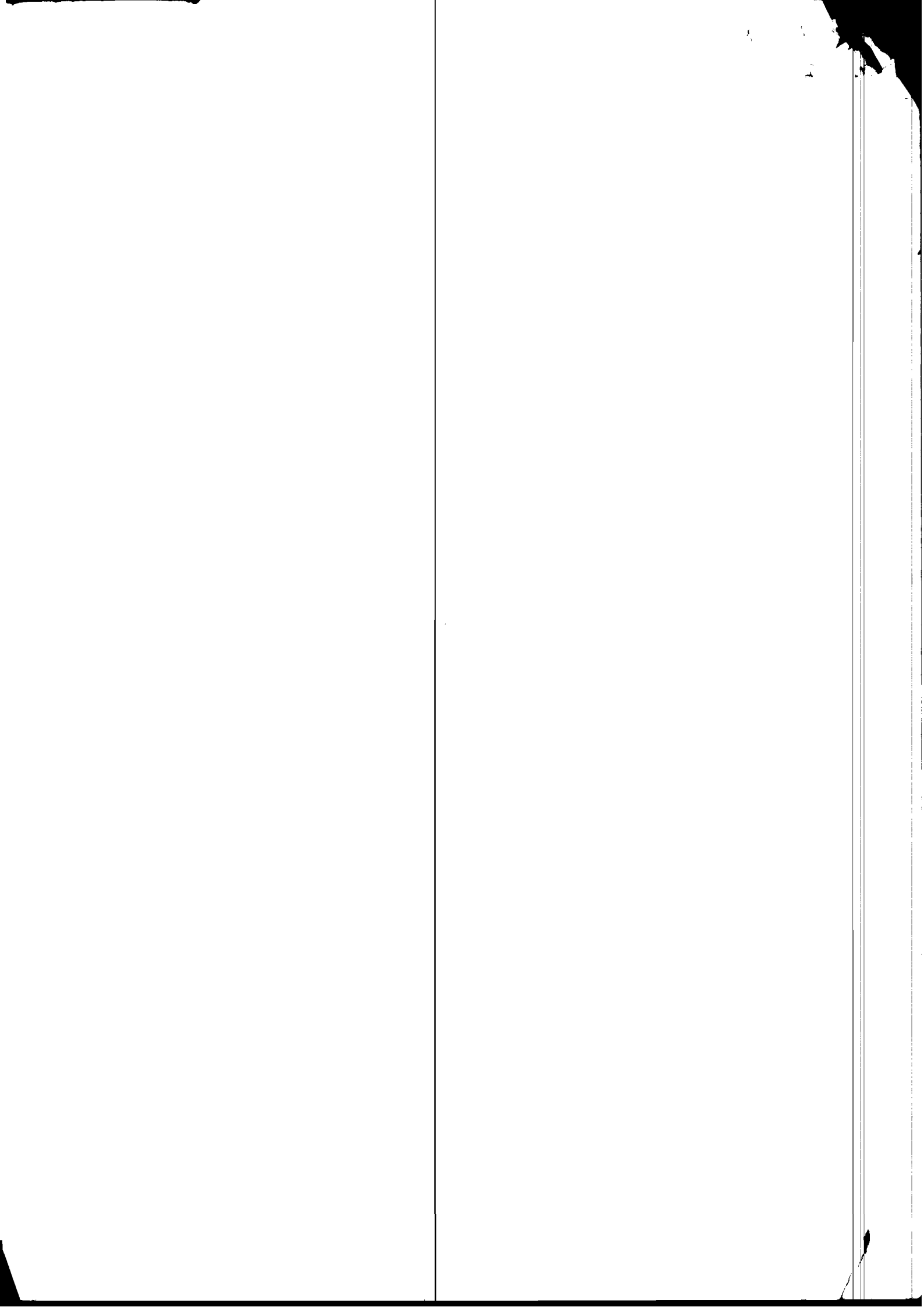


Ministère des Transports

○ —
République du Mali
Un Peuple - Un **But** - Une Foi

**DECLARATION DE POLITIQUE GENERALE
DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS**



I. INTRODUCTION

Le Mali poursuit depuis 1982 une série de programmes de stabilisation et d'ajustement économique avec notamment des efforts particuliers déployés depuis 1988. La libération des prix du commerce, la simplification du cadre réglementaire régissant les activités économiques, la réforme des droits de porte, de la taxation interne, et du secteur des entreprises publiques, ont eu pour résultats l'amélioration du climat de travail dans le secteur de l'administration, et un allègement des charges provenant des entreprises publiques. Ceci a permis à l'Etat de consacrer davantage de ressources pour les secteurs prioritaires et de mieux équilibrer les finances publiques. En 1990, des conditions climatiques favorables, conjuguées aux mesures citées ci-dessus, ont contribué à des résultats économiques dépassant les prévisions, avec un accroissement du PIB réel de 2,4 %.

L'année 1991 a été marquée par les manifestations du mois de mars, l'avènement d'un Gouvernement de transition le 5 avril 1991, la tenue de la Conférence Nationale du 29 juillet au 12 août 1991, et l'établissement d'un cadre macro-économique, en consultation avec les partenaires du Mali, dont les objectifs étaient de limiter les conséquences des événements de mars sur la croissance économique, la situation budgétaire et la balance des paiements. Les événements, conjugués à une mauvaise campagne agricole, ont conduit à une baisse du PIB réel de 0.2 %.

L'année 1992 a été marquée par l'adoption de la Constitution lors du Référendum du 12 janvier 1992, les élections municipales, législatives et présidentielles de janvier à avril, et la constitution d'un nouveau Gouvernement le 09 juin 1992.

Pour limiter les pertes de recettes, le Gouvernement a mis l'accent sur la reconstruction et le renforcement des administrations fiscales et douanières, et l'amélioration du recouvrement des recettes. Par ailleurs, diverses réformes fiscales ont été mises en oeuvre, visant à renforcer l'élasticité du système fiscal, à rationaliser et simplifier les tarifs douaniers et faciliter les émissions et recouvrements. Plusieurs dispositions ont été également prises afin de renforcer le contrôle et le suivi des procédures budgétaires, et de supprimer les contrôles des prix et d'améliorer l'organisation de l'Administration. La mise en oeuvre du Programme d'ajustement du secteur des entreprises publiques (PASEP), de divers autres programmes sectoriels et des programmes et budgets d'investissement public (PIP et BSI), visant à une plus grande maîtrise des dépenses et de l'investissement publics, se sont poursuivies.

Malgré les difficultés dues à la baisse des prix du coton, le Gouvernement est déterminé à mettre en oeuvre toutes les réformes envisagées dans le cadre du programme, et à poursuivre une politique macro-économique plus prudente. Les objectifs à moyen - terme (1992-1995) visent à approfondir les réformes structurelles en vue d'améliorer les incitations pour le secteur privé, renforcer la gestion des ressources publiques, développer les ressources humaines et améliorer la gestion des ressources naturelles, tout en poursuivant les politiques financières visant à réduire les dépenses du Gouvernement. Cette stratégie devrait favoriser la croissance économique sur la période 1992-1995.

Dans cette stratégie, le secteur des transports joue un rôle primordial, par suite de la situation d'enclavement du pays, la dispersion des activités économiques sur un vaste territoire, la croissance rapide des centres urbains, l'importance du commerce extérieur et la forte intégration dans les échanges régionaux. Constituant un élément important du développement du pays et de la compétitivité de son économie, la politique du Gouvernement vise l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement à moyen terme du secteur des transports, par l'approfondissement des actions tendant à développer sur une base saine la concurrence entre modes et entreprises de transports et l'amélioration de l'état des infrastructures existantes, notamment routières et ferroviaires, par une politique adéquate d'entretien, et la poursuite du désenclavement.

Les actions visent, entre autres, la réduction des surcapacités de l'industrie des transports routiers, l'amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux, la poursuite de la restructuration des entreprises publiques du secteur, l'amélioration du recouvrement des charges d'usage des infrastructures, la réorganisation de l'administration des transports et de l'entretien des infrastructures, l'amélioration de la sécurité et des conditions de prise en charge du transport et des pistes dans le monde rural.

II. PRESENTATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Fondée essentiellement sur une agriculture de subsistance soumise à de forts aléas climatiques, l'économie malienne dépend entièrement des importations, et, partant, du fonctionnement efficace du système des transports internationaux, pour son approvisionnement en de nombreux produits stratégiques (notamment les hydrocarbures), de consommation et d'équipement. Le recours aux importations de produits alimentaires devient même une question de survie pour le pays dans les périodes de sécheresse, telle que celle connue dans la première moitié des années 1980. Le fonctionnement efficace des transports internationaux est également impératif pour permettre aux exportations maliennes (plus particulièrement le coton-fibre, première exportation du pays, qui compte pour 85 % des tonnages exportés) d'être compétitives sur le marché international. La dispersion des activités sur un immense territoire (plus de 1.2 millions kilomètres carrés), les fortes disparités de densité de peuplement, la croissance rapide des centres urbains et le développement des échanges qui s'ensuit, donnent également une importance particulière aux transports intérieurs de marchandises comme de voyageurs. Le transport intervient pour 20 à 30% dans le coût de la plupart des produits essentiels. Pour une part notable, le développement futur de la compétitivité de l'économie malienne dépendra d'une amélioration de l'efficacité du fonctionnement du système des transports.

Au cours des décennies 70 et 80, le Mali, avec l'aide de ses partenaires au développement, a consenti d'importants efforts pour le développement des infrastructures de transport, principalement dans le domaine des routes. La densité du réseau routier reste cependant l'une des plus faibles d'Afrique. L'insuffisance des ressources disponibles pour l'entretien des réseaux routier et ferroviaire et la faible efficacité du mode d'exécution des travaux routiers ont entraîné d'importants retards d'entretien, et ont accentué la dégradation des réseaux existants.

Les entreprises de transport ont, quant à elles, subi une évolution contrastée lors des dernières années. Si l'efficacité du chemin de fer pour les transports internationaux s'est améliorée sensiblement, les entreprises de transport routier continuent à souffrir de surcapacité, héritage pour l'essentiel de sur-équipement consécutif à la forte demande engendrée par les transports massifs d'aide alimentaire vers le milieu des années 80. Les adaptations de capacité nécessaires se heurtent à divers comportements aux conséquences perverses et l'industrie des transports routiers connaît ainsi une crise notable. Quant au transport aérien, le Mali a adhéré en Avril 1992 au traité de Yaoundé créant la compagnie Air Afrique.

L'évolution récente du secteur des transports, aussi bien que ses perspectives de développement à moyen terme: s'inscrivent dans le cadre de la politique d'ajustement structurel initiée au début de la décennie 1990 et confirmée depuis lors. Jusqu'à la fin des années 80, le fonctionnement du système des transports était étroitement contrôlé par l'Etat, par l'intermédiaire notamment de l'Office National des Transport (ONT). Les fortes rigidités inhérentes à ce type de fonctionnement en diminuaient très sensiblement l'efficacité, et en augmentaient le coût pour l'économie nationale. La gestion du secteur s'appuie désormais essentiellement sur les mécanismes du marché. La suppression récente de l'ONT et la libéralisation des tarifs des transports constituent à cet égard une étape importante et permettent déjà une gestion plus souple du système. Toutefois, de manière générale, la concurrence entre modes et entreprises de transport reste encore insuffisante.

Le secteur des transports relève de quatre directions du Ministère des Transports et de celui de la Construction, de l'Urbanisme et du Logement :

La Direction Nationale des Transports (DNT) ;

La Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC) ;

La Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP).

La Direction Nationale de la Météorologie (DNM).



III. STRATEGIE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

A-Intensification de la concurrence sur le marché des transports terrestres de marchandises

Les mécanismes concurrentiels fonctionnent de manière très imparfaite sur les marchés international et national des transports terrestres de marchandises. Les mesures protectionnistes des pays de la région, les quotas de répartition du trafic entre transporteurs avec les pays de transit, le tour de rôle instauré par les syndicats et permettant aux opérateurs les moins performants de se maintenir dans le marché, empêchant l'ajustement de l'offre et de la demande et des prix qui ne reflètent pas les coûts réels des opérations de transport, nécessitent des mesures visant à intensifier la concurrence dans le cadre d'un programme à moyen terme. Parmi ces mesures, le Gouvernement :

1. continuera à inciter au recours systématique à la procédure d'appel d'offres pour tous les transports de lots importants effectués par les organismes étatiques ou para-étatiques ou pour le compte de l'Etat ;
2. engagera avec les pays voisins et dans le contexte d'une intégration régionale, des négociations en vue de modifier les dispositions des accords relatifs aux transports des marchandises, des que l'industrie malienne des transports routiers aura été assainie ; et
3. améliorera l'information économique et financière des opérateurs de transport sur la structure de l'industrie et les conditions du transport. La Direction Nationale des Transports, en association avec les organisations professionnelles, améliorera son rôle d'observatoire des transports" pour mettre une information adéquate à la disposition des opérateurs de transport dans une forme la rendant accessible à tous les opérateurs, sur les capacités de transport disponibles. l'évolution passée des trafics, la structure du marché et ses perspectives de développement, les accords avec les pays voisins etc,...

B. Résorption des surcapacités de l'industrie des transports routiers

L'excès persistant d'offre par rapport à la demande de fret routier entraîne depuis plusieurs années une baisse continue des prix de transport qui ne couvriraient plus qu'une fraction des coût réels des opérateurs, empêchant toute modernisation du parc roulant et entraînant des pratiques de surcharges très nuisibles au réseau routier. Aussi la résorption des surcapacités dans un délai raisonnable et la lutte contre les surcharges constituent un objectif du Gouvernement qui mettra en oeuvre à court terme :

1. une relecture du Code de la route et de ses textes d'application ;
2. une opération de ré-imatnculation du parc autoniobile ;

3. une opération continue de contrôle technique des véhicules, sous-traitée à des structures de contrôle privées, de Droit malien, agréées par l'Etat et indépendantes des transporteurs. Une opération de contrôle aura lieu concomitamment à l'opération ré-immatriculation ;
4. un renforcement des opérations actuelles de contrôle des charges de camions ;
5. une campagne de sensibilisation des transporteurs ;
6. l'élaboration de textes réglementaires pour sanctionner les infractions, après un examen des premiers résultats des opérations 2, 3 et 4 ci-dessus ;
7. la mise en oeuvre par les structures visées au point 3 ci-dessus, des opérations de ré-immatriculation, de contrôle technique et de contrôle de la charge à l'essieu.
8. l'interdiction, pour une période transitoire de trois ans, susceptible éventuellement d'être renouvelée, de toute importation de véhicules gros porteurs d'occasion ayant plus de quatre ans d'âge. (- Véhicule d'un poids total en charge supérieur à 15 t).

Par ailleurs, le Gouvernement conservera les dispositions libérales actuelles relatives à l'entrée dans la branche, et n'introduira aucune réglementation restrictive. Il incitera à l'émergence à moyen terme, dans le secteur bancaire, de mécanismes adéquats de financement des acquisitions de véhicules, qui devraient freiner tout accroissement de capacité qui ne serait justifié que par des perspectives de rentabilité satisfaisante.

C. Amélioration du fonctionnement des corridors de transport internationaux

La diminution des coûts des transports internationaux sera recherchée essentiellement les prochaines années dans l'amélioration du fonctionnement des corridors existants, et à plus long terme, dans la recherche d'autres corridors répondant aux objectifs de désenclavement, de compétitivité, de rentabilité, et d'intégration économique sous-régionale. Pour ce faire les actions suivantes seront engagées :

1. recherche, en coopération avec les autorités des pays de transit, de la mise en oeuvre effective de la procédure TRIE pour le transit routier, et ratification de l'accord routier conclu avec le Sénégal en mars dernier ;
2. poursuite de la simplification des procédures douanières et de la limitation des contrôles policiers et de l'amélioration de la compétence et des conditions de travail des agents chargés du contrôle ;
3. facilitation pour le développement d'installations ferroviaires terminales dans la zone de Bamako ;

4. suppression des procédures de programmation du trafic et de délivrance des autorisations de chargement par la Direction Nationale des Transports (DNT) et les Entrepôts Maliens dans les ports de transit.
5. Abolition de l'obligation pour les marchandises maliennes de transiter par les installations des Entrepôts maliens à Abidjan, Dakar et Lomé et transfert de ces installations à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali ou privatisation de leur gestion, ou restructuration, ou retrocession aux autorités portuaires concernées en échange de conditions particulières de traitement du fret malien, après évaluation des meilleures alternatives et renégociation des anciens accords;
6. poursuite de la concertation avec les pays de la région sur l'évolution à moyen terme de l'organisation du trafic maritime et examen de l'influence du système actuel de répartition du trafic sur le coût de transport maritime supporté par l'économie malienne ;
7. gestion directe par l'Etat, dans l'attente d'une solution régionale, des droits de trafic maritime nationaux non exploités par les armements nationaux maliens; et

La mise en oeuvre de ces mesures est envisagée dans le cadre de renégociations avec les pays de transit des conditions de traitement du fret malien en vue d'en faciliter le transit et d'en assurer la maîtrise.

D. Transports de personnes

Les transports urbains et inter-urbains de personnes sont assurés de manière prépondérante par la route dans le cadre de l'initiative privée et des mécanismes du marché. En dépit du contexte de crise des dernières années, le développement de l'activité est important. Les services offerts sont parfois d'un niveau de qualité rudimentaire, mais ils permettent de satisfaire la demande solvable sans contribution financière des Pouvoirs Publics. Le meilleur état des infrastructures attendu de l'amélioration de l'entretien routier devrait accélérer dans les prochaines années la mise en service par les opérateurs privés de véhicules de meilleure qualité, là où le niveau de la demande le justifie. De manière générale, le secteur continuera à se développer sur les bases actuelles et l'action du Gouvernement consistera à améliorer la sécurité des transports, essentiellement par l'instauration d'un contrôle technique des véhicules, déjà mentionnée à propos des transports de marchandises et par des campagnes de prévention routière.



E. Les Transports ruraux

Les pistes et transports ruraux constituent un facteur important du développement des zones rurales et du désenclavement. Le Gouvernement procédera à un inventaire du réseau de ces pistes (dont la longueur approcherait 15 000 km), en définira les statuts, les services en charge et les modes de financement de leur entretien et de leur construction. Le Gouvernement initiera par ailleurs, en relation avec les collectivités locales et avec l'appui de ses partenaires au développement, des opérations intégrées de désenclavement et développement agricole, et des opérations pilotes d'aide aux collectivités locales pour la prise en charge directe de l'entretien des pistes. Par ailleurs, la mise en service de nouveaux bacs pour le franchissement des cours d'eau, sera recherchée en des points judicieusement choisis, pour contribuer davantage au désenclavement des populations et faciliter les échanges.

Les bacs situés sur les routes classées seront concédés au SMTP pour être exploités de façon autonome et commerciale.

F. Transports aériens

La demande de transport aérien se développe rapidement au Mali, tant pour le trafic international que pour le trafic intérieur, qui est un complément aux modes de transports terrestres, notamment dans les zones enclavées. Le développement du tourisme, source appréciable de devises, accentue cette tendance.

Après la dissolution d'Air Mali et l'entrée du Mali dans la compagnie multinationale Air Afrique, le Gouvernement oriente sa politique actuelle sur la promotion de l'initiative privée et l'accroissement de la coopération régionale, dans le cadre d'un plan aéronautique national établi sous l'égide du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Par ailleurs, le Gouvernement renforcera les mesures de sécurité aux aéroports pour lutter contre les trafics de drogues et autres et contre le terrorisme. Le Gouvernement s'attachera à sauvegarder les infrastructures et les équipements existants.

Ces opérations comprennent essentiellement :

1. les infrastructures aéroportuaires et les équipements des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique, et recevant des liaisons aériennes domestiques ;
2. les radio-télécommunications et les aides à la radio-navigation ;
3. la météorologie ;
4. l'espace aérien et les services de la circulation aérienne ;
5. la formation du personnel.

G. Restructuration des entreprises publiques du secteur des transports

L'Etat qui s'est désengagé de l'industrie des transports routiers durant la décennie 80, ne continue à être impliqué dans la production de services de transport que par l'intermédiaire de la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM), des Aéroports du Mali et de la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV), qui ont des statuts d'établissements publics. Le Gouvernement poursuivra la restructuration de ces établissements avec un double objectif : d'une part, les transformer en entreprises à caractère résolument commercial, et, d'autre part, supprimer les concours financiers de l'Etat à leur fonctionnement.

Régie du Chemin de Fer du Mali

La RCFM a réalisé d'importants progrès de gestion pendant la période 1986/90. La qualité des services offerts s'est améliorée et a permis au Chemin de Fer d'augmenter sensiblement sa part de marché en ce qui concerne le trafic marchandises internationales. La politique de rigueur activement poursuivie, notamment en matière de rémunération du personnel, a permis de dégager un résultat d'exploitation positif en 1990. Le Chemin de Fer continuera de jouer à l'avenir un rôle essentiel dans le système des transports du Mali. Toutefois, pour les transports internationaux de marchandises, qui représentent une part prépondérante de son activité, il sera soumis à la concurrence accrue des transporteurs routiers assurant la liaison avec Abidjan. Le développement de l'activité ferroviaire implique donc la poursuite de l'amélioration de l'efficacité et de la compétitivité du transport ferroviaire, qui sera recherchée par la transformation de la RCFM en entreprise à caractère résolument commercial, gérée de manière autonome selon les principes et les règles applicables au secteur concurrentiel.

Les mesures à mettre en oeuvre au titre de la restructuration de la RCFM en entreprise commerciale ont été définies par le Contrat-Plan Etat-RCFM pour la période 1992-1993. Ce contrat prévoit notamment :

1. la refonte du cadre institutionnel de l'activité ferroviaire, par l'adoption d'un nouveau Cahier des Charges et l'adoption d'un nouveau statut juridique pour la RCFM, en remplacement de l'actuel statut d'établissement public à caractère industriel et commercial, afin d'accroître l'autonomie de gestion de l'entreprise ;
2. la rationalisation des effectifs, actuellement largement excédentaires, et la refonte du statut du personnel et de son système de rémunération ;
3. la mise en place de convention avec l'Etat pour l'exploitation, à titre d'obligation de service public, des services voyageurs déficitaires dont l'Etat jugerait le maintien indispensable au plan social et du point de vue de la politique de désenclavement régional; et



4. le recours à la sous-traitance au secteur privé de certaines activités de support, en particulier dans le domaine de l'entretien du matériel et des infrastructures. L'amélioration de la coordination technique et commerciale avec la Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal (SNCS) est aussi une composante essentielle d'une meilleure efficacité des transports internationaux. A cet égard, la RCFM oeuvrera pour mettre en place, avec la SNCS, dans une première étape, un organisme commun pour la gestion et le suivi du parc international wagons. Cet organisme pourrait ultérieurement élargir ses attributions à la gestion technique et à la commercialisation, pour le compte des deux réseaux, des services marchandises internationaux. Dans le domaine des transports voyageurs internationaux, la création d'une filiale commune, à gestion privée, sera recherchée par la RCFM avec la SNCS, en association avec des partenaires extérieurs. Enfin, à plus long terme, l'éventuelle unification de l'exploitation des deux réseaux sera examinée, la propriété des infrastructures étant conservée par chacun des Etats.

Aéroports du Mali

Les Aéroports du Mali (ADM), avec un statut d'Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), assurent la gestion de l'aéroport international de Bamako-Sénou et des aéroports nationaux. De nouvelles modalités de gestion sont actuellement à l'étude, avec la transformation à court-terme des Aéroports du Mali en société d'économie mixte, dotée d'une grande autonomie de gestion.

Compagnie Malienne de Navigation

Le transport fluvial joue un rôle non négligeable dans le transport des marchandises et des voyageurs sur la section navigable Koulikoro-Gao du fleuve Niger. Il est assuré en partie par les artisans piroguiers, et pour partie par la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV), qui exploite également un chantier naval et une usine de fabrication de fûts. Alors que l'activité des artisans piroguiers semble connaître une croissance continue, celle de la COMANAV a été réduite de moitié durant la décennie 80, tandis que le déficit engendré par l'entreprise atteignait des niveaux non négligeables. Outre les problèmes internes de gestion inhérents à son statut d'entreprise publique, le déclin de l'activité de la COMANAV est aussi dû à l'inadaptation croissante de sa flotte aux conditions de navigation sur le fleuve. L'activité des artisans piroguiers sera non seulement préservée, mais encouragée, et une étude sur le transport fluvial sera menée dans ce sens. Des travaux de grande ampleur permettant d'améliorer la navigabilité du fleuve nécessitant des investissements importants, la navigation fluviale s'appuiera de plus en plus à l'avenir sur la navigation légère. Quant à la COMANAV elle-même, sa restructuration s'appuiera sur la privatisation des activités de construction métallique et autres activités annexes et le redéploiement de l'activité transport fluvial en entreprise à caractère commercial de taille plus réduite. Ces actions doivent être concrétisées à brève échéance.



H. Financement du secteur des transports et amélioration du recouvrement des charges d'infrastructure.

La politique de désengagement de l'Etat des entreprises publiques de transport conduira dans l'avenir à supprimer toute contribution financière de l'Etat dans le domaine de l'exécution des opérations de transports proprement dites, à la seule exception des éventuelles contributions pour obligation de service public, qui seraient versées en contrepartie des obligations qu'imposerait l'Etat en matière d'exploitation des services voyageurs intérieurs structurellement déficitaires pour les zones enclavées.

L'aspect essentiel de la stratégie des relations financières entre l'Etat et le secteur concerne le recouvrement des charges d'infrastructures. Le Gouvernement fera en sorte que, à moyen terme, le recouvrement des charges relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures soit assuré en totalité sur les usagers, et que chaque usager contribue à ce recouvrement, en fonction des coûts engendrés par l'utilisation qu'il effectue de l'infrastructure. Le Gouvernement effectuera une étude détaillée sur le financement du secteur et le recouvrement du coût d'usage des infrastructures, et prendra les dispositions adéquates.

En particulier pour le sous-secteur ferroviaire, la RCFM supportera la charge de l'entretien et du renouvellement des infrastructures dont elle assure la gestion et en répercutera le coût sur les usagers par l'intermédiaire des tarifs de transport.

La fiscalité des transports routiers qui, actuellement reflète mal le coût d'utilisation des infrastructures engendré par les divers utilisateurs des infrastructures routières, sera réexaminée de manière à assurer un meilleur recouvrement des coûts d'entretien et de renouvellement des infrastructures, notamment pour les transports routiers lourds de marchandises et de voyageurs.

I. Réorganisation de l'administration et de l'entretien des infrastructures routières

Le réseau routier du Mali comporte environ 15 000 km de routes, dont 2 500 km de routes bitumées et 1 500 km de routes modernes en terre praticables en toutes saisons. Ce réseau représente un des actifs les plus importants du pays, sa valeur de renouvellement étant estimée à environ 300 milliards FCFA. L'agressivité du trafic des poids lourds, et tout spécialement la désastreuse pratique des surcharges, l'insuffisance de l'entretien courant et périodique malgré les efforts consentis, amènent le Gouvernement à poursuivre le redressement de la situation par une lutte réellement efficace contre les surcharges des poids lourds, une amélioration et une réorganisation complète de l'entretien routier et la mise en place de mécanismes appropriés pour en garantir le financement. La politique du Gouvernement dans ce domaine est définie ci-dessous.



1. Un réseau routier prioritaire, sur lequel l'entretien doit être concentré, a été défini récemment avec une longueur d'environ 9 000 km. Le coût annuel moyen de son entretien est d'environ 10 milliards FCFA. L'affectation régulière des ressources correspondantes est une des composantes essentielles de la stratégie du secteur. Le Gouvernement affectera des ressources à hauteur suffisante pour assurer l'entretien de ce réseau.

2. Le Gouvernement procédera à la réorganisation de la Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP), qui est actuellement responsable de l'ensemble du réseau routier, à l'exception de certaines pistes rurales, conformément aux principes suivants :
 - (i) l'administration centrale de la DNTP conservera la seule responsabilité des études générales, de la normalisation, de l'élaboration des éléments de la politique générale, de la programmation de l'entretien et du contrôle ;
 - (ii) les structures territoriales se spécialiseront dans le suivi du réseau routier (constitution, mise à jour et exploitation d'une banque de données) ; et dans le contrôle d'exécution des travaux d'entretien.
 - (iii) l'exécution proprement dite des travaux d'entretien (y compris l'entretien courant) sera confiée à terme dans sa quasi-totalité à des entreprises privées, selon des procédures de mise en concurrence. Un groupement de consultants privés avec un statut juridique et des moyens et modes d'intervention adéquats, et possédant l'expertise nécessaire apportera son appui à la DNTP . Dans cette formule l'objectif est d'obtenir une amélioration immédiate de l'efficacité de l'intervention de la DNTP et un transfert de savoir-faire au profit des cadres nationaux des secteurs publics et privés.

Le groupement interviendra comme Maître d'Oeuvre pour la gestion du réseau routier et la programmation de l'entretien aussi bien courant que périodique, en maître d'ouvrage délégué pour l'entretien courant et en assistance technique pour les autres travaux.

3. Le Gouvernement, conscient que le succès de la nouvelle politique d'entretien repose sur l'émergence d'entreprises privées aptes à réaliser efficacement les travaux d'entretien, facilitera la levée des contraintes qui pèsent sur elles, par :
 - (i) l'allégement des procédures de passation des marchés d'entretien courant et le règlement rapide des factures ;
 - (ii) l'assurance d'un plan de charge à moyen terme ;



4. Le Gouvernement procédera à l'ouverture d'un compte spécial auprès d'une banque commerciale où seront affectés les crédits d'entretien routier et l'alimentera régulièrement par les soins du Trésor. Ce compte sera géré par la DNTP pour accélérer le paiement des travaux d'entretien courant.
5. Le Service du Matériel des Travaux Publics (SMTP) sera transformé en entreprise de location de matériels à gestion autonome pour améliorer son fonctionnement et permettre une mise à disposition des entreprises privées de travaux, des matériels dans de meilleures conditions.
La future entreprise sera privatisée à moyen terme.
6. Le Centre de perfectionnement des travaux publics réorientera également son action pour satisfaire les besoins de formation des entreprises privées, en supplément de ceux de l'Administration.
7. Le Gouvernement appuiera l'action de la Direction Nationale des Transports (DNT) par la mise en place d'une assistance technique par objectifs, en vue de renforcer les attributions de la DNT en matière d'études générales, planification, réglementation, contrôle et en son rôle d'observatoire.
8. Le Gouvernement procédera à une étude globale de réorganisation des Ministères chargés des Transports et des Travaux Publics, et à la modernisation de leurs services notamment par des actions de formation et de perfectionnement.

C

W. PLAN D'ACTION POUR L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS

INTRODUCTION

Le présent plan d'action vise à identifier et programmer les mesures à prendre en vue d'atteindre les objectifs de la politique nationale dans le secteur des transports (hors infrastructures routières, transport ferroviaire ; transport aérien et environnement qui font l'objet de plans d'actions séparés, notamment en ce qui concerne :

- (a) L'intensification de la concurrence sur le marché des transports terrestres de marchandises;
- (b) La résorption des surcapacités de l'industrie des transports routiers ;
- (c) L'amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux ;
- (d) Les transports de personnes ;
- (e) La restructuration de la COMANAV et des ADM ; et
- (f) L'amélioration du recouvrement des charges d'infrastructures.

A. Intensification de la concurrence sur les marchés des transports terrestres

Dans les mesures envisagées, le gouvernement s'engage à :

- (a) continuer à inciter les organismes étatiques ou para-étatiques à recourir systématiquement à la procédure d'appel d'offres pour tous les transports de lots importants de marchandises. Une circulaire du Ministre chargé des Transports sera adressée aux responsables des organismes sus-cités et aux autres départements ministériels afin d'inclure dans les contrats-plans des organismes sous leur tutelle le recours aux appels d'offres pour les transports de leurs marchandises ; et
- (b) intégrer dans la réorganisation de la Direction Nationale des Transports (DNT) la fonction "d'observatoire des transports". La DNT sera appuyée par une assistance technique pour la mise en place des systèmes d'information et l'entraînement des personnels, avant fin 1994. Les termes de référence pour cette assistance seront présentés avant fin Décembre 1993 et l'assistance mise en place en mi 1994.

B. La Résorption des surcapacités de l'Industrie des Transports Routiers



B. La Résorption des surcapacités de l'Industrie des Transports Routiers

Le Gouvernement mettra en oeuvre :

- (a) Une étude détaillée sur la situation du parc automobile, notamment son état et sa capacité après exploitation des campagnes de réimmatriculation et de contrôle technique des véhicules.
- (b) Une relecture du Code de la route et de ses textes d'application. Seront en outre élaborés les textes sur les transports de matières dangereuses, les transports exceptionnels ; cette relecture interviendra au plus tard en milieu de l'année 1995.
- (c) Une opération de réimmatriculation du parc automobile : pour laquelle une assistance technique sera mise en place pour appuyer la DNT dans la préparation de cette campagne et l'informatisation du fichier cartes grises, au plus tard à compter mi 1994. Les termes de référence pour cette assistance technique seront élaborés avant le fin 1993. L'opération de ré-immatriculation du parc automobile devrait être entièrement achevée au plus tard fin 1995 ;
- (d) Une opération de contrôle technique des véhicules dont la première, sera effectuée simultanément à l'opération ré-immatriculation durant l'année 1994. Les termes de référence pour la sélection des structures de contrôle privées seront élaborés, et les contrats avec les firmes retenues préparés pour la fin de l'année 1993 ; l'opération de contrôle elle-même débutera en 1994 ;
- (e) Le renforcement des opérations actuelles de contrôle des charges à l'essieu par la réparation et ou le remplacement et l'acquisition de nouveaux appareils de pesées. La mise en place des nouveaux points de contrôle et leur entrée en service doit intervenir avant fin 1994. Les nouveaux points de contrôle seront sélectionnés en Novembre 1993 ;
- (f) Des campagnes de sensibilisation en direction des transporteurs sur les effets négatifs des surcharges sur les routes et les véhicules , particulièrement à la veille et durant chaque saison des pluies, la première campagne devant démarrer en septembre 1993 ;
- (g) L'élaboration des textes réglementaires pour sanctionner les infractions en cas de dépassement des charges admissibles et leur mise en application courant 1994 ;
- (h) La poursuite des opérations de contrôle technique et des surcharges par les structures suscitées, avec application des sanctions dès fin 1994 ;

- (i) Une interdiction, pour une période de trois (3) ans, susceptible d'être étendue, de toute importation de véhicule gros porteurs d'occasion ayant plus de quatre (4) ans d'âge. Le texte réglementaire y afférent sera mis en oeuvre au plus tard 1er Janvier 1994, après une campagne d'information et d'explication le projet de texte sera élaboré en Décembre 1993.

C. Amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux

Le Gouvernement s'engage à :

- (a) ne rechercher dans l'immédiat que l'amélioration du fonctionnement des corridors existants et à plus long terme de ceux qui répondent aux objectifs de désenclavement, de compétitivité, de rentabilité, et d'intégration économique sous-régionale ;
- (b) rechercher en coopération avec les autorités des pays voisins, la mise en oeuvre effective de la procédure TRIE pour le transit routier ;
- (c) ratifier l'accord routier conclu avec le Sénégal en Avril 1993 ;
- (d) poursuivre la simplification des procédures douanières et la limitation des contrôles policiers et l'amélioration de la compétence et des conditions de travail des agents chargés du contrôle. Des dispositions concrètes seront élaborées et mises en oeuvre par les services concernés durant l'année 1993 ;
- (e) supprimer les procédures de programmation du trafic et de délivrance des autorisations de chargement pratiquées actuellement par la DNT et les Entrepôts maliens. La DNT informera les Entrepôts maliens et les opérateurs économiques de ces nouvelles dispositions notamment par voie de presse écrite et parlée avant fin 1993 ;
- (f) abolir l'obligation pour les marchandises maliennes de transiter par les installations des Entrepôts maliens à Abidjan, Dakar et Lomé et transfert de ces installations à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali, et restructuration, ou privatisation de leur gestion, ou retrocession aux autorités portuaires concernées en échange de conditions particulières de traitement du fret malien, après évaluation des meilleures alternatives et renégociation des anciens accords. L'évaluation des alternatives devrait intervenir au plus tard en Juin 1994 et les dispositions arrêtées mises en exécution au plus tard fin 1994 ;
- (g) faire gérer directement par les services de l'Etat, les droits de trafic maritime nationaux non exploités par les armements nationaux maliens, dans l'attente de l'aboutissement de la concertation régionale. Pour ce faire, la situation actuelle doit être revue afin de supprimer tout monopole de fait ou rente de situation ;



- (h) poursuivre la concertation avec les pays de la région, sur l'évolution de l'organisation du trafic maritime, et examiner l'influence du système actuel de répartition du trafic sur le coût du transport maritime supporté par l'économie et les consommateurs maliens.

D. Les Transports de personnes

Indépendamment des mesures de contrôle technique des véhicules, et de surcharge, le Gouvernement s'engage à mettre en oeuvre des actions en vue d'améliorer la sécurité de la circulation automobile par :

- (a) des campagnes de prévention routière;
- (b) des actions de formation ; et
- (c) le perfectionnement des moniteurs d'auto-écoles et des inspecteurs de permis de conduire.

E. Restructuration de la COMANAV et des ADM

Le gouvernement s'engage à mettre en oeuvre les actions suivantes :

- COMANAV

La restructuration de la COMANAV est prévue pour l'année 1994, avec sa transformation en une ou plusieurs sociétés à gestion privée. Le plan de restructuration sera présenté courant 1993.

Par ailleurs, une étude sera menée sur le transport fluvial. Les termes de références de cette étude seront présentés début 1994.

- ADM

En ce qui concerne les "Aéroports du Mali (ADM)", le gouvernement s'engage à rechercher des partenaires potentiels pour transformer ADM en société d'économie mixte courant 1994.

F. Amélioration du recouvrement des charges d'infrastructures

Le gouvernement s'engage à mener une étude sur la réforme du système de taxation des usagers des infrastructures, notamment de la route, en vue d'assurer à moyen terme le recouvrement des charges relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures sur les usagers en fonction des coûts qu'ils engendrent par l'utilisation de ces dernières . Les termes de référence de cette étude seront élaborés avant mi-1994 et l'étude lancée avant fin 1994. Sur la base des résultats des études le Gouvernement s'engage à mettre en oeuvre les réformes nécessaires dès la fin de l'année 1995.



V. PLAN D'ACTION POUR L'ENTRETIEN ROUTIER

A. INTRODUCTION

Le présent plan d'action vise à identifier et programmer les mesures à prendre en vue d'atteindre les objectifs que la déclaration de politique générale s'est assignés dans le secteur routier.

Le réseau routier du Mali comporte environ 15.000 km de routes dont 2.500 km bitumées, 1.500 km en terre moderne et 3.000 km constitués de pistes améliorées. Un réseau prioritaire de 8.400 km a été défini en vue d'être maintenu à un niveau de service satisfaisant, compatible avec l'importance du trafic. L'objectif du Projet Sectoriel des Transports pour la période 1994-1998 vise l'entretien périodique ou la réhabilitation de 749 km de routes revêtues en plus de l'entretien courant de tout le réseau revêtu, l'entretien périodique ou la réhabilitation de 1.358 km de routes modernes en terre, l'entretien courant de 3.000 km de pistes améliorées et un entretien ponctuel du reste du réseau prioritaire, notamment les points de coupure par les eaux, pour maintenir la circulation. Il vise par ailleurs, la construction de 272km de route et de 567km de pistes rurales, mais aussi l'achat de matériel d'entretien courant et l'acquisition de 4 bacs.

B. OBJECTIFS

Les objectifs principaux de la politique dans le secteur des infrastructures sont énoncés dans la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports. Le plan d'action pour l'entretien routier vise à définir et programmer les mesures à prendre. notamment en ce qui concerne :

- (a) l'affectation de ressources financières suffisantes pour assurer l'entretien du réseau routier ;
- (b) la réorganisation de la Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP) et de ses services extérieurs en vue d'une meilleure efficacité de la gestion du réseau et de la programmation des investissements ;
- (c) l'exécution des travaux d'entretien à l'entreprise privée, dans leur quasi-totalité, à terme, et le recours à une Agence d'exécution pour améliorer l'efficacité de la DNTP ;
- (d) le développement des entreprises privées par la mise en oeuvre des mesures appropriées pour lever les contraintes qui pèsent sur leur fonctionnement ;
- (e) l'assistance technique nécessaire, y compris la formation, pour mener à bien le programme.

C. Affectation de ressources financières suffisantes pour l'entretien du réseau routier

Pour cela, le Gouvernement s'engage à :

- (a) limiter durant la période 1994-1998 les investissements à ceux prévus dans le Projet Sectoriel des Transports ;
- (b) affecter au budget d'entretien courant des routes les montants minimaux annuels suivants :

1994	:	2.500	millions de FCFA
1995	:	2.720	" "
1996	:	2.820	" "
1997	:	2.870	" "
1998	:	2.970	" "

13.880 millions de FCFA

- (c) garantir la disponibilité de ces fonds, en les versant, par tranches mensuelles à l'avance , dans un compte spécial ouvert dans une banque commerciale au nom du Ministère chargé des routes qui sera responsable de la gestion autonome de ces crédits. Les textes portant création et organisation du fonctionnement de ce compte seront promulgués avant fin 1993 et le compte opérationnel dès le 1er Janvier 1994. Les projets de textes seront soumis aux bailleurs de fonds avant fin 1993;
- (d) assurer la disponibilité des fonds de contrepartie nécessaires pour l'exécution des programmes d'entretien périodique, de réhabilitation, de construction, de formation et de fourniture d'assistance technique, co-financés par les bailleurs de fonds du projet; et
- (e) revoir annuellement et en concertation avec les partenaires extérieurs, les priorités des opérations du programme d'investissement en fonction de l'évolution de l'exécution du Projet, du contexte macro-économique du pays, et des études détaillées des projets routiers figurant dans le projet sectoriel des Transports.



D. Réorganisation de la Direction Nationale des Travaux Publics

Le Gouvernement s'engage à :

- (a) procéder à l'étude de réorganisation des Ministères concernés par le secteur des Transports avant mi 1994 et à mettre en oeuvre la nouvelle réorganisation avant fin 1994 ;
- (b) inclure dans le budget de l'année 1995 et des années suivantes s'il y a lieu, les provisions nécessaires pour la modernisation de l'Administration et pour défrayer les coûts afférents aux mouvements de personnels et à la réorganisation de manière générale: y compris celle du Service Matériels des Travaux Publics. Ces provisions seront distinctes et additionnelles aux budgets d'entretien routier ;
- (c) appuyer l'action de la DNTP par le recours à une Agence d'exécution qui aura entre autres, à constituer et exploiter une banque de données routières, à élaborer les programmes de maintenance routière, les budgets, les normes: les dossiers des travaux relatifs à ces programmes, en relation avec les services de l'Administration, et en oeuvrant au développement des moyens et compétences locales en matière d'entreprises de travaux et de bureaux d'études et de contrôle ;
- (d) inclure dans les dossiers d'études et de travaux les mesures relatives aux impacts sur l'environnement ;
- (e) mettre en oeuvre la nouvelle organisation comptable de la DNTP dès 1994 après achèvement de l'étude projetée ; et
- (f) transformer le service du matériel des travaux publics en société de location de matériels à gestion autonome, dès achèvement de l'étude relative à cette transformation et avant fin 1994.

La nouvelle organisation devra particulièrement veiller à l'allègement de l'intervention de l'état et à limiter son champ d'action aux études générales à la planification et programmation, à la normalisation, à l'animation et au contrôle. Elle mettra l'accent sur la décentralisation au niveau des Directions Régionales et à la réduction des effectifs de l'administration. Les mesures d'accompagnement de cette réduction des effectifs de l'administration seront mises en place de concert avec les partenaires au développement.



E. L'exécution des travaux d'entretien à l'entreprise privée

Le Gouvernement s'engage à :

- (a) réaliser la totalité du programme d'entretien périodique et de réhabilitation par contrats à l'entreprise privée ;
- (b) contractualiser tous les travaux d'entretien courant, y compris ceux qui seraient encore exécutés en régie ;
- (c) abandonner progressivement l'exécution des travaux en régie et inciter les entreprises privées et tâcherons à réaliser les travaux d'entretien. Les taux de réalisation des travaux d'entretien courant à l'entreprise devrait varier dans une plage de 70 à 80% durant la période 1994-1998.
- (d) faciliter la mise en oeuvre de l'exécution des travaux à l'entreprise privée en les confiant en maîtrise d'ouvrage délégué au groupement de consultants qui utilisera pour cela un manuel de procédures spécifiques! acceptable pour le Gouvernement et les bailleurs de fonds du Projet.

F. Favoriser le développement des entreprises privées maliennes

Dans le cadre du développement du secteur privé, le Gouvernement s'engage à

- (a) procéder autant que possible au découpage des travaux d'entretien en lots réalisables par les petites entreprises ;
- (b) fournir une assistance technique aux petites entreprises ainsi que des actions de formation ;
- (c) inclure dans les prestations à fournir par la nouvelle société de location de matériels, la location de matériels de travaux publics au secteur privé malien; et
- (d) mettre en place les procédures nécessaires pour le paiement rapide des entreprises, tâcherons et cantonniers (paiement au plus tard 15 jours après le dépôt de facture par le prestataire de service).



G. Assistance technique et formation

L'assistance technique nécessaire pour appuyer la réorganisation du Ministère dont celle de la DNTP, sera mise en place, pour développer les compétences des entreprises privées, et engagera des actions de formation et perfectionnement du personnel de la DNTP et des entreprises privées. L'assistance technique consistera en :

- (a) Des interventions ponctuelles d'experts pour la mise au point, l'installation et le démarrage de nouveaux systèmes de gestion, dont celui de la comptabilité, aussi bien au niveau central que régional ou local ; et
- (b) Des interventions ponctuelles d'experts pour assister la société de location de matériels dans la mise en place de la nouvelle organisation et les entreprises privées à améliorer leur gestion et leur technicité.

Dans la mise en place de la nouvelle organisation le Gouvernement s'engage à :

- (a) Préparer les termes de référence pour l'assistance technique avant fin 1993 ;
- (b) Mettre en place l'assistance technique selon un calendrier convenu avec les institutions qui financent le projet
- (c) Mettre en place avant fin 1993 un système d'évaluation de l'efficacité de l'assistance technique ; et
- (d) Réviser annuellement avec les bailleurs de fonds du projet les besoins en assistance technique. Ces besoins seront définis après avancement des études sur l'organisation comptable, la réorganisation du Ministère et la transformation du Service Matériel des Travaux Publics.

En matière de formation, le Gouvernement s'engage à :

- (a) Restructurer et renforcer le Centre de Perfectionnement des Travaux Publics pour étendre ses activités à l'ensemble du secteur des transports et pour atteindre aussi le secteur privé,
- (b) Mettre en oeuvre les programmes de formation définis dans les études du programme pluriannuel d'entretien et de définition des besoins de formation du secteur. Cette dernière étude doit être lancée avant fin 1993.

Les programmes annuels de formation seront soumis chaque année, au mois de juin, à l'accord des bailleurs de fonds du projet. Les bilans annuels de formation seront présentés chaque année aux bailleurs de fonds, au plus tard le mois d'août.

H. L'Agence d'exécution de la composante routes

Le Gouvernement s'engage à confier la mise en oeuvre de la composante "routes" du Projet Sectoriel des Transports à un groupement de consultants locaux et extérieurs. Le contrat avec le groupement rentrera en vigueur dès le début de l'année 1994. Le Gouvernement confiera les tâches suivantes à la structure : la maîtrise d'oeuvre pour la gestion du réseau routier dont la programmation de tous les travaux d'entretien et de réhabilitation, la maîtrise d'ouvrage délégué pour les travaux d'entretien courant, l'assistance technique pour les autres travaux routiers et à l'appui au coordinateur du projet. Les objectifs principaux de la structure sont :

- (a) La mise en oeuvre de la composante routes du projet dans les meilleures conditions d'efficacité, en veillant aux objectifs du projet et ceux définis ci-dessous ;
- (b) Le développement des compétences maliennes pour une meilleure gestion du réseau routier et de son entretien, aussi bien au sein du groupement que dans les services de l'Administration ; et
- (c) Le développement des moyens locaux d'études et de réalisation par une préparation plus appropriée des lotissements d'études et de travaux, une gestion efficace des marchés s'y rapportant et une assistance technique dynamique aux entreprises.

I. Les routes rurales

Le Gouvernement s'engage à :

- (a) procéder à l'inventaire du réseau de pistes rurales courant 1994 en définir les statuts, les services en charge et les modes de financement de leur entretien et de leur construction avant fin 1994 ;
- (b) en définir les normes de construction et de réhabilitation ;
- (c) préparer avant mi 1994 des études de faisabilité technico-économique de quelques axes de désenclavement et de développement agricole, y inclure la mise en place des bacs pour le franchissement de cours d'eau ; et
- (d) préparer avant mi 1994, un programme d'opérations pilotes d'aide aux collectivités locales pour la prise en charge directe de l'entretien des pistes, après leur réhabilitation éventuelle par l'Etat.

Ce programme consistera à identifier certaines pistes rurales, les collectivités en charge et un accord de ces dernières pour les entretenir à leur charge avec du petit matériel de travaux fourni par l'Etat.

J. Suivi du trafic automobile

Pour la collecte des éléments nécessaires à la Banque de données routières, le Gouvernement s'engage à :

- (a) poursuivre les opérations de comptage du trafic;
- (b) renforcer le contrôle des charges par essieu, en relation avec la DNT; et
- (c) mettre en place un système de statistiques d'accidents de la circulation routière.

Des dispositions seront prises par ailleurs, pour renforcer la signalisation routière et mener des campagnes de prévention routière.



VI. PLAN D'ACTION POUR LE SECTEUR FERROVIAIRE

Le présent plan d'action vise à identifier les principales mesures à prendre en vue d'atteindre les objectifs de la politique générale pour le secteur des transports, notamment pour le secteur ferroviaire.

Le Chemin de fer joue un rôle essentiel dans le système des transports du Mali. Il est toutefois soumis, pour les transports marchandises internationaux, à une forte concurrence de l'axe routier au départ d'Abidjan, concurrence qui s'accroîtra encore dans les prochaines années à la faveur notamment de l'amélioration des infrastructures routières. Pour l'essentiel, la politique arrêtée pour le sous-secteur ferroviaire dans la Déclaration de Politique Générale pour le secteur des transports vise à améliorer l'efficacité et la compétitivité du transport par chemin de fer, grâce à la transformation de la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) en entreprise à caractère résolument commercial, en concurrence active avec les autres modes et entreprises de transport.

Le Contrat-Plan signé entre l'Etat et la RCFM pour la période 1992-1993 a posé les jalons principaux de cette transformation de la RCFM en entreprise commerciale. Les actions déjà entamées seront approfondies sur la période 1994-96. Un plan d'entreprise RCFM pour la dite période sera préparé dans le courant du deuxième semestre 1993, et adopté par le Conseil d'Administration RCFM au plus tard le 15 Décembre 1993. Sur la base de ce plan d'entreprise, un nouveau contrat-plan 1994-96 sera négocié avec l'Etat et entrera en vigueur en Mars 1994. Les principales dispositions à arrêter, selon les cas, soit au niveau du Plan d'entreprise, soit au niveau du Contrat-Plan, concernent les aspects suivants :

A. Cadre institutionnel

Les nouvelles "règles du jeu" de l'activité ferroviaire sont définies par le cahier des charges RCFM approuvé par décret n°93-254/P-RM du 23/07/1993. L'adoption d'un nouveau statut juridique, qui reste à définir, devra donner à l'entreprise ferroviaire une autonomie de gestion complète. Quelque soit la forme juridique définitivement retenue, l'entreprise sera entièrement responsabilisée en matière de passation des marchés et dans le domaine de la définition des règles de gestion de son personnel; la composition du Conseil d'Administration de l'Entreprise fera une place significative à des représentants du monde des affaires.

B. Développement de l'action commerciale. Services exploités à titre d'obligation de service public

L'entreprise ferroviaire intensifiera son action commerciale sur les secteurs rentables de l'activité ferroviaire et poursuivra l'abandon des services et activités déficitaires. En matière de trafic marchandises internationaux, premier domaine de l'activité ferroviaire, la création d'une structure commune de commercialisation sera recherchée avec la Société Nationale des Chemin de Fer du Sénégal (SNCS) ; un effort particulier sera porté au développement des transports des hydrocarbures et de conteneurs. Dans le domaine des transports voyageurs internationaux, la création d'une structure commune, à gestion privée, sera recherchée par la RCFM et la SNCS.



Les services voyageurs nationaux déficitaires ne continueront à être exploités que si l'Etat l'impose à la RCFM, dans le cadre de convention d'exploitation à titre d'obligation de service public, avec versement par l'Etat à la RCFM d'une contribution adéquate ; cette question fera l'objet d'une attention particulière lors de la négociation du Contrat-Plan 94-96.

C. Amélioration de la coopération RCFM/SNCS

L'amélioration de la coopération RCFM/SNCS, actuellement nettement insuffisante, constitue un des déterminants essentiels de l'accroissement de l'efficacité et de la compétitivité des transports marchandises internationaux. Outre la mise en place d'une structure commune de commercialisation des services déjà signalée, la coopération sera renforcée pour ce qui concerne la gestion du parc wagons et l'acheminement du trafic international marchandises.

D. Rationalisation des effectifs

Le programme de rationalisation des effectifs de la RCFM ayant pour objectif d'atteindre en fin de période des effectifs proches des effectifs cibles, sera mené pendant la période 1994-98. Le programme s'appuiera essentiellement sur des mesures de mise à la retraite anticipée et d'incitation au départ volontaire de travailleurs en surnombre. Il s'accompagnera d'un programme d'incitation à la création par d'ex-cheminots d'entreprises privées susceptibles de prendre en charge certaines activités actuellement réalisées directement par la RCFM et qui seront sous traitées. Un nouveau statut du personnel de l'entreprise ferroviaire sera adopté et le système de rémunération reformé afin de le rendre plus incitatif à l'amélioration de la productivité et à l'exercice des responsabilités. Enfin, un programme de perfectionnement du personnel sera développé. Un calendrier de rationalisation des effectifs sera fixé de commun accord. Ce calendrier tiendra compte des investissements à réaliser dans le sous secteur concerné par cette rationalisation.

E. Amélioration de la Gestion

La RCFM poursuivra les actions déjà engagées en matière d'amélioration de la gestion interne, notamment pour ce qui concerne la rationalisation de l'entretien du matériel roulant, la redéfinition de la politique d'entretien de la voie, la simplification des procédures de gestion et l'utilisation de la micro-informatique. Le programme de sous-traitance des activités annexes (lorsque cette sous-traitance est financièrement et techniquement justifiée), en cours de préparation, sera mis en oeuvre.



F. Programme d'investissements

L'enveloppe globale des investissements du sous-secteur ferroviaire est évaluée à 15 milliards FCFA. Pour la période 1994-1998, le montant des investissements retenu se chiffre à 10 milliards de FCFA.

G. Equilibre financier de l'Entreprise ferroviaire

Sous réserve de la mise en oeuvre effective des mesures de restructuration financière prévues au Contrat-Plan ETAT/RCFM pour la période 1992/1993 et du financement par l'Etat de l'opération de rationalisation des effectifs, l'entreprise ferroviaire assurera l'équilibre de sa gestion financière sur la période 1994-1998. L'Etat malien recherchera auprès des bailleurs de fonds le financement du programme de rationalisation des effectifs.



VII. PLAN D'ACTION DU MODE AERIEN

VII.1. Les objectifs

Le plan d'action du secteur aérien vise trois objectifs :

parvenir au désenclavement intérieur et extérieur du pays,

promouvoir une utilisation rationnelle de l'aviation civile en faisant appliquer le nouveau Code de l'Aviation Civile, récemment actualisé à cet effet et adopté par l'Assemblée Nationale.

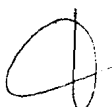
effectuer les investissements nécessaires rentables pour répondre aux conditions normales de sécurité, aussi bien au niveau de la navigation aérienne qu'au niveau des aéroports.

VII.2. NATURE DES OPERATIONS

Elles concernent essentiellement :

1. les infrastructures aéroportuaires et équipements des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et recevant des liaisons aériennes domestiques et régulières ;
2. les radios télécommunications et aides à la radionavigation ;
3. la météorologie ;
4. l'espace aérien et les services de la circulation aérienne ;
5. la formation du personnel.

La mise en oeuvre de ces opérations nécessite un autofinancement du sous-secteur aéronautique par la mobilisation des ressources de ce sous-secteur pour créer un Fonds national aéronautique, destiné à garantir les emprunts qui seront contractés auprès des bailleurs de Fonds; elle consiste en la rétribution sous forme de redevances des prestations diverses des services administratifs et techniques (Direction Nationale de l'Aéronautique Civile; Direction Nationale de la Météorologie, Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique et à Madagascar et Aéroports du Mali) pour lequel un prélèvement pourrait être effectué sur le chiffre d'affaires en guise de participation au Fonds aéronautique.



VII.3. LE PLAN D'URGENCE 1994-1998

Les besoins immédiats en investissements concernent les opérations suivantes :

Extension et renforcement des pistes et aires de mouvement de l'aéroport de Bamako-Sénou ;

sûreté aéroportuaire (clôture des installations, séparation des flux arrivée/départ) aux aéroports de Bamako-Sénou Mopti et Tombouctou ;

facilitation (aménagement des aéroports, équipements et matériels de pistes, dispositifs de ravitaillement de Bamako-Sénou et tombouctou) ;

sécurité d'utilisation des aéroports (moyens de lutte contre l'incendie, dispositions de ravitaillement en eau et émulseurs des véhicules incendie, balisage lumineux, balisage de secours, indicateur visuel de pente de descente, moyens radio etc...).



VIII. PLAN D'ACTION POUR L'ENVIRONNEMENT

Le présent plan d'action vise à définir les principales mesures à prendre en vue d'atteindre les objectifs visant à réduire l'impact potentiel défavorable :

1. des projets de construction et d'entretien des infrastructures de transports sur l'environnement ;
2. de l'exploitation des systèmes de transport ;
3. de la sécurité des moyens de transport.

Le Mali est caractérisé par un niveau de dégradation de l'environnement important lié au climat défavorable, à la désertification, à la déforestation, et à la croissance de la population notamment urbaine. Ces éléments ont un impact important sur l'érosion des sols et la baisse de leur fertilité avec un impact important sur le développement pastoral, la santé. Les systèmes de transport contribuent de façon non négligeable à la dégradation de cet environnement.

Le plan d'action pour la protection de l'environnement élaboré dans le cadre de la Politique Nationale du secteur des transports vise à définir et à programmer les mesures suivantes relatives à :

1. la sensibilisation aux **problèmes** d'environnement, notamment par :
 - (i) la définition et l'adoption de méthodes et de directives d'évaluation des projets, au niveau de leur impact sur l'environnement ;
 - (ii) la mise en place de systèmes de surveillance et de mesures palliatives ;
 - (iii) le développement des capacités locales au niveau de l'évaluation des projets de transport au niveau de leur impact sur l'environnement ;
 - (iv) l'introduction de cours relatifs à l'environnement dans les programmes de formation, notamment au niveau du Centre de Perfectionnement des Travaux Publics (CFTP) ;
 - (v) l'élaboration d'une réglementation et de normes pour le transport des produits dangereux ;
 - (vi) la prise en considération de façon prioritaire des problèmes liés à la sécurité des usagers des transports et des populations riveraines des infrastructures de transport, par des actions d'information de prévention et de sensibilisation.

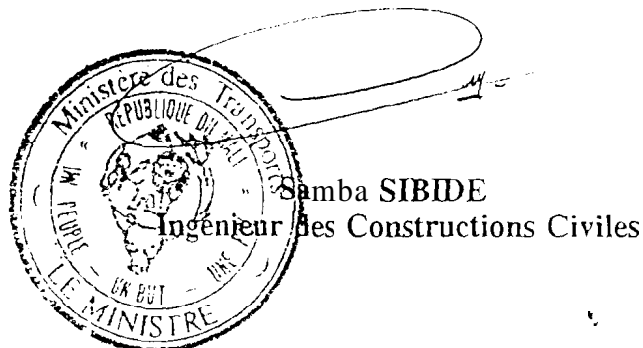
2. Au niveau de la conception des systèmes de transport

- (i) la préservation des terres arables ;
- (ii) la limitation des opérations de déforestation ;
- (iii) la mise en oeuvre d'opérations de reboisement, parallèlement aux travaux d'infrastructures entraînant des atteintes au couvert végétal ;
- (iv) la préservation des zones naturelles protégées telles que forêts classées, réserves animales, sites touristiques ou archéologiques ;
- (v) la prise en considération de façon attentive des problèmes liés aux ressources en eau et à l'évacuation des effluents en zones urbaines ;
- (vi) la prise en considération des problèmes liés à la sécurité lors de l'élaboration des projets de transport ;
- (vii) la mise en oeuvre des mesures adéquates pour assurer des secours efficaces aux victimes des accidents ;
- (viii) la mise en application des mesures pour le contrôle technique des moyens de transport.

BAMAKO, le 02 NOV 1993

Pour le Gouvernement de la République du Mali

Le Ministre des Transports



MALI
PROJET SECTORIEL TRANSPORTS
PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 1994-1998
(Coût de base 1993, y inclus imprévus physiques,
non inclus imprévus financiers)

(En Millions de FCFA).

Entretien courant (Gouvernement)		13.880
Pistes rurales (y inclus achat de bacs)		3.750
Voirie urbaine Bamako		7.036
Achat matériels SMTP		2.700
Etudes, supervision		1.800
Achèvement 5ème Projet Routier		1.932
Entretien périodique, réhabilitation construction *		29.807
Composante ferroviaire		10.000
Composante aéroportuaire*		950
Assistances, formation (toutes assistances)		3.145
Total, coût de base		75.000
Projets du Nord		4.750
Aérodrome Tombouctou (équipements)	1.260	
Pistes routières	3.490	
Grand Total Général		79.750

NOTA:

- A - Si le contexte macro-économique le permet et si la rentabilité des projets de la composante aéroportuaire est acceptable, ceux-ci pourraient être retenus dans le cadre de l'examen du programme annuel d'investissement.
- B - Si le Gouvernement arrivait à faire des économies dans le cadre des appels d'offres, des projets pourraient être rajoutés dans la limite de l'enveloppe globale initialement retenue.

PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS

(millions de F CFA)

Désignation des projets	Programmation	Long (km)	Coûts investissement 1994-1998
1. COMPOSANTE ROUTIERE.			63.108
A. Entretien courant		23.051	13.880
B. Entretien périodique routes bitumées			6.562
Koutiala-Faramana	1994	112	1.340
Ouan-Sévaré	1995	111	1.334
Faladis-Ségou	1994	67	804
Sikasso-Koutiala	1996	130	1.560
Diamou-Gangoutene	1995	45	540
Sienso-Ouan	1996	82	984
C. Entretien périodique routes en terre			4.668
Bougouni-Badogo	1994	57	342
Badogo-Kalana	1994	33	198
Bamako-Kourémald	1996	122	732
Sévaré-Bandiagara	1995	61	366
Tion-Frontière du Burkina Faso	1994	46	376
Bougouni-Manankoro	1994	123	738
Sikasso-Koloko-Frontière du Burkina Faso	1994	44	264
Kayes-Sadiola-Djibroua	1996	187	1.122
Bamako-Kati	1995	15	90
Koulikoro-Banamba	1995	90	540
D. Entretien périodique pistes améliorées			354
Konobougou-Barouéli	1994	18	54
Kita-Krouninkoro	1996	100	300
E. Constructions nouvelles			5.829
Nioro-Gogui-Frontière de Mauritanie (bitumage)	1994	62	2.344
Tambaga-Manantali (route en terre)	1995	210	3.485
F. Construction de pistes rurales			3.240
Korientzé-Niafunké	1995	90	630
Krouninkoro-Diankounté-Nioro	1997	174	1.314
San-Saye	1994	55	385
Tamani-Barouéli	1995	30	210
Falou-Bani-Konobougou	1996	40	380
Divers pistes rurales	1994-96	60	421
G. Réhabilitation recons. routes bitumés et en terre			14.766
Bla-Koutiaia (route bitumée)	1994	75	1.657
Ségou-Bla	1996	79	1.734
Ségou-Markala	1995	35	770
Mopti-Sévaré	1996	13	286
Kayes-Nioro (route en terre)	1994	350	4.000
Kati-Kita (route en terre)	1995	165	1.320
Diéma-Didiéni (route en terre)	1995	165	4.999

Désignation des projets	Programmation	Long (km)	Coûts investissement 1994-1998
H. Acquisition de bacs			510
Piste de Falou-Konobougou (fleuve Bani)	1996	20 t.	80
Bac à Niafunké	1996	20 t.	80
Bac à Dioila	1995	40 t.	150
Bac à Kayes	1994	60 t.	200
I. Etudes routières			1.294
Kayes-Kéniéba	1995	250	200
Sikasso-Koloko	1994	44	53
Nara-Néma	1997	48	-
Bamako-Kourémalé	1994	127	129
Dakar-Bamako	1994	400	400
Diéma-Didiéni	1994	165	312
J. Voirie urbaine de Bamako (Faladié-Pont martyrs)	1994	10	7.740
K. Assistance technique DNTP et SMTP	1994		610
L. Agence d'Exécution	1994		955
hl. Achat matériel d'entretien courant			2.700
TOTAL I. COMPOSANTE ROUTIERE			63.108

Reste du 5^e Projet Routier
Nouveau Montant

1.932
65.040

