marchandises En 2011 (Tonnes)

Entrepôts	EMACI	EMATO	EMAGHA	EMAGUI	EMAMAU	BENIN	EMASE	TOTAL
Débaquements	295032,381	107303,6	58359,341	52800,318	11659,694	0	527657	1052812,36
Embarquements	15616,979	21468,94	0	0	0	0	87411	124496,919

Source : Rapports d'activités annuels des Entrepôts 2011

## STATISTIQUES SUR LE TRAFIC CONTENEURS PAR CORRIDOR

IMPORTATION ENTRE 01/01/2010 ET 31/12/2011

### I CONTENEURS DEBARQUES

	EMASE			EMACI			EMATO			EMAMAU			EMAGUI			EMAGHA		
	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	9128	6034		395	244		3198	1775		396	260		490	589		178	88	
Poids des marchandises en conteneur (T)	248098			12482.615			<b>107003.264</b>			<b>11659</b>			19462.313			5255.775		

**METEO**

**ANNEE 2011**

<b>PLUIE MENSUELLE en mm - 2011</b>													
STATIONS	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	TOTAL
BKO-SENOU	0,0	0,0	0,0	16,0	76,5	143,5	239,2	254,8	86,8	41,8	0,0	0,0	858,6
GAO	0,0	0,0	0,0	0,0	7,3	23,4	104,4	90,2	14,5	0,0	0,0	0,0	239,8
KAYES	0,0	0,0	0,0	0,0	8,5	20,8	47,5	190,4	119,1	3,8	0,0	0,0	390,1
SEGOU	0,0	0,0	2,1	0,0	39,6	98,8	181,2	279,9	58,4	0,0	0,0	0,0	657,9
SIKASSO	0,0	0,0	31,7	26,3	118,0	200,7	210,7	300,0	195,9	88,9	0,0	0,0	1172,2
MOPTI	0,0	0,0	0,0	0,0	8,6	101,3	105,1	175,0	117,6	2,2	0,0	0,0	509,8
KIDAL	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	34,0	56,8	0,0	0,0	0,0	0,0	97,8
TOMBOUCTOU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,1	29,1	18,9	61,9	0,0	0,0	0,0	132,0
<b>NOMBRE DE JOURS DE PLUIE - 2011</b>													
STATIONS	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	TOTAL
BKO-SENOU	0	0	0	3	6	12	16	14	11	5	0	0	67
GAO	0	0	0	0	2	7	9	8	4	0	0	0	30
KAYES	0	0	0	0	4	5	7	14	11	1	0	0	42
SEGOU	0	0	1	0	6	11	14	20	9	0	0	0	61
SIKASSO	0	0	4	4	10	12	14	17	24	8	0	0	93
MOPTI	0	0	0	0	3	13	11	16	9	1	0	0	53
KIDAL	0	0	0	0	0	2	8	9	0	0	0	0	19

\*\* = Données manquantes

**TEMPERATURES - 2011**

**TEMPERATURE MINIMUM MENSUELLE MOYENNE (°C) - 2011**

STATIONS	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	15,2	18,5	22,7	23,7	24,7	23,0	21,9	21,7	21,6	20,4	17,0	14,4	20,4
GAO	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
KAYES	17,4	17,6	23,3	27,6	29,7	27,9	26,7	24,8	25,0	24,5	20,7	18,8	23,7
SEGOU	17,0	18,4	24,2	25,5	27,1	26,1	24,3	23,3	23,6	23,6	20	15,9	22,1
SIKASSO	17,1	20,6	25,0	25,1	24,5	23,2	22,4	22,3	22,1	22,5	20,5	15,7	21,8
MOPTI	15,5	17,2	24,3	24,6	27,9	26,1	25,0	23,6	23,8	24,1	19,3	13,8	22,1
KIDAL	**	**	23,1	24,9	**	**	28,6	**	**	**	**	**	**
TOMBOUCTOU	13,6	14,0	19,9	24,0	27,9	28,8	27,2	26,0	25,2	24,3	18,2	12,4	21,8

**TEMPERATURE MAXIMUM MENSUELLE MOYENNE (°C) - 2011**

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

## HUMIDITE RELATIVE 2011

### Humidité Relative Minimum Moyenne(%)

STATION	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	13	13	15	20	35	46	62	64	60	44	22	12	34
GAO	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
KAYES	17	14	15	16	19	34	42	57	53	34	16	17	31
SEGOU	17	19	19	20	31	43	58	68	61	35	20	18	34
SIKASSO	12	13	22	28	45	53	61	65	62	46	24	13	37
MOPTI	10	12	11	12	19	32	45	54	51	26	10	10	24
KIDAL	11	10	9	7	**	**	21	**	**	**	**	**	**
TOMBOUCTOU	13	10	8	9	13	25	28	38	30	16	11	13	18

### Humidité Relative Maximum Moyenne(%)

STATION	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	51	36	50	64	83	91	98	99	99	98	79	49	75
GAO	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
KAYES	42	35	35	33	43	68	79	89	86	78	47	43	59
SEGOU	58	48	48	54	72	80	91	97	95	81	63	53	70
SIKASSO	48	38	60	67	84	90	92	96	95	90	76	59	75
MOPTI	53	39	40	42	57	77	84	93	92	76	56	48	63
KIDAL	30	29	22	19	**	**	56	**	**	**	**	**	**
TOMBOUCTOU	39	34	26	27	33	57	70	80	80	44	34	35	47

VITESSE MOYENNE MENSUELLE DU VENT en (m/s)- 2011													
STATION	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MOY
BKO SENOU	2,8	3,3	2,5	2,9	2,9	2,7	2,3	2,0	1,8	1,8	2,3	3,2	3,0
GAO	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
KAYES	3,1	4,3	3,1	**	**	**	4,1	3,1	3,1	2,6	2,7	**	3,3*
SEGOU	1,0	1,4	0,7	0,7	0,8	0,8	1,3	0,5	0,6	0,7	1,0	1,1	0,9
SIKASSO	2,7	3,6	2,9	3,1	3,4	3,0	1,5	2,6	2,3	2,3	2,2	2,7	2,7
MOPTI	3,3	4,2	3,1	3,1	3,3	3,8	3,5	2,7	2,7	2,3	2,6	3,3	3,2
KIDAL	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
TOMBOUCTOU	3,1	4,0	**	**	3,6	4,1	4,1	3,6	3,6	3,1	2,3	3,4	3,5*

Source : MALI Météo

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

\*\*\*\*\*

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

\*\*\*\*\*

**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 km<sup>2</sup>, 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, 5,8 en 2010 et 5,3 en 2011.

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	Nbre de liaison	Longueur (km)
RN	ROUTE NATIONALE	44	14102 (dont 4350 km revêtus en 2010)
RR	ROUTE REGIONALE	40	7052(dont 1310 km revêtus en 2010)
RL	ROUTE LOCALE	836	28929(dont 0 km revêtus en 2010)
RC	ROUTE COMMUNALE	3701	38941 (dont 40 km revêtus en 2010)
<b>TOTAL</b>		<b>4621</b>	<b>89024(dont 5700 km revêtus en 2010)</b>

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 revêtu ,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 de 18 % en 2009 par rapport à 2008).

En 2010, les dépenses d'entretien courant s'élèvent à 20,5 milliards de FCFA ; contre 19,840 milliards en 2011 soit une baisse de 3,41 %.

**Le parc commercial** de véhicules routiers assurant le transport de marchandises solides a évolué de 17382 unités en 2006 à 17375 en 2007 à 17543 unités en 2008 et 18482 unités en 2009, 16 562 en 2010 et 20 543 en 2011.

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 ; 1997 unités en 2009 et 2261 unités en 2011.

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.

En 2011 , il a été délivré 20543 cartes de transport .

**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 à 1 178 241 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 2 838 244 tonnes en 2007 , 3 225 707 tonnes en 2008 , 3 267 040 tonnes en 2009 , 3 253 744 tonnes en 2010 et 3 662 099 tonnes en 2011 . .

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 et 92,80 % en 2011.

..  
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 , 2 834 215 tonnes en 2008 , 3 095 403 tonnes en 2009 , 3 135 207 tonnes en 2010 et 3 456 328 tonnes en 2011 .

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 , 128 537 tonnes en 2010 et 205771 tonnes en 2011 .

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 , 2 502314 tonnes en 2010 et 2 740 046 tonnes en 2011 .

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 , 2 807872 tonnes en 2010 et 3 002 616 tonnes en 2011 .

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 :

	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
* corridor du Sénégal :	51%	45,1%	46 %	60,16%	66,6%
(Dont par la route :	38%	36,7%	38%	49,28%	57,3%
par le fer ) :	13%	8,4%	8%	10,88%	9,3%
* corridor de la Côte D'Ivoire :	32	35,0	34	30,51	20
*corridor du Ghana :	8	6,1	4	2,29	3,38
* corridor du togo :	4	5,8	4	4,20	3,4
* corridor de la Guinée :	3	1,7	2	1,19	2,2
* corridor de la Mauritanie :	0,35	1,4	1	0,98	1,1

**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 :

<b>Ports de Transit</b>	<b>Total coûts de desserte terrestre ( en F CFA ) / T</b>			
	<b>Tonne / marchandises</b>			
	<b>Riz</b>	<b>Sucre</b>	<b>Céréales en sac</b>	<b>Farine</b>
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

Septembre 2012

**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 643 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 Raffinel 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 transsaharien, étaient par contre favorables à une voie ferrée reliant Médine (puis Kayes) sur le fleuve Sénégal à Toulimandio (puis Koulikoro) sur le fleuve Niger. Une telle liaison ferroviaire permettrait ainsi à la France de réaliser un grand axe de pénétration et aussi commercial de près de 3000 km de Dakar à Niamey et comprenant :

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

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

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

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

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

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

La Direction Générale du Dakar –Niger était alors installé 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 file.

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 technique 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
	723	643	70	6	4

ANNEE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Matériel moteur nombre	15	15	15		14	16	20	20	20	20	20	20

### Trafic à l'importation

ANNEE	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tonnage transporté (milliers de tonnes)	230	230	196	234	266	244	289	244	266	227	227
Distance moyenne	438	438									1217
Recette moyenne FCFA/TKM	32	32									36.48

### Trafic à l'exportation

ANNEE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tonnes transportées (milliers de tonnes)	82	44	80	75	72	81	66	57	54	42	41	57
Distance moyenne (km)	549	556	556									1215
Recette moyenne (FCFA/TKM)	20	24	24									18.28

Source :RCFM -TRANSRAIL.-EMASE

### Trafic national Mali

ANNEE	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tonnes transportées (milliers de tonnes)	11	39	18	16	16	15	26	21	16
Distance moyenne (km)									302
Recette moyenne (FCFA/TKM)									47.37

### Statistique d'exploitation

ANNEE	1999	2000	2001	2002	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Produits d'exploitation (millions de F CFA)	8 604	9 601	8426	9130	14261	17876	17891	19339	17545	15351
Charge d'exploitation (millions de F CFA)	10498	8857	7547	10196	16114	17897	21146	20097	20240	19865
Marge brut d'exploitation (millions de F CFA)	-1 894	743	879	-1067	560	2558	-322		1661	-2565
Résultat net d'exploitation (millions de F CFA)	-4163	-1787	-3377	-4920	-2173	-358	-3255	-2239		-4602

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 et 2009. 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 . ; 78% en 2010 et 59% en 2012.

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 ,551 en 2010 et 577 wagons en 2011.

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 voyageur 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 2266 000 tonnes à l'importation et 81 000 tonnes à l'exportation en 2005 (source Transrail SA). En 2008 et 2009, l'importation a atteint respectivement 244 389 et 266493 tonnes et l'exportation a été de 53686 et 41579 tonnes.

En 2011 les importations pour le fer ont été de 227294 tonnes et les exportations 56799 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 et 36 FCFA en 2009 ,34.98 en 2010 et 33FCFA en 2011.

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.

En 2011, le trafic voyageur à 111139 passagers.

**Septembre 2012**

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

**OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS**

**NOTE SUR LE TRANSPORT FLUVIAL**

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

- le Niger, dont le bief nord 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.

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

Actuellement 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 en finition.

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 - Taoussa (694 km)
- Taoussa - 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.

### **Mopti – Taoussa**

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

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 Tombouctou) mérite une attention particulière du fait de son ensablement.

Sur le tronçon Mopti- Taoussa

la COMANAV 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 COMANAV 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 Taoussa-Ansongo***

De Taoussa 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 Taoussa – 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<sup>er</sup> 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 COMANAV 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 COMANAV a transporté 11 213 passagers (contre 7854 passagers en 2004) et 11723 tonnes de marchandises (contre 7213 tonnes en 2004) . Le trafic de la COMANAV 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 COMANAV 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 COMANAV a acheminé.5067 tonnes de produits. ; contre 8859 tonnes en 2011.

Le trafic passagers de la COMANAV a évolué de 7 082 voyageurs en 2006 à 5 647 voyageurs en 2007 soit une baisse de 20 % ;8215 voyageurs en 2008 à 5187 voyageurs en 2009 soit une

baisse de 7%. En 2010 le trafic voyageurs a été de 5741 passagers ; et en 2011 , la COMANAV a transporté 7858 passagers et 8859 tonnes de marchandises.

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 COMANAV( 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 COMANAV 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 COMANAV.

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- 2010-2011
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 COMANAV applique des taux variant de 8,79 F CFA le VKM en 4<sup>ème</sup> 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 ,39 fcfa en 2009,22.3 fcfa en2010 et 24.8 fcfa en2011.

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 , 86 fcfa en 2009 ,24 fcfa en 2010 et 74 fcfa en 2011.

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 2007 ,2007 ,2008 , 2009 ,2010 et 2011.

## **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 m<sup>3</sup>/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 principal 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 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> d'eau, contrôle un peu plus de la moitié des écoulements du fleuve et assure à terme un débit de 200m<sup>3</sup>/s pour l'agriculture et un débit additionnel de 100m<sup>3</sup>/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 9m<sup>3</sup>/s à 120m<sup>3</sup>/s et la gestion du barrage de Diama sera maintenue entre les côtes 1.95m et 2.10m IGN.

- Les travaux de construction de la centrale hydroélectrique de Manantali et les lignes de transport d'énergie H.T ont débuté pour prendre fin à l'horizon 2001.
- La disponibilité d'une énergie bon marché contribuera de manière décisive au développement de tous les secteurs d'activités du bassin.
- Pour assurer d'une façon évolutive et rationnelle les besoins en eau pour l'irrigation, l'énergie, la navigation, l'alimentation en eau et pour réduire les effets négatifs des aménagements, l'OMVS a lancé un programme d'optimisation de la gestion des réservoirs de DIAMA et de Manantali.
- Ainsi, il reste la réalisation du dernier volet de l'infrastructure régionale de première phase que constitue le projet navigation. Ce volet a fait l'objet de plusieurs études qui ont permis de définir la capacité de la voie fluviale à accommoder à un trafic estimé à plus de 10 millions de tonnes par an.

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

Les éléments **d'une étude de faisabilité de cette phase transitoire** font l'objet des présents termes de référence qui se 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 œuvre 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 dispositions 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 fret (bateau frigorifique ou de transport d'hydrocarbure) et les conditions de protection de la qualité de l'eau et de l'environnement etc...

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

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

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

### **Atelier de réparation de la flotte**

Le développement prévisible des transports, par eau amènera naturellement l'augmentation du nombre d'unités de la flotte et par conséquent il se posera la question de l'organisation de son entretien et de sa réparation, et les bases de ravitaillement de la flotte. Ces choix répondront aux critères ci- après :

- volume des travaux de réparation ;
- volumes approximatif des travaux de construction et les investissements à engager ;
- la 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 transport fluvio- maritimes demandera la mise au point d'un schéma d'organisation rationnelle afin d'assurer à la flotte sa pleine capacité.

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

- une structure d'information sur le fret fluvial et l'implantation des 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 mesure de coordination entre les exploitations des divers modes de transport pour une meilleure répartition du trafic et fret entre modes de transport concurrent, à savoir :
  - la coordination route/ fleuve à Rosso ou Richard -Toll
  - la coordination rail/ fleuve et fleuve/ route à Ambidédi ;
  - le développement intégré fleuve/ route le long de la vallée ;
  - la coordination au niveau du ramassage et l'amenée du fret aux principales escales ;
  - des structures de suivi/ évaluation des besoins annuels en eau du fleuve pour la navigation aux regards des besoins des autres secteurs d'utilisation en relation avec les organes de l'OMVS.
  - des règlements de navigation et d'exploitation technique de la flotte.

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

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

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

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

### **CONCLUSION**

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

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

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 .

L'OMVS ,poursuit ses engagement pour faire avancer le projet navigation sur le fleuve Sénégal.

Septembre 2012

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

\*\*\*\*\*

**OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS**

**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 aux 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 de 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 dans le 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 11Février 1993, elle est chargée de la conception et la mise en œuvre de la politique nationale en matière de météorologie.

L'ordonnance N°2012-004/P-RM du 24 Février 2012 a créé l'Agence Nationale de la météorologie à la place de la DNM.

- **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 ).

## **2. Aéroports et équipements aéroportuaires :**

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

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

Les équipements d'aide à la navigation (transmission des messages, guidage des aéronefs) sont satisfaisants sur les six principaux aéroports internationaux. Les équipements aéroportuaires des autres aéroports principaux (bien qu'acceptables) ainsi que ceux des aéroports 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 aéroports de Bamako-Senou et Mopti Ambedejo 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'étude en 2010 , il faut retenir la modernisation de Bamako-Senou , la création des aéroports deKidal 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 mise en œuvre d'un partenariat public-privé pour les 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 ;suivant la loi N°2011-014 du 19 Mai 2011

### **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 Inber 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 de17.8% par rapport à 2009.

En 2011,Bamako Senou a enregistré 582 243 voyageurs (transit compris) soit une baisse de 4.51% par rapport 2010

<b>Aéroport de Bamako Senou</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Mouvements d'aéronefs (nbre)	9206	11092	10922	12486	11697	11857	12082
Trafic passagers (nbre arrivée+départ)	442305	457633	494415	511392	500061	514325	500742
Trafic fret (T)	6396	6648	6528	6302	6180	6523	2814
Trafic fret postal (T)	80	69	75	108	133	118	84

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 :

<b>Aéroports de l'intérieur</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Mouvements d'aéronefs	1786	2780	2382	2396	2595	2925	2200
Trafic passagers	24213	34754	32552	30850	29771	24621	18936
Trafic fret (T)	0	35	21			0	34
Trafic fret postal (T)	0	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.

En 2011, le trafic passagers sur les aéroports de l'intérieur a été de 18936 voyageurs soit un recul de 23.1% par rapport à 2010

Septembre 2012