

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

**SECRETARIAT GENERAL**

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

**CONSULTATION SECTORIELLE SUR LE DEVELOPPEMENT  
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS AU MALI**

**POLITIQUES ET STRATEGIES  
DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET**

**DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES  
DE TRANSPORT AU MALI A L'HORIZON 2020**

**RAPPORT FINAL**

**CONSULTANT : MAMADY COULIBALY - INGENIEUR ECONOMISTE DES TRANSPORTS**  
**BPE-2932 Z.I. BAMAKO Tél. 647 31 79 Télé/Fax 221 69 05**  
**E-MAIL : bimanmali@yahoo .fr**

**Mars 2006**

1

2

3

4

5

6

## SOMMAIRE

	Pages
<b>ABREVIATIONS</b> .....	4
<b>I. CONTEXTE GENERAL</b> .....	6
<b>II. PROCESSUS DE LA CONSULTATION SECTORIELLE</b> .....	7
<b>III. OBJECTIFS DE LA CONSULTATION SECTORIELLE</b> .....	7
3.1. Objectif général.....	8
3.2. Objectif spécifique.....	8
<b>IV. DIAGNOSTIC SOMMAIRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS AU MALI</b> .....	9
4.1. Cadre institutionnel et réglementaire.....	9
4.1.1. Cadre institutionnel.....	9
4.1.2. Cadre réglementaire.....	13
4.2. Offre de transports.....	14
4.2.1. Infrastructures et équipements.....	15
4.2.2. Les moyens de transport .....	43
4.3. Demande de transports .....	48
4.3.1. Les différents flux de transports.....	48
4.3.2. Demande totale.....	49
4.3.3. Demande satisfaite.....	49
4.3.4. Demande non satisfaite.....	50
4.3.5. Répartition intermodale.....	50
4.3.6. Répartition des volumes transportés entre les différents ports maritimes.....	51
4.3.6. Problèmes rencontrés.....	52
4.4. Bilan offre et demande de transports.....	52
<b>V. POLITIQUES ET STRATEGIES SECTORIELLES</b> .....	55
5.1. Plans quinquennaux de développement.....	55
5.2. Déclaration de politique générale dans le secteur des transports.....	55
5.2.1. Le premier projet sectoriel des transports (PST).....	56
5.2.2. Le programme national d'infrastructures rurales (PNIR).....	56
5.2.3. Le projet d'amélioration des corridors de transports (PACT).....	57
5.3. Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne (SSATP).....	57
<b>VI. LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS HORIZON 2020</b> .....	59
6.1. Reforme de la gestion des routes.....	59
6.2. Synthèse des problèmes du secteur.....	60
6.2.1. Transports routiers.....	60

6.2.2. Transports ferroviaire.....	60
6.2.3. Transports aériens.....	61
6.2.4. Transports fluviaux.....	61
6.2.5. Transports maritimes.....	61
6.2.6. Demande de transports.....	62
6.2.7. Bilan offre et demande de transports .....	62
6.3. Renforcement des politiques et stratégies.....	62
6.3.1. Objectifs généraux.....	62
6.3.2. Objectifs spécifiques.....	63
6.4. Développement des infrastructures de transports horizon 2020.....	64
6.4.1. Schéma d'aménagement du territoire national.....	64
6.4.2. Plan de transport... ..	64
6.4.3. Elaboration du schéma directeur de développement à long terme des infrastructures de transports au Mali .....	65
<b>VII. LES PROJETS PRIORITAIRES D'INFRASTRUCTURES</b>	
<b>A MOYEN TERME.....</b>	<b>78</b>
7.1. Désenclavement des zones rurales.....	78
7.1.1. Zone 1.....	78
7.1.2. Zone 2.....	78
7.1.3. Zone 3.....	78
7.1.4. Projets prioritaires.....	79
7.2. Désenclavement extérieur.....	80
7.3. Désenclavement urbain.....	81
7.4. Evaluation des projets moyen terme.....	82
7.5. Plan de financement.....	85
<b>VIII. CONCLUSION ET RECOMMANDATION.....</b>	<b>86</b>
<b>IX. ANNEXES .....</b>	<b>87</b>
Annexe 1 : Termes de référence.....	88
Annexe 2 : Corridors terrestres internationaux.....	92
Annexe 3 : Fiches de projets.....	95

### ABREVIATIONS ET SIGLES

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

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

## I. CONTEXTE GENERAL

Le Mali est un vaste pays continental d'une superficie de 1 241 238 km<sup>2</sup> dont les 2/3 sont désertiques et sahéliens. Il est situé dans la partie nord de l'Afrique de l'Ouest et partage plus de 7200 km de frontières avec sept pays voisins dont : le Sénégal à l'Ouest, la Guinée et la Côte d'Ivoire au Sud, le Burkina Faso et le Niger à l'Est et l'Algérie et la Mauritanie au Nord.

Le Pays comprend huit (8) régions administratives plus un District (Bamako) et est caractérisé par son double enclavement (intérieur et extérieur) qui rend son développement socio-économique tributaire des transports et particulièrement des transports internationaux de marchandises. Bamako, la capitale économique et politique du pays, est situé à près de 1000 km de Conakry, le port maritime le plus proche. La densité routière réelle est actuellement de 1,33 km/100 km<sup>2</sup> contre une densité cible de 7,17 km/100 km<sup>2</sup>. Cette densité est parmi les plus faibles du monde et de la sous-région (3,1 km/100 km<sup>2</sup> pour la CEDEAO et 4,7 km/100 km<sup>2</sup> pour le continent africain) mettant ainsi en exergue le degré d'enclavement du Mali.

La population malienne, peu dense et clairsemée surtout au Nord, est évaluée à près de 10 millions d'habitants en 1998 avec un taux d'accroissement moyen de 2,1% par an. La densité moyenne de la population est de 8 hts/km<sup>2</sup>, dont 26 hts/km<sup>2</sup> dans la région la plus peuplée du pays (Ségou) et 0,16 ht/km<sup>2</sup> dans la région la moins peuplée (Kidal). Seulement 10% de la population du pays vivent sur 75% du territoire national (régions nord).

Le Mali poursuit depuis plusieurs décennies déjà une série de réformes et programmes d'ajustements structurel et économique, avec des efforts particuliers vers la libéralisation de l'économie et l'appui au secteur privé, la simplification du cadre fiscal et réglementaire, le désengagement de l'Etat des activités de production pouvant être transférées au secteur privé et la lutte contre la pauvreté. Cependant, malgré les performances macroéconomiques enregistrées au cours des dernières années, plus de 63,8 % de la population malienne étaient considérés comme pauvres en 1998, dont le tiers considéré comme très pauvre (21%). Sur cette population pauvre, 88% vivent dans le milieu rural qui occupe près de 80% de la population active du pays. Le PNB par malien était de 266 \$US en 2000, classant ainsi le Mali parmi les pays les plus pauvres du monde.

C'est donc pour lutter contre la pauvreté et rehausser le niveau de vie des citoyens que le Gouvernement malien a adopté en Mai 2002 un Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté au Mali (CSLP). Le CSLP est un cadre, qui définit les stratégies et politiques de développement du Mali à moyen et long termes et engage désormais l'Etat malien vis à vis de ses partenaires bilatéraux et multilatéraux ; l'objectif général étant de réduire la pauvreté de 63,8 % en 2002 à 47,5% en 2006.

Le troisième axe du CSLP est le développement des infrastructures de base et l'appui aux secteurs productifs, et le développement des infrastructures de transport constitue, sans nul doute, la pierre angulaire de cet axe du fait de la situation d'enclavement du pays, de l'éloignement des ports côtiers, de l'importance du commerce extérieur et de la dispersion des activités économiques sur un vaste territoire peu peuplé, économiquement et géographiquement bipolaire.

C'est donc pour répondre à cet impératif et aux recommandations de la table ronde des bailleurs de fonds organisés du 30 au 31 Mars 2004 à Genève, que le Ministère de l'Équipement et des Transports a décidé d'engager un processus de consultation sectorielle des PTF afin de jeter les bases d'un véritable développement des infrastructures de transport, condition indispensable pour améliorer les conditions de vie des populations, surtout les plus pauvres.

## **II. PROCESSUS DE LA CONSULTATION SECTORIELLE**

Dans le cadre de l'application du CSLP, le Gouvernement du Mali a organisé à Genève une Table Ronde des Bailleurs de Fonds les 30 et 31 Mars 2004.

L'une des recommandations de cette Table Ronde fut l'organisation d'une consultation sectorielle sur le développement des infrastructures de transport, dont l'objectif globale est d'approfondir le dialogue et la coopération entre le Gouvernement du Mali et les Partenaires Techniques et Financiers (PTF) en vue du financement des projets de désenclavement intérieur et extérieur du pays, avec la Banque Mondiale comme chef de file.

Par ailleurs, dans le domaine des transports, le Mali a conclu en 1994 son premier Projet Sectoriel des Transports (PST1) avec ses partenaires financiers, notamment la Banque Mondiale, l'Union Européenne, la BID, la BAD, la BOAD, l'OPEP etc. Cet important projet qui concernait l'ensemble du secteur des transports, fut clôturé en Décembre 2004.

Aussi, en attendant la conclusion du deuxième Projet Sectoriel des Transports (PST2) en cours de préparation, un projet intérimaire, appelé Projet d'Amélioration des Corridors Terrestres (PACT) fut conclu entre le Mali et la Banque Mondiale en Mars 2004. Le PACT, qui concerne principalement l'amélioration des corridors routier et ferroviaire du Mali, couvre la période 2004 – 2008.

La présente consultation sectorielle, qui définit les politiques et les stratégies nationales à long terme (horizon 2020) pour le développement du secteur des transports en général et des infrastructures en particulier, s'inscrit donc en droite ligne dans le cadre des consultations engagées par les autorités maliennes pour la préparation et la conclusion du PST2, dont le démarrage est prévu pour 2007 pour une durée de 5 ans.

## **III. OBJECTIFS DE LA CONSULTATION SECTORIELLE**

Conformément aux termes de référence et aux amendements apportés à la mission du Consultant suite au rapport préliminaire joints en annexe 1, les objectifs de la présente consultation sectorielle sont de deux ordres.

### **3.1. OBJECTIF GENERAL**

L'objectif général de la consultation sectorielle est de rechercher les voies et les moyens pour promouvoir le développement des infrastructures de transport nécessaires pour une meilleure accessibilité des populations surtout rurales aux marchés de production et de commercialisation ainsi qu'aux services sociaux de base.

### **3.2. OBJECTIF SPECIFIQUE**

L'objectif spécifique de la consultation sectorielle est de faire partager avec les Partenaires Techniques et Financiers, la vision des autorités maliennes relative au désenclavement intérieur et extérieur du pays et aux possibilités de financement des projets d'infrastructures prioritaires pouvant être réalisés dans les 10 – 20 prochaines années, le but final étant que chaque localité malienne soit directement desservie par une route ou une piste améliorée ou située à moins de 2 km de celle – ci.

A ce titre, la consultation vise entre autres à :

- (i) instaurer entre le Mali et ses PTF un cadre de coopération décennale pour le développement des infrastructures ;
- (ii) recueillir les avis des partenaires sur le programme proposé ;
- (iii) recueillir les intentions de financement des bailleurs de fonds et mobiliser les ressources nécessaires pour la mise en œuvre du programme ;
- (iv) instaurer un cadre de concertation, de suivi et d'évaluation du programme.

## **IV. DIAGNOSTIC SOMMAIRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS**

### **4.1. CADRE INSTITUTIONNEL ET RÉGLEMENTAIRE**

#### **4.1.1. CADRE INSTITUTIONNEL**

Le Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) est le département chargé de l'administration et de la gestion du secteur des transports en général et des infrastructures de transport en particulier. A ce titre, il a pour mission d'élaborer et de mettre en œuvre la politique nationale dans les domaines de l'équipement et des transports conformément au décret n°02 – 498/P-RM du 05 Novembre 2002, fixant les attributions spécifiques des membres du Gouvernement du Mali.

Conformément à ce décret, les services et organismes relevant du MET sont au nombre de 24, dont 4 services centraux, 3 services rattachés et 17 organismes personnalisés.

##### **4.1.1.1. SERVICES CENTRAUX**

Les services centraux impliqués dans la gestion des infrastructures et équipements des transports sont les suivants :

*La Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF) : Créée par l'ordonnance n° 05-009/P-RM du 09 mars 2005, cette direction a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial et d'assurer la coordination et le contrôle des services extérieurs, régionaux et rattachés et des organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de la dite politique. Elle compte quatre (4) divisions, un (1) service rattaché, un (1) service en staff, neuf (9) directions régionales, sept (7) secteurs et six (6) entrepôts maritimes.*

*La Direction Nationale des Routes (DNR) : créée par la loi n° 02-057 du 16 décembre 2002, la DNR a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale dans le domaine des routes et des ouvrages d'art et d'assurer la coordination et le contrôle de l'activité des services et organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de cette politique. Cette direction comprend deux (2) divisions, un (1) service rattaché, neuf (9) Directions Régionales des Routes et vingt deux (22) Subdivisions des Routes.*

*La Direction Nationale de la Météorologie (DNM) : créée par la loi n° 93-009 du 11 Février 1993, cette direction a pour mission l'observation et l'étude du temps, du climat et des constituants atmosphériques de l'environnement en vue d'assurer la sécurité des personnes et des biens et de contribuer au développement économique et social du Mali par la fourniture des informations météorologiques appropriées à tous les usagers.*

*La Direction Administrative et Financière (DAF) : créée par la loi n° 88-47/AN - RM du 5 Avril 1988, elle a pour mission d'élaborer et de coordonner les éléments propres*

de la politique du département dans les domaines du personnel, du matériel et des moyens financiers et de participer à la préparation et à la mise en œuvre de la politique du Gouvernement dans les mêmes domaines. Elle comprend trois divisions.

#### **4.1.1.2. SERVICES RATTACHÉS**

*La Cellule de Coordination du Projet d'Amélioration des Corridors de Transport (C/PACT)*, créée en remplacement du Projet Sectoriel des Transports (PST) pour une période intérimaire 2005-2008, a pour mission d'assurer la supervision et la coordination de l'exécution de l'ensemble des Projets inscrits dans le PACT et la préparation du second Projet Sectoriel des Transports (PST 2).

*La Cellule de Planification et de Statistique (CPS)*, créée par l'Ordonnance n° 92-052/P-CTSP du 5 Juin 1992 assure la mission centrale de planification et d'information statistique au sein du département.

*La Cellule des Travaux Routiers d'Urgence (CETRU)*, créée par la loi n° 03-029 du 21 Juillet 2003 a pour mission d'assurer l'exécution des travaux d'urgence et des travaux d'entretien routier dans toutes les zones géographiques où l'entretien du réseau routier n'est pas assuré par les entreprises privées.

#### **4.1.1.3. ORGANISMES PERSONNALISÉS**

##### **- Etablissements Publics à Caractère Administratif (EPA)**

*L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)* : créée par l'ordonnance n° 05-024/P – RM du 27 septembre 2005, a pour mission de participer à l'élaboration des éléments de la politique nationale en matière d'aviation civile et d'en assurer la mise en œuvre et le suivi.

*L'Institut Géographique du Mali (IGM)* : créé par l'Ordonnance n° 00 – 009/P-RM du 10 Février 2000, a pour mission de participer à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi de la politique nationale en matière de cartographie et de topographie.

*L'Autorité Routière (AR)* : créée par la Loi N°00-051 du 4 août 2000, a pour mission d'administrer les fonds destinés à l'entretien du réseau routier.

*L'Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier (AGEROUTE)* : créée par l'Ordonnance N°04-018/P-RM du 16 septembre 2004, est chargée d'assurer la gestion des travaux d'entretien routier exécutés en entreprise.

##### **- Société d'Etat**

*La Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV)* : créée par la loi n° 68-37/DL – RM du 20 Juin 1968 a pour mission l'exploitation des transports fluviaux dans les conditions prescrites par le Ministère chargé des transports.

##### **- Etablissements Publics à Caractère Industriel et Commercial (EPIC)**

*La Société TRANSRAIL* : créée en Octobre 2003 en remplacement des Régies des Chemins de Fer du Mali et du Sénégal, est une Société commerciale à laquelle les

deux Etats malien et sénégalais ont concédé l'exploitation de la voie ferrée Dakar – Bamako.

*Les Aéroports du Mali (ADM)* : créés par l'Ordonnance n° 29/CMLN du 06 Juillet 1970 sont chargés de la gestion commerciale de tous les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique. La mise en concession des ADM est en cours.

*La Société Navale Malienne (SONAM)* : chargée de l'exploitation du trafic maritime n'est plus opérationnelle depuis plusieurs années mais n'est pas encore dissoute.

*La Compagnie Aérienne du Mali (CAM)* : créée le 05 avril 2005, a pour mission la desserte domestique, intra africaine et internationale.

**- Etablissement Public à caractère Scientifique et Technologique (EPST)**

*L'Institut National de Formation en Equipement et en Transport (INFET)* : créé par l'ordonnance n°01 – 040/P – RM du 18 Septembre 2001, a pour mission d'assurer la formation continue et de contribuer à la promotion de la recherche dans les domaines des Travaux Publics, des Transports, du Bâtiment, de l'Urbanisme, de la Cartographie et de la Mécanique.

*Le Centre National de Recherche et d'Expérimentation en Bâtiment et les Travaux Publics (CNREX – BTP)* : créé par la Loi n° 04- 026 du 16 juillet 2004, a pour mission d'assurer la mise en œuvre de la politique nationale de recherche, d'expérimentation et de vulgarisation dans les domaines du Bâtiment et des Travaux Publics.

**- Etablissements Publics à Caractère Professionnel (EPP)**

*Le Conseil Malien des Chargeurs (CMC)* : créé par l'Ordonnance n° 99 – 036/P- RM du 23 Septembre 1999, a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des chargeurs maliens.

*Le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR)* : créé par la loi n° 04 – 040 du 13 Août 2004, a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des Transporteurs Routiers maliens.

*L'Ordre des Ingénieurs Conseil du Mali* : créé par la Loi N°97-028 du 20 Mai 1997, est un groupement professionnel ayant la personnalité civile et l'autonomie financière auquel sont obligatoirement affiliés les membres de la profession. Il a pour mission de veiller à la stricte observation par ses membres de leurs devoirs professionnels et du code de déontologie, de contribuer à la promotion de l'ingénierie et d'assister les pouvoirs publics et populations en cas de besoin.

*L' Ordre des Géomètres – Experts* : créé par la Loi N°97-026 du 20 Mai 1997, est un groupement professionnel ayant la personnalité civile et l'autonomie financière auquel sont obligatoirement affiliés les membres de la profession. Il a pour mission de veiller à la stricte observation par ses membres de leurs devoirs professionnels et du code de déontologie et d'assister les pouvoirs publics et populations en cas de besoin.

### **- Association**

*L'Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public pour l'Emploi (AGETIPE) : est une association créée le 07/03/1992 qui a pour mission de faire exécuter des travaux publics ou d'utilité publique, les services d'utilité publique pour le compte des personnes ou collectivités publiques, d'Associations reconnues d'utilité publique.*

### **- Autre organisme**

*La Régie Administrative de Gestion de l'Activité d'Assistance en Escalade (RAGAAE) : organisme transitoire créé par Décision n°02-003/MET-SG du 21 Novembre le 2002 et qui a pour mission le traitement des passagers, des bagages, du courrier, du fret aérien et de l'avion au sol, la préparation des vols et assistance opérationnelle au sol et tous autres services annexes liés à l'assistance, demandés expressément par une compagnie dans le cadre de l'exploitation de ses droits de trafic.*

D'autres départements ministériels, notamment ceux de l'Agriculture, de l'Hydraulique et de l'Environnement sont également impliqués dans la gestion du secteur à travers le Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR) et les organismes de développement rural (FIDA, Office du Niger, OHVN, PDRJK,...) et l'Agence du Bassin du Fleuve Niger (ABFN).

#### **4.1.1.4. CADRE DÉCONCENTRÉ ET DÉCENTRALISÉ**

Le territoire malien est administrativement subdivisé en 8 régions et le District de Bamako, 49 cercles et 703 communes urbaines et rurales.

La gestion du secteur des transports et particulièrement des infrastructures est assurée au niveau régional et local par les:

- services déconcentrés de l'Etat, notamment les Directions Régionales des Routes (9) et les Directions Régionales des Transports Terrestres et fluviaux pour le niveau régional (9); les Subdivisions des Routes (22) et les Secteurs des Transports (7) pour le niveau local.
- organisations professionnelles tels que le Conseil Malien des Chargeurs et le Conseil Malien des Transporteurs Routiers.
- collectivités décentralisées pour des actions limitées d'entretien et d'aménagement de pistes rurales et voiries urbaines.

#### **4.1.1.5. COOPÉRATION INTERNATIONALE**

Dans le domaine des transports et particulièrement des infrastructures, la coopération internationale du Mali s'inscrit dans le cadre des organisations suivantes : UEMOA, CEDEAO, LIPTAKO – GOURMA, CILSS, OMVS, CEA, SSATP, NEPAD, CEN-SAD et des Commissions mixtes de coopération bilatérales entre le Mali et les pays voisins.

En effet, le Mali est impliqué dans la réalisation de plusieurs programmes de construction et d'entretien de grands axes routiers transafricains (Transahélienne et Transsaharienne) et de facilitation des transports, notamment le programme d'actions communautaires des infrastructures et des transports routiers de l'UEMOA, le programme routier du LIPTAKO – GOURMA, les programmes routiers CEDEAO et

du Nouveau Partenariat Pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) et le programme de navigation fluvio-maritime de l'OMVS.

Dans le cadre de la coopération sous-régionale CEDEAO, le Mali a signé la Convention TIE relative à la réglementation du transport routier inter-Etats qui fixe notamment la charge limite à l'essieu des véhicules à 11,5 tonnes et la Convention TRIE qui institue un système de transit routier inter-Etats.

Par ailleurs, le Mali a conclu dans le cadre de la coopération bilatérale, des accords de transport et de transit routiers avec la Mauritanie, le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Niger, l'Algérie, le Ghana, la Gambie et le Togo pour l'amélioration de l'état des infrastructures, la facilitation des transports en transit et le développement des échanges bilatéraux. Des entrepôts ont été construits dans les zones franches cédées au Mali dans les différents ports maritimes concernés. Il s'agit des entrepôts maliens au Sénégal (EMASE), en Mauritanie (EMAMAU), en Côte d'Ivoire (EMACI), au Ghana (EMAGHA), au Togo (EMATO) et en Guinée (EMAGUI).

Dans le cadre de la coopération internationale, le Mali a ratifié plusieurs conventions relatives aux transports routiers, aériens et maritimes et à leur sécurité.

#### **4.1.2. CADRE RÉGLEMENTAIRE**

Au Mali, les transports sont régis aussi bien par la réglementation nationale que par les accords et conventions bilatéraux et internationaux.

Réglementation nationale : Le Code du commerce (modifié suivant les dispositions de l'OHADA), le Code du travail, le Code de la route, la loi organisant la profession de transporteurs routiers et les lois sur le mouvement coopératif et associatif sont les références en matière de création d'organismes de production de transport et d'encadrement de l'activité de transport routier.

Ces différents codes et lois traitent, entre autres :

- de la liberté de prix
- de la liberté d'association
- des conditions d'accès à la profession de transporteur routier
- des professions d'intermédiaire
- des conditions de mises en circulation des véhicules routiers
- de la réglementation de la circulation et des transports.

S'agissant plus spécifiquement de la réglementation fiscale qui s'applique au transport routier, elle inclut :

- les impôts
- les droits de douanes
- le droit de traversée routière
- les frais de mise en circulation des véhicules
- les taxes municipales.

Réglementation internationale : Au plan bilatéral, le Mali a conclu avec les pays de la sous-région avec lesquels il a des échanges routiers, des accords de transport et de

transit routiers.

Au plan sous - régional, des conventions ont été signées dans le cadre de la CEDEAO. Ces conventions ont pour but de faciliter le transport routier dans la sous-région CEDEAO. Il s'agit principalement de la Convention TIE et de la Convention TRIE. La première a trait à la réglementation du transport routier inter-Etats et fixe notamment la charge limitée à l'essieu à 11,5 tonnes et la deuxième institue un système de transit routier inter-Etats.

Au plan international, le Mali a ratifié plusieurs conventions relatives aux transports et à la sécurité. Au total, l'activité transport est régie au Mali par une quarantaine de textes.

## **4.2. OFFRE DE TRANSPORT**

Le transport au Mali est effectué par cinq (5) modes : la route, le fer, le fleuve, l'air et la mer. Le marché des transports au Mali est une grande chaîne constituée de deux maillons fondamentaux:

### **(i). le maillon de transport intérieur ou national composé des segments suivants :**

- . le segment de transport infra – régional ou rural, pour le désenclavement des villages et des communes par rapport aux chefs lieux de cercle et aux marchés de production;
- . le segment de transport intra – régional ou régional, pour le désenclavement des chefs lieux de cercle par rapport aux chefs lieux de région et aux marchés de consommation ou de commercialisation;
- . le segment de transport inter – régional ou national, pour le désenclavement des chefs lieux de région entre eux et par rapport aux grands marchés de consommation ou de commercialisation comme la capitale du pays, Bamako.

### **(ii). le maillon de transport extérieur ou international composé des segments suivants :**

- . le segment de transport inter – état, pour le désenclavement du Mali par rapport aux pays voisins;
- . le segment de transport de transit, pour le désenclavement du Mali par rapport aux pays d'outre mer.

L'offre de transport comprend deux composantes indissociables pour un transport efficace:

- (i). les infrastructures et les équipements associés (gares, ports, etc), offrant l'accessibilité;
- (ii). les moyens constitués de matériels roulants (véhicules légers et lourds, cycles, etc), offrant la mobilité.

## 4.2.1. LES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

### 4.2.1.1. INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS ROUTIERS

#### 4.2.1.1.1. INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Le réseau routier classé du Mali compte 89.024 km, dont 14.102 km de routes nationales (15,8%) ; 7.052 km de routes régionales (8%); 28.929 km de routes locales (32,5%) et 38.941 km de routes communales (43,7%). Ce réseau, classé en fonction de la nouvelle décentralisation du pays, a été élaboré pour permettre le désenclavement total du territoire malien, c'est-à-dire des 8 régions administratives, du District de Bamako, des 49 cercles, des 703 communes et des 11725 localités du Mali. La densité routière correspondante est de 7,17 km/100 km<sup>2</sup>. Il est détaillé par catégorie routière dans le tableau 4.1 ci – après.

Tableau 4.1

Code	Désignation	Nombre de liaisons	Longueur (km)	Observation
RN	Routes Nationales	44	14 102	
RR	Routes régionales	40	7 052	
RL	Routes Locales	836	28 929	
RC	Routes Communales	3 701	38 941	
<b>Total</b>		<b>4 621</b>	<b>89 024</b>	

Source : CDMT 2005

#### 1°. LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS REALISES

En 2005, les investissements routiers réalisés au Mali comptent 16 490 Km de routes et pistes améliorées, soit les 18,5% seulement du réseau total classé, dont 3748 km de routes bitumées (22,7%), 1834 Km de routes en terre moderne (11,1%) et 10 908 Km de pistes améliorées (66,2%). Ce qui signifie que les 81,5% du réseau nécessaire au désenclavement total du pays restent à aménager, soit 72 574 km. Les investissements routiers urbains comptent 890 km dont 188 km de routes bitumées à une et deux chaussées (21%) et 702 km de pistes améliorées. Les cartes du réseau aménagé du Mali et du District de Bamako sont présentées ci – après.

La densité routière réelle actuelle est de 1,33 km/100 km<sup>2</sup>, soit 18,5% de la densité cible (7,17 km/100 km<sup>2</sup>). Elle est donc parmi les plus faibles du monde et de la sous-région (3,1 km/100 km<sup>2</sup> pour la CEDEAO et 4,7 km/100 km<sup>2</sup> pour le continent africain).

#### 1.1. Evolution des investissements routiers

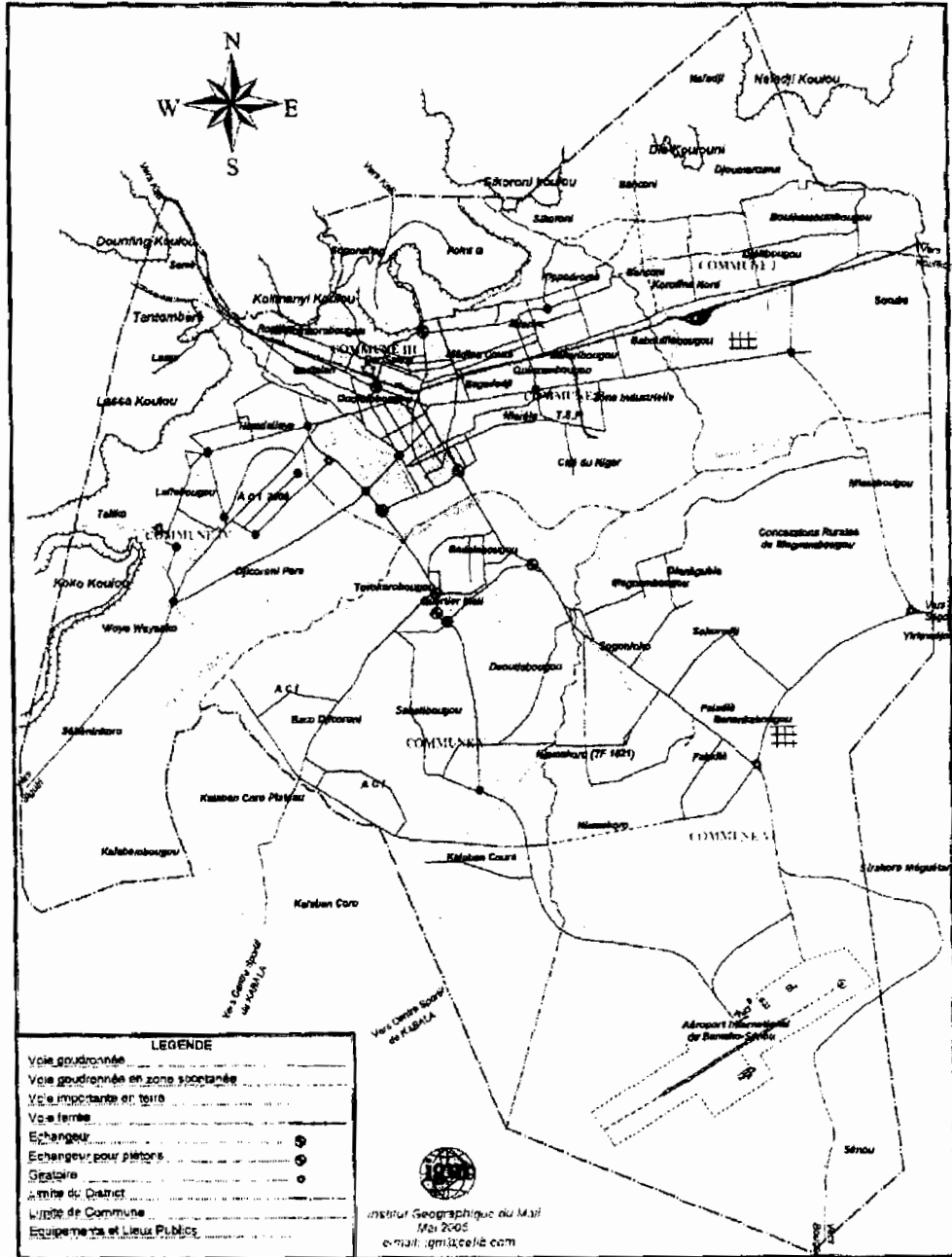
De 1960 à 2005, les investissements routiers réalisés au Mali sont passés de 870 à 16490 km de routes et pistes améliorées, avec un taux d'accroissement moyen de 6,8% par an, dont 5,3% pour les routes bitumées, 7,5% pour les routes en terre moderne et 7% pour les pistes améliorées. En 2005, le capital routier malien est

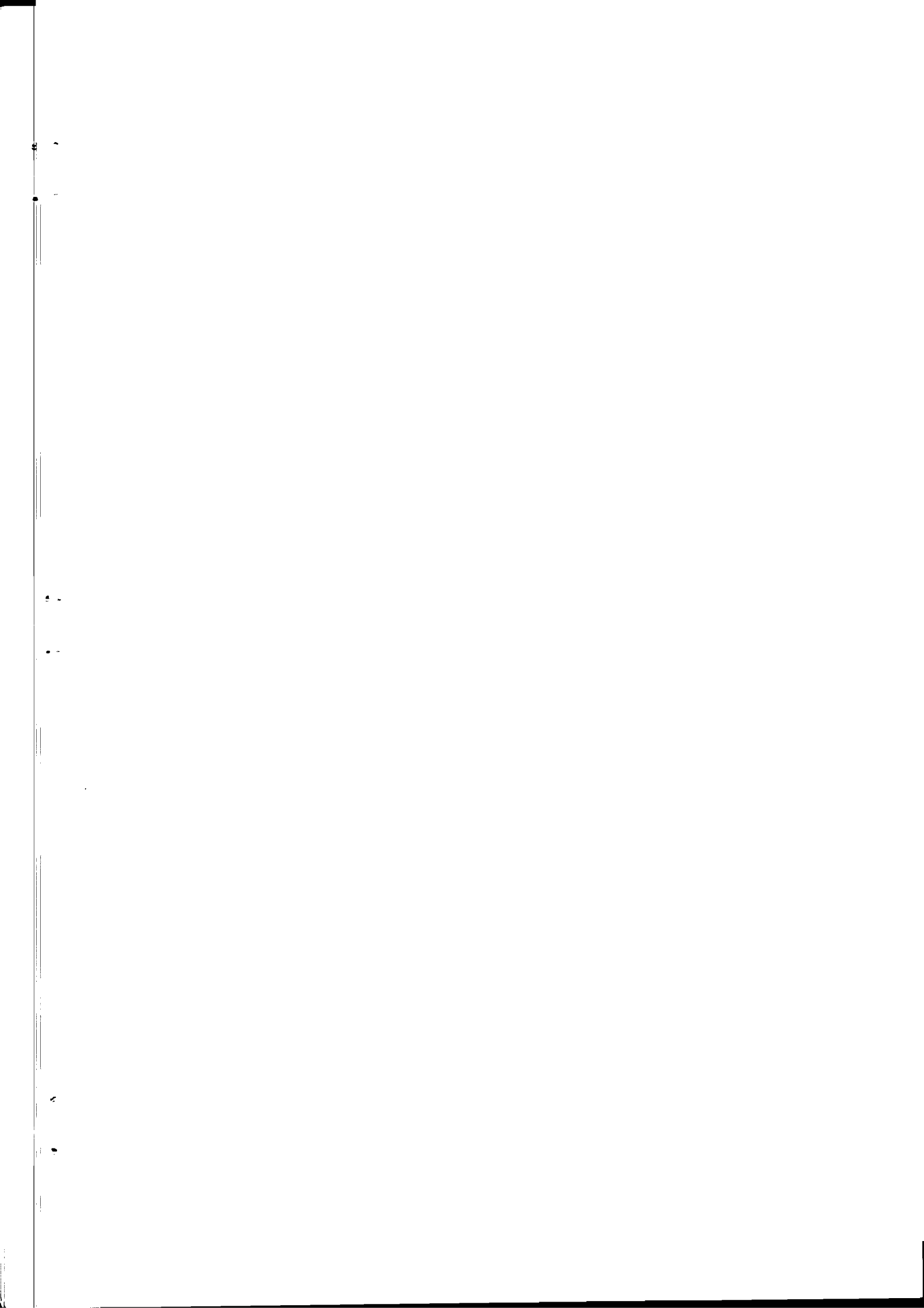




# DISTRICT DE BAMAKO

## CARTE ROUTIERE





estimé en valeur actuelle à 950 milliards de francs CFA, dont plus de 50% pour les routes bitumées.

La période de forte croissance se situe entre 1960 et 1970 pour les routes bitumées avec un taux d'accroissement moyen annuel de 16% pour plus de 126 km de routes construites par an, et pour les pistes améliorées avec un taux d'accroissement moyen annuel de 14,6% pour 145 km de pistes construites par an. Pour les routes en terre moderne, cette période se situe entre 1980 et 1990 avec un taux d'accroissement moyen annuel de 13,8% pour 80 km de routes construites par an.

Au cours des 5 dernières années, les performances annuelles en matière de construction routière au Mali sont de 175 km pour les routes bitumées, 87 km pour les routes en terre moderne et 953 km pour les pistes améliorées. Ces performances tiennent compte des pistes récemment transférées par la CMDT à la DNR (près de 2000 km).

En résumé, en 45 ans, le Mali a construit 15620 km de routes toutes catégories confondues, soit en moyenne 347 km par an, dont 75 km de routes bitumées, 41 km de routes en terre moderne et 231 km de pistes améliorées. La densité routière quant à elle, est passée de 0,07 à 1,33 km/100km<sup>2</sup> ; soit une augmentation de 1,26 en 45 ans.

L'évolution du capital routier malien par catégorie routière est présentée dans le tableau 4.2 ci – après.

Tableau 4.2

Code	Catégorie route	Années						Observations
		1960	1970	1980	1990	2000	2005	
A	<b>Routes bitumées</b>							
	Longueur km	370	1634	1760	2305	2871	3748	Urbaines = 188km
	Accrois. km	0	1264	126	545	566	877	
	Accrois. Total %		341,6	7,7	31	24,5	30,5	
	Accrois. moyen annuel période %	5,3						max = 16% de 1960 à 1970
B	<b>Routes en terre moderne</b>							
	Longueur km	0	0	300	1096	1397	1834	
	Accrois. km	0	0	0	796	301	437	
	Accrois. Total %	0	0	0	265,3	27,5	31,3	
	Accrois. moyen annuel période %	7,5						max = 13,8% de 1980 à 1990
C	<b>Pistes améliorées</b>							
	Longueur km	500	1950	2950	4350	6144	10908	Urbaines = 702km
	Accrois. km	0	1450	1000	1400	1794	4764	
	Accrois. Total %	0	290	51,3	47,46	41,2	77,5	
	Accrois. moyen annuel période %	7,0						max = 14,6% de 1960 à 1970
A+B+C	<b>Total réseau</b>							
	Longueur km	870	3584	5010	7751	10412	16490	Urbaines = 890km
	Accrois. km	0	2714	1426	2741	2661	6078	
	Accrois. Total %	0	312	40	55	34	58	
	Accrois. moyen annuel période %	6,8						max = 15,2% de 1960 à 1970

Source: DNR/Consultant

### 1. 2. Etat actuel des investissements routiers

L'état actuel des investissements routiers est jugé satisfaisant dans la mesure où, le réseau principal constitué de routes bitumées et en terre est bon à 66%, dont 69% pour les RB et 59,2% pour les RTM; passable à 28%, dont 27,5% pour les RB et 29,2% pour les RTM et mauvais à 6% seulement, dont 3,5% pour les RB et 11,6% pour les RTM. Les pistes améliorées constituent le point noir du capital routier car jugées mauvaises à 95% et passables seulement à 5%.

Les routes bitumées représentent : 70% des investissements en bon état, 49% en état passable et 1% en mauvais état.

Les routes en terre moderne représentent : 30% des investissements en bon état, 25% en état passable et 2% en mauvais état.

Les pistes améliorées quant à elles représentent : 26% des investissements en état passable et 97% en mauvais état.

Globalement, le réseau aménagé est donc bon et passable à 35% et mauvais à 65%. L'état actuel des investissements routiers est détaillé dans le tableau 4.3 ci – après.

Tableau 4.3

Catégorie route		Etat actuel						Total réseau	
		Bon		Passable		Mauvais			
		km	%	km	%	km	%	km	%
Routes bitumées (RB)	km	2584,2	70,4	1032,4	48,7	131,4	1,2	3748	22,7
	%	69	-	27,5	-	3,5	-	100	-
Routes en terre moderne (RTM)	km	1084,8	29,6	535,6	25,3	213,6	2	1834	11,1
	%	59,2	-	29,2	-	11,6	-	100	-
Total RB et RTM	km	3669	100	1568	74	345	3,2	5582	33,8
	%	66	-	28	-	6	-	100	-
Pistes améliorées (PA)	km	0	-	552	26	10356	96,8	10908	66,2
	%	0	-	5	-	95	-	100	-
Total capital routier	km	3669	100	2120	100	10701	100	16490	100
	%	22,2	-	12,8	-	65	-	100	-

Source : DNR/Consultant

### 1. 3. Capacités physiques des investissements

Selon une récente étude sur la classification technique des routes et pistes améliorées au Mali, les capacités physiques moyennes minimales des routes et pistes améliorées sont indiquées dans les tableaux 4.4 et 4.5 ci – après.

Capacités physiques moyennes minimales des routes bitumées :

Tableau 4.4

Types chaussées	Nbre de voies	Largeur chaussée en m	Capacité physique moyenne			Observations
			véhic/jour	Tonnes/an en 10 <sup>6</sup>	Passagers/an en 10 <sup>6</sup>	
Unique	2	6	6 000	13 - 20	40 - 80	PL= 20 – 30t VL= 25-50p -% PL retenus = 10% - pour 2 chaussées 30% – pour 1 chaussée
	2	7	7 000	15 - 23	45 - 90	
Double	4	14	25 000	18 - 27	205 - 410	

Source : CONSULTANT/Etude de la classification technique des routes et pistes améliorées au Mali 2005 (BIMAN).

Capacités physiques moyennes minimales des routes en terre et pistes améliorées:

Tableau 4.5

chaussées uniques	Catégo rie route	Nbre de voies	Largeur chaussée en m	Capacité physique moyenne			Observations
				véhic/jour	Tonnes/an en 10 <sup>6</sup>	Passagers/an en 10 <sup>6</sup>	
Routes en terre moderne	1	2	6	880	1,50- 1,90	2,25 - 4,50	PL= 15- 20t VL= 10-20p -% PL retenus = 30%
	2	2	6	660	1,10- 1,50	1,70- 3,40	
Pistes amélio rées	1	2	5	270	0,50 - 0,75	0,25-0,50	PL= 10- 15t VL= 5-10p -% PL retenus = 50%
	2a	2	5	160	0,30-0,45	0,15-0,30	
	2b	2	5	100	0,20-0,30	0,10-0,20	

Source : CONSULTANT/Etude de la classification technique des routes et pistes améliorées au Mali 2005 (BIMAN).

#### 1.4. Le trafic routier actuel

Les trafics routiers actuels, résultant des comptages routiers et de certaines études spécifiques se résument comme suit :

*Pour les routes bitumées* : sur les tronçons interurbains, le trafic varie de 50 à plus de 1000 véhicules par jour et sur les tronçons suburbains, notamment ceux de Bamako, la capitale, le trafic varie de 2.000 à 4.000 véhicules par jour. Sur les tronçons bitumés les plus circulés de Bamako, le trafic varie de 4.000 à 30.000 véhicules par jour.

*Pour les routes en terre moderne* : le trafic varie de 40 à plus de 200 véhicules par jour sur les tronçons interurbains et de 100 à 500 véhicules par jour sur les tronçons suburbains et urbains.

*Pour les pistes améliorées* : le trafic varie de moins de 5 à 50 véhicules par jour sur les tronçons interurbains et de 20 à 100 véhicules par jour sur les tronçons suburbains et urbains.

D'une manière générale, les différentes plages de trafic rencontrées sur le réseau routier malien sont indiquées dans le tableau 4.6 ci – après.

Tableau 4.6

Catégorie route	Tronçon	Plage trafic en véhicule/jour	% véhicule lourd	Taux accroissement moyen annuel en %		Observations
				plage	moyen	
Route bitumée	Interurbain	50 -1 000	30-50	4 -10	7	
	suburbain	2 000-4 000	15-25	4 -10	7	Bamako
	urbain	4 000-30 000	5-10	2 - 4	3	Bamako
Route en terre moderne	Interurbain	40-200	20-30	3 -7	5	
	Suburbain/urbain	100-500	20-30	3 -7	5	
Piste améliorée	Interurbain	5-50	35-70	3 -7	5	
	Suburbain/urbain	20 - 100	35-70	3 -7	5	

Source : Etude de la classification technique des routes et pistes améliorées au Mali 2005 (BIMAN).

De ce tableau, il ressort que le trafic actuel sur le réseau routier malien est caractérisé par un pourcentage relativement élevé de poids lourds.

### 1.5. L'exploitation des routes au Mali

L'exploitation des routes au Mali est assurée par des transporteurs marchands et non marchands qui sont généralement peu soucieux de l'état du capital routier. En effet, si l'Etat malien a déployé de gros moyens pour sécuriser les transports sur les routes, notamment par la construction, l'entretien et l'équipement (signalisations, barrières de pluies...), les usagers en général se soucient peu des simples règles de bonne conduite vis à vis de la chose publique ; le code de la route est très souvent bafoué avec pour conséquence :

(i)- des accidents souvent mortels : le nombre d'accidents routiers est passé de 2423 en 1994 à 6802 en 2002, soit une augmentation de près de 14% par an. En 2004, le nombre d'accidents a chuté à 1637, soit une baisse de 76% en deux ans.

Cependant, malgré cette tendance à la baisse du nombre d'accidents routiers, le nombre de personnes tuées sur les routes maliennes par an augmente ; passant de 72 en 1994 à 154 en 2002, soit plus du double. En 2003, il était de 127, soit une augmentation moyenne de 6,5% par an par rapport à 1994; dénotant ainsi l'insécurité grandissante sur les routes maliennes.

(ii)- des surcharges de véhicules lourds avec des essieux chargés à 20 tonnes contre une norme de 11,5 tonnes (les 2/3 du parc semi-remorques sont concernés) et sur les axes principaux (axes internationaux) avec pour conséquence la destruction systématique et prématurée des routes, se traduisant par des interventions anticipées de reconstruction ou de réhabilitation très onéreuses pour l'état.

L'application rigoureuse du code de la route, les campagnes de vérifications des charges à l'essieu, la gestion efficace des banques de données routières et de transports permettront une meilleure exploitation du réseau routier pour le bien de la collectivité toute entière. Ces dispositions doivent être appuyées par la sensibilisation

périodique par voie médiatique et la formation des transporteurs et conducteurs routiers et l'amélioration de la qualité des contrôles routiers (police, gendarmerie, douanes).

#### **1.6. Les corridors routiers internationaux**

Le Mali possède plus de 28 corridors terrestres d'une longueur totale de 37859 km, dont 10838 km sur le territoire malien. Les corridors routiers sont au nombre de 21 et totalisent plus de 32398 km, dont 8777 km au Mali. Les corridors routiers ont drainé en 2004 près de 2,2 millions de tonnes de marchandises, soit 90% du trafic total international du pays, les 10% restants revenant au corridor ferroviaire Bamako – Dakar. Ils sont indiqués dans le tableau en annexe 2.

Les corridors mixtes route/rail sont au nombre de 4 et totalisent 4873 km, dont 1700 km au Mali.

Les principaux corridors routiers sont :

- axe Bamako – Bougouni – Sikasso - Abidjan: dont l'entretien périodique du tronçon Faladiè –Bougouni vient de démarrer et celui du tronçon Bougouni – Sikasso en instance de démarrage;
- axe Bamako – Bougouni – Sikasso – Koloko –Lomé : entièrement bitumé ;
- axe Bamako – Kayes – Dakar : dont le bitumage du tronçon Didiéni – Diéma (180 km) a démarré en mai 2005 et celui du tronçon Kayes – kidira (90 km) en voie d'achèvement;
- axe Bamako – Conakry: dont le bitumage est en voie d'achèvement ;
- axe Bamako – Nioro – Nouakchott: dont le bitumage du tronçon en terre Diéma – Nioro (100 km) a démarré en octobre 2004;
- axe Bamako – Kouri – Lomé: entièrement bitumé ;
- axe Bamako – Kouri – Téma: entièrement bitumé ;
- axe Mopti – Kouri – Lomé: entièrement bitumé ;
- axe Mopti – Kouri – Téma: entièrement bitumé ;
- axe Mopti – Koutiala – Sikasso - Abdjan: entièrement bitumé ;
- axe Ségou – Koutiala – Sikasso - Abdjan: entièrement bitumé ;
- axe Ségou– Kouri – Lomé: entièrement bitumé ;
- axe Ségou– Kouri – Téma: entièrement bitumé ;

- axe Gao – Niamey– Cotonou: dont le bitumage du tronçon malien (205 km) vient de démarrer ;
- axe Gao – Kidal – Bouressa – Tinzaouaten –Alger: dont le bitumage du tronçon Gao – Bourem (100 km) en instance de démarrage ; Bourem - Kidal – Bouressa – Tinzaouaten – Fre Algérie (553 km) étant une piste en mauvais état ;
- axe Mopti – Sévaré – Bandiagara - Bankass – Koro – Téma: dont le bitumage du tronçon en terre Bandiagara - Bankass – Koro – Fre Burkina (157 km) est envisagé ;
- axe Bamako – Kati – Kita – Kéniéba – Saraya - Dakar: dont le bitumage du tronçon Kati – Kita (180 km) vient de démarrer et celui des tronçons Kita - Sokokofata (38 km) et Sokokofata - Kéniéba – Saraya - Fre Sénégal (277 km) en instance de démarrage.

### **1.7. Normalisation routière**

Après 45 ans d'indépendance, le Mali ne dispose jusqu'à ce jour d'aucunes normes routières ; les normes utilisées en la matière étant des normes étrangères en particulier les normes françaises, anglaises, allemandes, russes et américaines.

La récente étude sur la classification technique des routes au Mali qui vient de s'achever a mis en évidence cette lacune et préconiser la création de normes routières propres au Mali à moyen terme. Cependant, en attendant de disposer de normes routières propres, l'étude a proposé des caractéristiques techniques et géométriques pouvant être appliquées dans la conception des routes et ouvrages d'art routiers au Mali. Le décret y afférent est en cours d'approbation.

La nécessité pour le Mali, de disposer de ses propres normes routières, permettant de faire les meilleurs choix techniques et par conséquent des économies importantes sur les coûts de construction et d'entretien routiers, s'impose donc logiquement.

## **2°. L'ENTRETIEN DES ROUTES AU MALI**

### **2.1. Evolution et performance globale de l'entretien routier**

Au cours des quatre dernières décennies, l'entretien routier au Mali a été marqué par les étapes suivantes :

#### **Décennie 1960 - 1970**

Cette décennie est celle des investissements routiers intenses. En effet, 42% des routes bitumées, constituant le capital routier le plus important, ont été réalisées dans cette période. Le réseau routier étant neuf, l'entretien routier, limité essentiellement à des travaux d'entretien courant réalisés en régie par les Services des Travaux Publics, a fonctionné de façon relativement satisfaisante.

#### **Décennie 1970 - 1980**

Cette décennie est marquée par un essoufflement des investissements routiers avec moins de 1% du réseau bitumé réalisé et un vieillissement du premier réseau bitumé.

Les trois projets routiers conclus avec la Banque Mondiale durant cette période ont porté sur la construction de pistes agricoles (coton, arachide et mil), la reconstruction de routes (Faladiè – Ségou), l'acquisition de matériels des TP, l'assistance technique et la formation du personnel.

C'est donc à partir de cette décennie que les problèmes d'entretien routier se sont posés avec acuité face aux besoins de plus en plus croissants d'entretien courant et périodique, à l'insuffisance des ressources financières, des moyens humains et matériels, à l'inexpérience et aux faibles rendements des équipes d'entretien.

Pour faire face à ces problèmes et améliorer de façon durable la gestion de l'entretien routier, des mesures d'ordre institutionnel, financier et matériel ont été prises.

Ces mesures sont les suivantes:

- a. Restructuration de la DNTP pour la rendre plus opérationnelle : Divisions centrales, Direction Nationale et Arrondissements des Ponts et Chaussées et Subdivisions des Travaux Publics ;
- b. Création d'un parc de matériel central (grosses interventions) et de parcs territoriaux chargés des premiers échelons de travaux d'entretien.
- c. Mise en place d'un système de comptabilité analytique des travaux, pour l'analyse des quantités et des coûts des travaux réalisés (1974 – 75).
- d. Manuel de l'entretien routier au Mali (y compris la nomenclature des tâches de l'entretien routier).
- e. Acquisition de matériels des travaux publics et recrutement de personnels.
- f. Création d'un Fonds Routier de première génération.

Cependant, malgré ces nouvelles dispositions, il y'a lieu de souligner que cette période a été marquée par le manque de liquidité des ressources du Fonds Routier qui était alors alimenté par les compte chèques postaux (CCP), conséquence de la dégradation générale des finances publiques à cette époque.

Par ailleurs, le Fonds Routier étant un budget annexe du budget d'Etat, les contraintes de procédures financières ont été telles qu'il a souvent été observé des retards importants dans la mise en place des crédits budgétisés (crédits disponibles seulement en Mars-Avril de l'année) avec comme corollaire des retards importants dans l'exécution des programmes de travaux d'entretien.

L'ensemble de ces facteurs explique les faibles performances de l'entretien routier (taux de réalisation des programmes inférieur à 70%) et l'état de dégradation avancé du réseau routier à la fin de cette décennie malgré les gros efforts déployés.

#### **Décennie 1980 – 1990**

Cette décennie est la période d'investissement routier la plus intense après la première décennie. En effet, pendant cette période, des investissements routiers importants ont été réalisés en régie et à l'entreprise, notamment la route Sévaré – Gao. Pendant ce temps, le réseau routier existant continuait à se dégrader faute d'entretien adéquat, l'entretien périodique nécessaire n'ayant jamais été réalisé à temps. Le niveau de

dégradation du réseau et particulièrement du réseau bitumé a atteint un seuil tel que des travaux de reconstruction ont été nécessaires (Bamako –Bougouni notamment).

C'est donc compte tenu de ce constat amer, que les autorités maliennes ont conclu avec la banque Mondiale et d'autres partenaires multilatéraux et bilatéraux les 4° et 5° projets routiers.

Le 4° projet routier était essentiellement un projet d'entretien routier et particulièrement d'entretien courant avec quelques renouvellements de matériels. Il était conjointement financé par l'IDA et la Coopération Suisse et malgré tous les efforts déployés, le taux de réalisation des programmes n'a guère dépassé les 65% à cause essentiellement de :

- l'insuffisance et le retard dans la mise en place des crédits d'entretien ;
- l'insuffisance de matériels fiables à cause de nombreuses pannes et du manque de pièces détachées ;
- manque de motivation du personnel d'exécution et d'encadrement etc.

Le 5° projet routier qui a suivi devrait renforcer les acquis du projet précédent. En effet, ce projet mettait un accent particulier sur l'entretien courant des routes financé entièrement par l'Etat et réalisé entièrement en régie par les unités des Travaux Publics et l'entretien périodique financé pour plus de 90% par l'IDA et réalisé en régie (SRR pour Faladiè – Ségou et STN pour Bougouni – Yanfolila) et à l'entreprise.

Malgré les difficultés rencontrées, ce projet a permis d'atteindre des performances de l'entretien routier dans tous les domaines.

En effet, le niveau des crédits d'entretien s'est nettement amélioré avec l'augmentation du niveau des ressources du Fonds Routier avant le démarrage du projet en 1987 et leur mise en place a été accélérée. Toutefois, le niveau des crédits alloués à l'entretien routier est resté inférieur au niveau requis.

Par ailleurs, à la fin de cette décennie et du fait des politiques d'ajustement structurel engagées par l'Etat malien et du manque de liquidité du Trésor Public (CCP), le Fonds Routier a été réintégré au Trésor Public et l'entretien routier inclus dans le Budget Spécial d'Investissement (BSI) avec les rigueurs et la lourdeur de la comptabilité publique, incompatibles avec l'urgence qui caractérise les travaux d'entretien routier. Cette situation a ainsi freiné les élans et altéré les performances.

La gestion et la disponibilité du matériel se sont nettement améliorées grâce à l'acquisition rapide des pièces détachées par une centrale d'achat et à une meilleure programmation de l'utilisation du matériel en fonction des besoins réels d'utilisation résultant des programmes de travaux d'entretien.

La motivation du personnel chargé de l'entretien routier, permettant d'améliorer les rendements n'a pas été effective. Cet état de fait a donc joué négativement sur la productivité des unités opérationnelles.

Malgré cela, les résultats obtenus sont globalement satisfaisants et se résument comme suit :

- Le taux de réalisation des programmes d'entretien courant est de plus de 70%. Ce taux aurait été meilleur n'eut été la mauvaise programmation des travaux d'entretien. En effet, les budgets d'entretien routier ont été adoptés sur la base de programmes de travaux préparés aux mois de Mars – Avril de l'année budgétaire précédente. Environ un an de décalage existait donc entre le programme prévisionnel des travaux budgétisé et le programme réel exécuté par les unités opérationnelles. Compte tenu du fait que les dégradations des routes augmentent avec le temps et par conséquent le volume des travaux, cette situation s'est traduite donc par un déficit budgétaire de fait, lequel ne pouvait être comblé que par une rallonge budgétaire souvent inaccessible.
- Pour l'entretien périodique des routes bitumées, le taux de réalisation des programmes a atteint 80% pour le SRR sur Faladiè – Ségou, où les performances ont atteint et même dépassé celles des entreprises similaires.
- Pour l'entretien périodique des routes en terre, le taux de réalisation des programmes est resté inférieur à 50% pour le STN sur la route Bougouni – Yanfolila, où les rendements n'ont pas comblé les espoirs.

En résumé, la fin de cette décennie a été marquée par les problèmes suivants :

- insuffisance des crédits d'entretien et retard dans leur mise en place ;
- inadéquation des programmes de travaux et des budgets adoptés ;
- manque de motivation du personnel d'exécution et de gestion mal payé ;
- insuffisance et vétusté du matériel ;
- insuffisance de personnel qualifié.

#### **Décennie 1990 – 2000 et après**

Cette période est caractérisée par un renforcement de la prise de conscience par les autorités maliennes du rôle majeur de l'entretien des infrastructures de transports et particulièrement des infrastructures routières sur les performances économiques du pays.

En effet, pour juguler les problèmes posés à la fin de la décennie précédente et pour améliorer les performances de l'entretien routier face à la dégradation continue du réseau routier, le Gouvernement malien a adopté en Novembre 1993 une Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST).

Cette déclaration de politique générale vise l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement à moyen et long termes du secteur des transports par l'approfondissement des actions tendant à développer sur une base saine la concurrence entre modes et entreprises de transport et l'amélioration de l'état des infrastructures existantes notamment routières et ferroviaires par une politique adéquate d'entretien et la poursuite du désenclavement.

Pour l'entretien routier, les objectifs visés par cette politique sont :

- la réorganisation de l'entretien routier et de son mode d'exécution;
- le développement des capacités internes de gestion de l'entretien routier;

- la mise en place d'un mécanisme fiable de financement de l'entretien routier par la commercialisation du service de la route ;
- la privatisation de l'entretien routier (courant et périodique) ;
- la création d'une agence d'exécution des travaux d'entretiens routiers.

L'application de cette politique s'est concrétisée en 1994 par la conclusion avec la Banque Mondiale du premier Projet Sectoriel des Transports du Mali (PST) qui s'est achevé le 31 Décembre 2004.

Ce projet met un accent particulier sur l'entretien courant et périodique des routes mais aussi et surtout sur leur réhabilitation pour combler le déficit d'entretien périodique. En effet, de 1995 à 2004, il a permis de réaliser annuellement l'entretien courant de près de 9000 km de routes et pistes pour un montant total de 47 527 millions de FCFA entièrement financés sur ressources locales.

Le PST a permis également de réaliser un important programme de travaux d'entretien périodique et de réhabilitation de 4242 km de routes et pistes pour un coût total de plus de 163 000 millions de FCFA et l'achat de 4 bacs de traversée pour 1 105 millions de FCFA.

D'une manière générale, la réalisation de cet important programme d'entretiens et de réhabilitation a permis d'améliorer l'état général du réseau routier principal qui est globalement satisfaisant comme l'atteste le tableau 4.3 ci – dessus.

En conclusion générale, on peut dire qu'au cours des 45 premières années d'indépendance, les performances opérationnelles globales de l'entretien routier au Mali sont mitigées, les résultats obtenus, malgré les avancées, n'ayant pas comblé les attentes. Les problèmes rencontrés par l'entretien routier au cours des dernières décennies ont donc très peu varié d'une période à l'autre et se résument comme suit :

- insuffisance, voire le manque de planification de l'entretien routier ;
- mauvaise programmation des travaux d'entretien routier ;
- insuffisance des crédits alloués à l'entretien routier ;
- retard dans la mise en place des crédits alloués ;
- insuffisance du matériel d'entretien ;
- insuffisance institutionnelle et de personnel qualifié ;
- insuffisance de suivi et de contrôle des travaux ; etc.

## **2.2. Privatisation de l'entretien courant**

La privatisation de l'entretien courant des routes, prévue dans la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST) et confirmée par le PST 1 est devenue totale en 2002.

En effet, jusqu'en Juillet 2002, date de mise en place de l'Autorité Routière, les travaux d'entretien courant ont été réalisés conjointement en régie « contractuelle » par les Subdivisions des Travaux Publics et à l'entreprise. De juillet 2002 à ce jour, les travaux d'entretien courant sont réalisés uniquement à l'entreprise.

Toutefois, il y'a lieu de souligner qu'en l'absence d'une agence d'exécution spécialisée dont l'AGERROUTE qui vient d'être créée, la DNR, maître d'ouvrage a assumé la mission d'agence d'exécution. Cependant, pour éviter les lourdeurs administratives qui caractérisent les finances publiques et diligenter l'exécution des travaux d'entretien, la DNR a passé au titre des programmes d'entretien 2002 et 2003, des conventions de délégation de maîtrise d'ouvrage avec les agences d'exécution existantes non spécialisées en entretien routier, notamment l'AGETIPE et l'AGETIER.

Par ailleurs, compte tenu des spécificités des régions du nord, caractérisées par un enclavement notoire, du matériel d'entretien courant a été acquis pour les services régionaux des routes concernés pour un montant de 3.347 millions de FCFA. Après l'audit technique de la composante routière du PST en 1998 et les enseignements négatifs qui en découlèrent relativement à l'exécution des travaux d'entretien courant en régie, la privatisation des travaux d'entretien courant est devenue totale en 2002.

Cependant, pour assurer efficacement les interventions d'urgence sur le réseau routier et garantir la réalisation des travaux d'entretien courant des routes dans les régions nord du pays où l'intervention des entreprises peut s'avérer non rentable, la CETRU a été créée et le matériel des services régionaux des routes du nord fut transféré à cette dernière à cet effet.

L'audit technique des travaux d'entretien courant des routes, réalisés en MOD au titre de l'exercice 2004 a montré par ailleurs, que dans la région de Kidal, l'entreprise adjudicataire du marché a sous-traité les 100% des travaux. Ce qui constitue en fait une régie - entreprise et met en évidence l'incapacité de certaines entreprises locales à réaliser elles-mêmes les travaux par manque de matériels et de personnel qualifié. En outre, l'insuffisance de contrôle et de suivi des travaux d'entretien, la nécessité d'améliorer la qualité des travaux et de faire les audits techniques au moment de l'exécution des travaux d'entretien ont été mises en évidence.

Toutefois, il y'a lieu de souligner que dans les régions du nord, en particulier celle de Kidal, le problème routier ne se pose pas en terme d'entretien, car il n'y a pas de routes dans cette région, mais en terme de réhabilitation des quelques pistes améliorées complètement ou partiellement détruites et de construction de nouvelles routes. Kidal est en effet, la seule région du pays qui ne bénéficie actuellement d'aucune infrastructure routière pérenne.

En tout état de cause, la réussite de la privatisation passe avant tout par la planification et l'élaboration de programmes d'entretien fiables, la création ou la disponibilité d'entreprises compétentes et dotées de capacités matérielle et financière suffisantes. Ce qui n'est pas le cas actuellement au Mali.

L'idée généralement répandue comme solution idoine est la passation de contrats pluriannuels d'entretien courant. Cette idée bien qu'intéressante se traduirait par la création d'un monopole de fait de quelques entreprises incompetentes qui s'installeront sur un marché prometteur, qui a plus que jamais besoin de compétitivité pour s'épanouir.

La solution optimale serait plutôt d'encourager l'émergence d'entreprises fiables et efficaces ou le regroupement d'entreprises permettant d'améliorer leurs capacités d'exécution et de financement propre sur un marché ouvert et compétitif. Par ailleurs, un audit de la privatisation des travaux d'entretien courant, permettant de juger de l'efficacité de la stratégie adoptée est nécessaire à terme, lorsque l'Autorité Routière aurait atteint sa vitesse de croisière en terme de financement et que l'AGEROUTE aurait été opérationnelle.

Un audit de la CETRU, seule unité de régie opérationnelle dans le domaine, est également nécessaire à terme, car il est tout à fait illusoire de maintenir dans la situation actuelle un organe dont la rentabilité ou du moins l'efficacité socio-économique globale n'est pas démontrée.

### **3°. FINANCEMENT DES ROUTES AU MALI**

#### **3.1. Evolution générale**

De 1982 à 2004, les financements mobilisés pour l'investissement et l'entretien routiers au Mali sont évalués à 457 milliards de FCFA, soit une moyenne annuelle de 20 milliards de FCFA, dont 281,4 milliards de FCFA (61,5%) pour l'investissement (construction, réhabilitation et études) et 175,6 milliards de FCFA (38,5%) pour l'entretien (courant - 73,2 milliards de FCFA et périodique - 102,4 milliards de FCFA). Les financements extérieurs sont évalués à 325,4 milliards de FCFA (71%) et les financements intérieurs à 131,6 milliards de FCFA (29%). Au cours de ces 23 dernières années, la croissance moyenne annuelle des financements mobilisés a été de 6,7%, dont 6,2% pour le financement intérieur et 6,9% pour le financement extérieur.

#### **3.2. Evolution récente**

Au cours des cinq (5) dernières années (2000 - 2004), les financements mobilisés sont évalués à 193,5 milliards de FCFA, soit une moyenne annuelle de près de 39 milliards de FCFA (avec une pointe de 57 milliards de FCFA en 2003), dont 151,5 milliards de FCFA (78%) pour l'investissement (construction, réhabilitation et études) et 42 milliards de FCFA (22%) pour l'entretien (courant - 29 milliards de FCFA et périodique - 13 milliards de FCFA). Les financements extérieurs sont évalués à 144,1 milliards de FCFA (74,5%) et les financements intérieurs à 49,4 milliards de FCFA (26%). La croissance moyenne annuelle des crédits mobilisés est de 6,1% (max 20,5% entre 2000 et 2003), dont 19,4% pour le financement intérieur et 1,4% pour le financement extérieur. Par rapport aux deux dernières décennies, on constate donc un tassement du financement global avec une tendance à la baisse du financement extérieur pendant que le financement intérieur augmente. Les financements mobilisés et les quantités réalisées par type d'intervention sont détaillés dans le tableau 4.7 ci après.

Financements mobilisés (en millions FCFA) et quantités réalisées (km) par type d'interventions:

Tableau - 4.7

Prestations	unités	Années					Total	% du total
		2000	2001	2002	2003	2004	2000-2004	(coût/km)
Etudes	coût	1136	907	0	975	795	3813	2,0%
	km	658	566	0	1087	856	3167	(1,2)
Construction	coût	13117	26627	30382	46392	24605	141123	73%
	km	298	320	359	314	196	1487	(95)
Réhabilitation	coût	31	0	0	0	6647	6678	3,4%
	km	1	0	0	0	131	132	(50,6)
Entretien périodique	coût	3684	2138	1215	3800	2299	13136	6,8%
	km	165	79	43	135	90	512	(25,6)
Entretien courant	coût	5000	5500	5292	5880	7050	28722	14,8%
	km	5410	5868	4109	11185	10098	36670	(0,78)
Total	coût	22968	35172	36889	57047	41396	193472	100,00%
	km	6532	6833	4511	12721	11371	41968	-

Source : DNR/Consultant

D'une manière générale, il ressort de l'analyse de ce tableau, que la plus grande part des dépenses, tout financement confondu, revient à la construction avec 73%. Viennent ensuite, l'entretien courant avec 14,8%, l'entretien périodique avec 6,8%, la réhabilitation avec 3,4% et les études avec 2%.

Cette répartition des dépenses respecte dans une certaine mesure la hiérarchie d'interventions adoptée par l'Etat malien dans le cadre de sa stratégie de développement du secteur des transports et de désenclavement du pays. Cependant, compte tenu du déficit d'entretien périodique du réseau routier, dont l'état est passable à 12,8% (1568 km de routes bitumées et en terre moderne concernées) et mauvais à 65% (10701 km de pistes améliorées concernées), un accent particulier doit être mis par conséquent sur l'entretien périodique des routes et la réhabilitation des pistes améliorées à court et moyen termes pour la mise à niveau rapide de l'état général du réseau et optimiser ainsi l'efficacité des opérations d'entretien courant.

Le réseau routier conçu, aménagé et entretenu de 2000 à 2004 totalise 41968 km, dont 3167 km (7,6%) pour les études, 1487 km (3,5%) pour la construction (non compris le réseau de pistes CMDT transférées), 132 km (0,3%) pour la réhabilitation, 512 km (1,2%) pour l'entretien périodique et 36670 km (87,4%) pour l'entretien courant. La moyenne annuelle de la période est de 8394 km, dont 634 km pour les études, 298 km pour la construction, 26 km pour la réhabilitation, 102 km pour l'entretien périodique et 7334 km pour l'entretien courant.

Le coût moyen kilométrique des interventions en millions de F CFA est de : 1,2 pour les études, 95 pour la construction, 51 pour la réhabilitation, 26 pour l'entretien périodique et 0,78 pour l'entretien courant.

### **3.3. Financement de l'entretien routier**

#### **3.3.1. Evolution générale**

Pour assurer le financement régulier de l'entretien routier des premiers investissements routiers acquis de 1960 à 1970, l'Etat malien a créé un fonds routier en 1971. Cependant, les ressources du fonds routier étant insuffisantes, l'entretien normal du réseau, en particulier l'entretien périodique des premiers investissements routiers notamment les routes bitumées (Bamako-Ségou, Bamako -Bougouni...) n'a pu être réalisé comme prévu. Cette situation s'est donc traduite par une dégradation généralisée du premier réseau bitumé au cours de la décennie suivante (1970 - 1980).

En effet, c'est à partir de cette décennie, que les problèmes d'entretien routier se sont posés avec acuité face aux besoins de plus en plus croissants d'entretien courant et périodique des routes, à l'insuffisance des ressources financières et à la politique financière adoptée ; l'Etat étant seul financièrement responsable de l'entretien routier.

La déficience d'entretien périodique s'est traduite par la reconstruction totale de la route Bamako-Ségou à cause de son état désastreux à partir de 1974 ; la reconstruction de la route Bamako -Bougouni ayant été ajournée faute de financement jusqu'à la fin de la décennie 90.

Face à la dégradation généralisée du réseau routier et particulièrement du réseau bitumé dans la décennie 1980 - 1990, les autorités maliennes ont été obligées de conclure avec la Banque Mondiale le 4<sup>o</sup> projet routier du Mali qui était essentiellement un projet d'entretien routier et particulièrement d'entretien courant avec quelques renouvellements de matériels. Le volet entretien courant était conjointement financé par l'IDA et la Coopération Suisse. Le changement de politique financière à l'époque, qui s'est traduit par la participation de financements extérieurs à l'entretien courant a donc permis de sauver une bonne partie du réseau routier bitumé qui aurait été autrement détruite.

Cependant, sous le 5<sup>o</sup> projet routier qui a suivi, le financement de l'entretien courant fut entièrement assuré par l'Etat sur Budget National, le fonds routier ayant été intégré au budget d'Etat en 1990. Sous ce projet, l'insuffisance des crédits affectés à l'entretien routier n'a pas permis non plus d'assurer l'entretien courant ni périodique normal des routes.

Aussi, la décennie 1990 - 2000 est caractérisée par un renforcement de la prise de conscience des autorités maliennes du rôle majeur de l'entretien des infrastructures de transport et particulièrement des infrastructures routières sur les performances économiques du pays.

En effet, pour juguler les problèmes posés à la fin de la décennie précédente et pour améliorer les performances de l'entretien routier face à la dégradation continue du réseau routier, entre autres, le Gouvernement malien a adopté en Novembre 1993 une Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST), qui s'est concrétisée par la conclusion avec la Banque Mondiale en 1994 du premier Projet Sectoriel des Transports (PST-I) qui met un accent particulier sur l'entretien courant

et périodique des routes mais aussi et surtout sur leur réhabilitation pour combler le déficit d'entretien périodique.

Pour l'entretien routier, l'application de cette politique s'est traduite, entre autres, par la création en 2000 d'un Fonds d'entretien routier de 2<sup>ème</sup> génération sous la dénomination de l'Autorité Routière (AR) qui est devenue fonctionnelle en 2002. La création de l'Autorité Routière participe en effet de la réforme de l'entretien routier, dont les objectifs essentiels portent sur l'amélioration et la réorganisation complète du mode opératoire de l'entretien routier et la mise en place de mécanismes appropriés pour un financement suffisant et durable. Dans ce sens, la mise en place de l'Autorité devrait promouvoir une plus grande participation du secteur privé dans l'exécution des travaux et la fourniture de services liés à l'entretien routier.

### 3.3.2. Situation actuelle

La création du Fonds Routier (nouvelle génération), gérée par l'Autorité Routière est un véritable espoir pour la pérennisation du financement de l'entretien routier au Mali, compte tenu du déficit chronique enregistré en la matière depuis plus de quatre décennies.

#### Besoins de financement

L'étude des besoins d'entretien périodique et d'entretien courant subséquent du réseau routier du Mali pour la période 2003 – 2005, réalisée en 2002, a jeté les bases d'une véritable programmation de l'entretien routier au Mali. Cette étude a permis en effet de dégager les besoins d'entretien routier du pays pour la période concernée et qui sont résumés dans les tableaux 4.8 et 4.9 ci - après.

Programme prévisionnel des travaux d'entretien courant – période 2003 – 2005 :

Tableau 4.8

CATEGORIE ROUTIERE	ANNEE					
	2003		2004		2005	
	Coût 10 <sup>6</sup> FCFA	km	Coût 10 <sup>6</sup> FCFA	km	Coût 10 <sup>6</sup> FCFA	km
Routes bitumées (RB)	3801	2902	4273	3459	4380	3678
Routes en terre moderne (RTM)	1552	1234	1306	1234	1221	1517
Pistes améliorées (PA)	1339	3143	1592	3143	1689	3591
<b>TOTAL réseau routier</b>	<b>6692</b>	<b>7279</b>	<b>7171</b>	<b>7836</b>	<b>7290</b>	<b>8786</b>

Source : Etude des besoins d'entretien routier pour la période 2003 – 2005 (BIMAN)

## Programme prévisionnel des travaux d'entretien périodique – période 2003 – 2005 :

Tableau 4.9

Catégorie routière	ANNEE			Années optimales de réalisation
	2003 – 2004 - 2005			
	Coût 10 <sup>6</sup> FCFA	km	Coût /km 10 <sup>6</sup> FCFA	
Routes bitumées (RB)	15745	531	30	2003-2005
Routes en terre moderne (RTM)	8145	808	10	2002-2004
Pistes améliorées (PA)	1028	204	5	2003-2004
<b>TOTAL</b> réseau routier	<b>24918</b>	<b>1543</b>	<b>16</b>	<b>2002-2005</b>

Source : Etude des besoins d'entretien routier pour la période 2003 – 2005 (BIMAN)

Cependant, compte tenu des financements disponibles et des tendances à l'époque, il ressortait globalement de cette étude que les ressources propres de l'Etat malien ne permettront pas de couvrir les besoins réels d'entretien du réseau routier. Même les besoins d'entretien courant ne seront pas satisfaits à moins d'augmenter les ressources du fonds d'entretien routier ou de recourir au financement extérieur qui sera obligatoire pour couvrir en particulier les besoins de l'entretien périodique.

#### Budget de l'Autorité Routière

Le Fonds d'entretien routier de 2<sup>ème</sup> génération est fondé sur le principe de la commercialisation du service de la route par l'application de redevances d'usage routier qui constituent l'essentiel de ses ressources. Aux termes de la Loi du 4 août 2000, les ressources de l'Autorité Routière proviennent de :

- la redevance d'usage routier sur les carburants : essence ordinaire, essence super, gas-oil ;
- la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules admis à la circulation en République du Mali ;
- les subventions ou contributions de l'Etat et ou des collectivités territoriales ;
- les redevances de péages ou de concessions d'infrastructures routières ;
- les prêts contractés par l'Etat auprès des organismes financiers nationaux ou étrangers au titre de l'entretien des routes ;
- les produits de placement des fonds disponibles ;
- les subventions autres que celles de l'Etat et des collectivités territoriales ;
- les dons et legs ;

Les redevances d'usage routier au profit de l'Autorité Routière ont été instituées par le Décret N° 02-324 /P-RM du 05 juin 2002. Actuellement, seuls les taux des redevances de péages ne sont pas encore fixés. Toutefois, en plus du retard dans la mise en place des différentes redevances, l'Autorité Routière rencontre d'énormes difficultés dans le recouvrement des redevances dues.

Aussi, depuis sa mise en place en 2002, l'Autorité Routière n'a géré que les fonds destinés à l'entretien courant du réseau routier. De 2003 à 2005, les budgets de l'AR, adoptés sur la base des programmes des travaux d'entretien courant des routes et pistes, et des engagements du Gouvernement avec les partenaires financiers sont indiqués dans le tableau 4.10 ci – après.

Tableau 4.10

Année	Montant des budgets en millions de F CFA				Observation
	Prévisions (P)	Réalisations @	Ecart (P-R)	Taux réalisation %	
2003	6512 (4868)	5156 (3559)	1356 (1309)	79 (73)	dont arriérés 2002 1644 (1597)
2004	7994 (7130)	7910 (7050)	84 (80)	99 (99)	dont arriérés 2003 864 (860)
2005	8050	6136	1914	76	situation au 31/12/05

Source : Autorité Routière

De ce tableau, il ressort que les besoins de financement de l'entretien courant du réseau routier évalués par l'étude concernée ont été globalement respectés. Ce qui justifie l'état satisfaisant du réseau principal (routes bitumées et en terre). L'année 2005 n'étant pas encore clôturée, le seul écart important de est celui de 2003, qui résulte du glissement des arriérés de 2002 sur cet exercice.

Pour le futur, les engagements budgétaires pris par le Gouvernement malien en matière d'entretien courant sont les suivants : 11,5 milliards de francs CFA pour l'exercice 2006 et 13 milliards de francs CFA pour 2007. Ces chiffres correspondent aux besoins prévisionnels d'entretien courant du réseau routier dans son état actuel (11,75 milliards de francs CFA pour 2006 et 13 milliards de francs CFA pour 2007). Cependant, le mauvais état des pistes améliorées rend leur entretien courant inefficace ; ces pistes ayant plutôt besoin de réhabilitation à 95%.

Pour l'entretien périodique, les prévisions de l'étude des besoins d'entretien n'ont pas été respectées. En effet, les réalisations en matière d'entretien périodique en 2003 et 2004 sont évaluées à 6099 millions de francs CFA contre une moyenne de 16 600 millions de francs CFA pour la même période, soit les 37% seulement des prévisions.

A ce niveau un déficit important subsiste et qu'il faut combler. Les besoins d'entretien périodique du réseau passable à court et moyen termes est évalué à 66 milliards de francs CFA. Au rythme actuel, il faut plus de deux décennies pour résorber les besoins d'entretien périodique actuels du réseau routier. Entre temps, les routes continueront à se dégrader à telle enseigne que certaines d'entre elles nécessiteront plutôt des travaux de réhabilitation, voire de reconstruction, deux ou quatre fois plus coûteux. Une priorité doit être accordée par conséquent à l'entretien périodique, surtout du réseau principal.

Les besoins de réhabilitation actuels du réseau routier sont estimés à 230 milliards de francs CFA, dont 207 milliards (90%) pour les pistes améliorées. Au rythme actuel, il faudrait plus de trois décennies pour résorber les besoins de réhabilitation actuels du réseau routier. Ce qui est inacceptable, car certaines pistes disparaîtront entre temps. Une priorité doit être également accordée à la réhabilitation, surtout du réseau de pistes améliorées, qui désenclavent normalement les zones rurales où vivent 88% des pauvres du Mali.

### **3.3.3. Allocation de crédits d'entretien routier aux collectivités territoriales**

Compte tenu de la dévolution du réseau routier entre l'Etat et les Collectivités territoriales conformément à la nouvelle classification des routes au Mali, une allocation annuelle de crédits sur le fonds d'entretien routier aux collectivités territoriales (régions, cercles et communes) est nécessaire pour l'entretien de leur réseau routier.

Cette allocation pourra se faire au prorata du trafic enregistré sur les routes et sur la base d'un programme d'entretien adéquat avec la certitude que les fonds alloués seront bien gérés. Des conventions d'assistance entre ces collectivités et l'Etat pour l'administration des fonds d'entretien alloués devront donc être conclues dans ce sens.

## **4°. GESTION DES ROUTES AU MALI**

Conformément à la loi n°-05/045 du 22 Juillet 2005, portant principes de classement des routes au Mali, les routes d'intérêt national (14102 km) sont gérées par l'Etat, les routes d'intérêt régional (7052 km) par les régions, les routes d'intérêt local (28929 km) par les cercles et les routes d'intérêt communal (38941 km) par les Communes ; la gestion supposant ici la prise en charge de la construction et de l'entretien et par conséquent la maîtrise d'ouvrage totale des routes classées.

Cette disposition constitue donc un véritable bouleversement des dispositions antérieures, qui affectaient la gestion de l'ensemble du réseau classé par l'ordonnance n°13 du 8 Avril 1971 (13004 km) et souvent non classé à l'Etat. Elle implique par conséquent un changement de mentalité à tous les niveaux et le transfert réel des routes classées aux collectivités territoriales qui doivent désormais en assumer la gestion.

Des réformes institutionnelles profondes au niveau des collectivités territoriales, dans le sens de la prise en charge et d'une meilleure gestion des transports en général et des infrastructures routières en particulier sont donc nécessaires, voire indispensables pour accélérer le désenclavement du Mali en général et des zones rurales en particulier.

### **4.2.1.1.2. EQUIPEMENTS ROUTIERS**

Ce sont principalement les gares routières aménagées généralement dans la périphérie urbaine. Elles constituent l'un des maillons essentiels de la grande chaîne des transports en assurant le relais entre les transports urbains, interurbains et ruraux.

Le Mali en compte actuellement une vingtaine dans le District de Bamako et dans les capitales régionales. Le District de Bamako en compte trois actuellement (Sogoniko,

Marché de Medina-Coura et Djicoroni-Para). Cependant, dans le cadre du schéma directeur, la construction de gares modernes dans les capitales régionales et surtout à Bamako et Kati est nécessaire.

Pour le District de Bamako, le SDAU en prévoit une à Sirakoro Sud (140 ha dont 40 ha pour les dépôts d'hydrocarbures et les entrepôts des Douanes) et une à Sébénikoro Sud (70 ha dont 40 pour les dépôts d'hydrocarbures et entrepôts des Douanes). Le transfert dans une zone sécurisante de la gare de Médine qui joue en même temps le rôle de terminal urbain est nécessaire.

En outre, dans le cadre d'une gestion optimale du système de transports urbain et interurbain du District de Bamako, trois autogares supplémentaires doivent être créées, dont l'une au Nord-Est (à la sortie Est sur la route de Koulikoro), une à Kati et l'autre au Sud-Ouest (à la sortie Ouest derrière Kalaban-coro).

L'état des autogares, dont la gestion est assurée par les collectivités concernées ou gérants est généralement passable.

#### **4.2.1.1.3. PROBLEMES RENCONTRES**

Concernant les infrastructures et les équipements routiers, les problèmes rencontrés sont les suivants :

- faible niveau d'aménagement du réseau routier (18,5% seulement du réseau classé) ;
- mauvais état du réseau de pistes améliorées ;
- absence de normes routières propres au Mali ;
- surcharges des véhicules lourds ;
- données routières, surtout les comptages routiers, peu fiables ;
- inobservation en général du code de la route ;
- absence de planification des investissements et de l'entretien routier ;
- manque de suivi -évaluation des projets ;
- mauvaise programmation des travaux d'entretien routier ;
- insuffisance des crédits alloués à l'entretien routier ;
- retard dans la mise en place des crédits alloués ;
- retard dans l'exécution des audits techniques des travaux d'entretien courant des routes ;
- insuffisance d'entreprises qualifiées en entretien routier ;
- insuffisance du matériel de travaux d'entretien ;
- insuffisance institutionnelle et de personnel d'entretien routier qualifié ;
- insuffisance de suivi et de contrôle des travaux d'entretien routier ;
- insuffisance d'équipements routiers (gares).

D'une manière générale, le développement des infrastructures et des équipements routiers nécessite l'entretien courant et périodique normal et la réhabilitation des infrastructures et équipements existants et l'extension du réseau existant par de nouvelles constructions.