

# REPUBLIQUE DU MALI

Ministère de l'Industrie, du Commerce  
et des Transports

ETUDE des CONDITIONS  
D'EXPLOITATION du TRANSPORT FLUVIAL  
Au MALI

RAPPORT DEFINITIF



# SOMMAIRE

## INTRODUCTION

## RAPPEL DES TERMES DE REFERENCE DE L'ETUDE ET DES OBSERVATIONS DE L'ADMINISTRATION SUR LE RAPPORT PROVISOIRE

## PREMIERE PARTIE

## AUDIT DE L'EXISTANT

### **I - LE RESEAU FLUVIAL MALIEN**

- 1.1. - Le Réseau navigable ..... page 11
  - 1.1.1. Principales voies d'eau
  - 1.1.2. Le fleuve Niger
  - 1.1.3. Historique du fleuve Niger
  - 1.1.4. Le fleuve Sénégal
- 1.2. - La Navigabilité ..... page 12
  - 1.2.1. Fleuve Sénégal
  - 1.2.2. Fleuve Niger - Bief Nord
- 1.3. - Les Dessertes ou Escales ..... page 13
  - 1.3.1. Les données démographiques et économiques
  - 1.3.2. Les principales escales

### **II - LES OPERATEURS DU TRANSPORT**

- 2.1. - La COMANAV ..... page 18
- 2.2. - Les Pinasses ..... page 21
- 2.3. - Les Pirogues ..... page 21
- 2.4. - Les Bacs ..... page 22

### III - INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES

3.1. - Infrastructures et superstructures .....page 26

3.1.1. Audit succinct des infrastructures .....page 26

Infrastructures de MOPTI/SEGOU/KOULIKOURO

3.2. - Matériel flottant.....page 27

32.1. Matériel flottant disponible à la COMANAV

32.2. Etat du matériel flottant expertisé

### IV - LE TRAFIC FLUVIAL

4.1. Evolution du trafic assuré par la COMANAV .....page 32

4.2. Le trafic assuré par le secteur informel.....page 43

4.3. Observations générales sur le trafic.....page 46

V - L'ENVIRONNEMENT JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL.....page 58

## DEUXIEME PARTIE

## IDENTIFICATION DES PROBLEMES DU TRANSPORT FLUVIAL AU MALI

I - PROBLEME LIES A LA NAVIGABILITE.....page 64

II - PROBLEMES LIES AU TRAFIC.....page 82

III - PROBLEMES LIES AU STATUT DE LA COMANAV.....page 85

IV - PROBLEMES LIES A LA VETUSTE DE LA FLOTTE DE LA COMANAV .....page 87

V - PROBLEMES LIES AUX CONDITIONS D'EXPLOITATION  
DU SECTEUR INFORMEL.....page 90

VI - PROBLEMES LIES A LA TARIFICATION.....page 94

<b>I - LIBERALISATION DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS FLUVIAUX</b>	
1.1. - Les Différentes solutions juridiques .....	page 113
1.2. - Propositions pour La COMANAV .....	page 119
<b>II - PROPOSITIONS TECHNIQUES.....</b>	<b>page 123</b>
<b>III - PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES</b>	
3.1. - Classification et Immatriculation des unités .....	page 129
3.2. - Réglementation de la profession.....	page 130
3.3. - Etablissement d'un code de la navigation .....	page 130
3.4. - Contrôles Techniques.....	page 130
3.5. - Formation .....	page 131

## INTRODUCTION

---

### *Avant propos*

Deux experts de la SOERNI, MM. Jean CATENI et Roland RIESS se sont rendus au Mali du 19 au 29 Août 2002 où ils ont été assistés d'experts du chantier naval, INACOM (Messieurs SINGARE et TOURE). Ils ont ensuite travaillé au siège de la SOERNI à Paris avec d'autres experts (MM. LESUEUR, TARD, etc).

Conformément aux termes de référence, joints à la suite de cette introduction, la SOERNI a adressé le 30 septembre 2002 son rapport provisoire en dix exemplaires à la Direction Nationale des Transports. Le Directeur Général de la SOERNI, Monsieur DEGROOTE est venu à Bamako du 8 au 12 novembre 2002 pour présenter ce rapport provisoire à la Direction Nationale des Transports et recueillir oralement les principales observations de l'Administration.

Monsieur DEGROOTE a profité de son passage au MALI pour rencontrer, à nouveau, un certain nombre de personnes intéressées, de près ou de loin par cette étude, et ainsi mieux appréhender les enjeux de ce dossier.

Le 28 novembre, l'Administration a adressé à la SOERNI les observations de l'Administration sur son rapport provisoire, à l'issue de la réunion du 13 novembre. Ces observations sont jointes dans ce rapport à la suite des termes de référence.

Après avoir pris connaissance de ces observations, la SOERNI a jugé utile, bien que ce ne soit pas prévu, là aussi, dans les termes de référence, d'envoyer à nouveau un expert au MALI, afin de revoir à nouveau sur le terrain les principaux acteurs de la navigation fluviale.

Monsieur DEGROOTE s'est donc rendu à nouveau au MALI, du 11 au 15 décembre 2002, et en particulier à KOULIKOURO, SEGOU et MOPTI.

Il a rencontré notamment :

- A BAMAKO, Monsieur BREHIMA FOMBA, Directeur National des Transports et coordinateur de l'étude,
- A SEVARE, Monsieur Mamadou COULIBALY, Responsable des assurances LAFIA
- A MOPTI : le Directeur Régional des Transports publics, Monsieur TOURE
  - : la coopérative des Transporteurs fluviaux qui avait convoqué près d'une trentaine d'exploitants de pirogue,
  - : le syndicat des transports fluviaux qui avait également fait venir une cinquantaine de membres.

1<sup>ère</sup> remarque :

Nous voulons ici remercier tous nos interlocuteurs pour leur aimable accueil et leur disponibilité et en particulier la Direction Nationale des Transports et la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV), la coopérative des transporteurs fluviaux et le syndicat des transporteurs fluviaux :

- Monsieur Bréhima FOMBA, Directeur National des Transports du Mali,
- Monsieur Ousmane SANGARE, Directeur de l'Observatoire des Transports,
- Monsieur Abdoul Karim DIALLO, Inspecteur des Finances,
- Monsieur Djibrill TALL, Directeur Adjoint de la D.N.T.,
- Monsieur GUISSÉ de la Division des Etudes à la D.N.T.,
- Monsieur Mamadou LABITA, Président du syndicat des transports fluviaux,
- Monsieur Aly KONTA, Vice Président,
- Monsieur Mamadou TIKAMBO, Contrôleur,
- Monsieur Breima DIENTA, Président de la coopérative des transports fluviaux,
- Monsieur Aly NIENTA, Secrétaire à la Production,
- Monsieur Ousmane TOURE Ali, Directeur régional des Transports,

Et à la COMANAV, en son siège de Koulikouro :

- Madame DEMBELE GOUNDO DIALLO, P.D.G.
- Monsieur Théodore DAKONO, Secrétaire Général,
- Monsieur Mamadou Lamine DIAKITE, Superviseur,
- et Monsieur Mama KARABENTA, Comptabilité.

Beaucoup d'autres personnes ont été rencontrées, qu'elles soient ici remerciées

2<sup>ème</sup> remarque :

L'étude actuelle concerne en principe le transport fluvial au Mali. Cependant, il est clair pour le consultant, et ceci a été confirmé à l'occasion des différents entretiens, que l'intérêt de l'étude concerne essentiellement le fleuve Niger, dans sa partie navigable, de KOULIKOURO jusqu'au Nord du pays, c'est à dire le bief Nord (1 498 km) les principaux affluents (Bani, Barra-Issa), ce qui représente plus de 2 000 km en tout.

3<sup>ème</sup> remarque :

Un certain nombre d'études et de réflexions sur le transport fluvial et la Compagnie Malienne de Navigation ont déjà eu lieu depuis une vingtaine d'années (Marine Service - GTZ - Treuarbeit, etc..).

Il n'était pas prévu, ni nécessaire, ni même intéressant de reprendre dans le détail tout l'histoire du Mali, de ses fleuves et de son transport fluvial.

L'étude en cours, qui a un budget limité, a plutôt été conçue comme une synthèse de la situation actuelle du transport fluvial sur le bief Nord et une définition appropriée des objectifs à concrétiser rapidement. Le consultant a jugé prioritaire de faire un audit aussi précis que possible de la flotte de la COMANAV, telle qu'elle se présente en Août 2002 et par ailleurs de donner des orientations concrètes par rapport à la libéralisation envisagée de transport fluvial, sans privilégier le transporteur public COMANAV, ou les piroguiers privés, mais plutôt en recherchant l'intérêt du client-passager et accessoirement du contribuable.

4<sup>ème</sup> remarque :

Le rapport définitif tient compte des observations de l'Administration sur le rapport provisoire, mais aussi des propres convictions du consultant affinées à la suite des deux nouvelles missions qu'il a jugé utiles d'effectuer sur le terrain.

Le consultant ne pense pas que son rapport provisoire était partial. Cette étude a bien pour objectifs d'arriver à créer les conditions optimales du transport fluvial, que cela soit le fait d'un développement de la COMANAV, d'une réorganisation du secteur informel et/ou des deux à la fois.

Le consultant SOERNI n'a pas d'a priori entre la privatisation, le recours à l'entreprise publique. La seule chose qui le guide est : quelles sont les meilleures solutions raisonnables pour le consommateur ?

5<sup>ème</sup> remarque :

Le consultant SOERNI rappelle l'absence généralisée de statistiques (par exemple, aucune pinasse n'est immatriculée) et donc la nécessité d'enquêtes et de recoupements, ce qui a bien été fait.

6<sup>ème</sup> remarque :

L'Administration a certainement conscience qu'une étude ayant un budget d'environ 3 hommes / mois ne peut pas se traduire par un rapport pléthorique détaillé, comprenant quasiment déjà la rédaction des nouveaux textes juridiques réglementant le transport fluvial dans l'avenir...

Ceci pourra faire l'objet d'une mission complémentaire dès que l'administration aura tranché.

7<sup>ème</sup> remarque :

Le consultant SOERNI souhaite l'indulgence de l'Administration concernant l'orthographe des villes citées dans ce rapport.

# TERMES DE REFERENCE ETUDE DES CONDITIONS D'EXPLOITATION DU TRANSPORT FLUVIAL

## I. Introduction :

Au Mali, le transport fluvial est assuré par la Compagnie Malienne de Navigation et les artisans piroguiers principalement sur le fleuve Niger et marginalement sur le fleuve Sénégal.

Le réseau navigable du fleuve Niger est composé du bief amont reliant Bamako-Kankan (en Guinée) sur 385 km et du bief aval (bief nord) qui couvre la liaison Koulikoro-Ansongo sur 1 408 km.

Cette liaison du point de vue exploitation présente comme le bief principal des activités de transport fluvial et joue un rôle important dans le transport local des marchandises et des voyageurs de et vers les régions du Nord du Mali.

En raison donc du caractère stratégique de l'activité navigation pour le désenclavement et le développement desdites régions, le Gouvernement du Mali a décidé de procéder à une réflexion sur le transport fluvial, en vue de déterminer les moyens simples et concrets à mettre en place pour une meilleure efficacité de ce secteur clef pour l'économie du pays.

## II. Objectifs de l'étude :

A partir d'un audit approfondi de la situation actuelle et des perspectives de trafic, l'étude devra déterminer les conditions de viabilité à long terme du transport fluvial (y compris le transport rural fluvial) pour le désenclavement du pays en général et singulièrement des régions du Nord.

En conséquence, le consultant devra identifier les problèmes auxquels le transport fluvial (y compris le transport rural fluvial) est confronté et indiquer des solutions notamment dans les domaines suivants :

- cadre institutionnel et juridique dans la perspective d'une privatisation à long terme de l'exploitation des transports fluviaux.
- définition sommaire des infrastructures et des moyens de transport adaptés dans un souci d'optimisation de la flotte et de la qualité du service.

## III. Contenu de l'étude :

### III.1. Infrastructures et superstructures :

A partir de l'inventaire, le consultant procédera à l'identification et la classification des installations existantes (installations portuaires, ouvrages d'art, matériels de levage et manutention) et préconisera éventuellement les améliorations à apporter pour une utilisation rationnelle d'exploitation.

- 2 -

**III.2. Matériel flottant :**

Identification des moyens matériels et des capacités de transport offertes par les intervenants du sous-secteur.

Le consultant procédera à une identification sommaire des matériels existants et fera des suggestions et recommandations pour améliorer la qualité et la sécurité du transport.

A partir de l'état de ce matériel, le consultant proposera les dotations en matériels nouveaux qu'il jugera nécessaires pour répondre au trafic potentiel et à son développement (convois-types pour cargo général, cargos vrac-voyageurs).

**III.3. Transport de voyageurs et marchandises :**

Le consultant procédera à l'évaluation de la part de marché du secteur informel (artisans piroguiers et coopératives de transporteurs privés) dans le transport fluvial de marchandises et de voyageurs.

Le consultant procédera à une identification sommaire des matériels existants et préconisera éventuellement des améliorations à y apporter.

**III.4. Cadre institutionnel, juridique et réglementaire :****3.4.1. Les objectifs de l'étude sont :**

- la libéralisation à long terme de l'exploitation du transport fluvial ;
- la classification, l'enregistrement et la normalisation des embarcations en fonction de la charge utile, ou d'autres critères de classification.

**3.4.2. Mesures d'accompagnement**

Afin de mieux définir les prérogatives de la puissance publique dans le domaine des voies navigables et la sécurité des transports, le consultant présentera diverses formes d'actions concrètes dont :

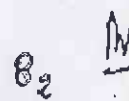
- l'injonction de la navigation,
- la certification des visites techniques d'aptitude à la navigabilité des matériels de transports,
- la formation professionnelle et le recyclage des navigants (pont-machines).

**IV. Délai de l'étude :**

La durée totale de l'étude est estimée à deux (2) mois. Les prestations sont estimées à trois (3) hommes/mois.

**V. Personnel du consultant :**

Le consultant fournira deux experts seniors dont un ingénieur et un économiste en transport.

Ces experts seront assistés chacun par un homologue malien dans leurs domaines d'interventions respectifs.

**VI. Dépôt des rapports :**

Le consultant produira les rapports suivants :

- un rapport provisoire en dix (10) exemplaires qui sera déposé à la fin du délai contractuel :
- l'administration disposera d'un (1) mois pour formuler ses observations sur le rapport provisoire :
- un rapport final en vingt (20) exemplaires qui sera déposé un (1) mois après les observations de l'administration sur le rapport provisoire.

*Handwritten signature*

**SOERNI**  
S.A. au capital de 900.000 F  
68, rue du Fg Poissonnière  
75010 PARIS  
Tél. : 33 (0)1 45 23 07 16  
Fax : 33 (0)1 42 47 06 38  
E-Mail : soerni@wanadoo.fr  
R.C. : Paris B 622 032 613  
SIRENE : 622 032 613 00337  
A.P.E. : 742 C

OBSERVATIONS ISSUES DE LA REUNION DU 13/11/2002  
SUR LE RAPPORT PROVISoire DE L'ETUDE DES  
CONDITIONS D'EXPLOITATION DU TRANSPORT  
FLUVIAL AU MALI.

Les observations issues de la réunion du mercredi 13/11/2002 dans la salle de conférence de la Direction Nationale des Transports sont de deux sortes : des observations de fond et quelques corrections de fautes qui se sont glissées dans le rapport.

**I. OBSERVATIONS SUR LE FOND DU RAPPORT :**

- 1- Pour s'assurer que l'étude est faite conformément aux termes de référence, il serait souhaitable d'indiquer à l'introduction que les termes de référence sont en annexe et les insérer en conséquence
- 2- L'étude a été menée comme s'il s'agissait de créer les conditions favorables pour le développement de la COMANAV.  
  
Alors que et le libellé de l'étude « Etude des conditions du transport fluvial », et les réalités du transport fluvial malien (les pinassiers transportent plus de 90% du fret et plus de 80% des passagers) interdisent cette partialité.
- 3- En ce qui concerne les pinasses, en raison de leur prédominance dans le transport fluvial, le consultant devrait tenir une enquête scientifique pour tester la validité ou non des estimations de trafic qu'il a faites. Il disposait pour cela d'une donnée non négligeable : le nombre de pinasses et certainement des coordonnées des propriétaires.
- 4- Pour les mêmes raisons, le consultant devrait s'intéresser de plus près aux conditions d'exploitation des pinasses : charges d'exploitation, investissement initial, revenus, marge bénéficiaire, possibilités de renouvellement, etc.
- 5- N'ayant pas fait cela, il ne se soucie certainement pas de l'implication des mesures qu'il propose pour les pinassiers, pourvu qu'elles réduisent leur compétitivité face à la COMANAV.
- 6- Pourtant, le consultant affirme que les parts de marché des pinassiers ne sont pas susceptibles d'être captées par la COMANAV.

Dès cet instant, pourquoi n'a-t-il pas décidé d'approfondir l'étude des deux marchés parallèles ? L'ampleur de la tâche ou les entrainées budgétaires ?

- 7- A partir de ces observations, il n'est pas étonnant que les recommandations dans le sens de l'amélioration de la rentabilité ne s'adressent qu'à la COMANAV.

Pour les pinassiers, il suffit de réglementer pour sécuriser mais aussi pour générer des ressources provenant des taxes.

- 8- le consultant n'a pourtant pas démontré que le transport en pinasses n'est pas sur. IL s'est contenté de relever quelques accidents, alors qu'une enquête sûr ce thème lui aurait permis d'établir l'indice de sécurité universellement accepté.

En le faisant, lui aurait peut-être rassuré les assureurs avec lesquels il semble qu'il n'a pas discuté.

- 9- Sur la base des informations qu'il possède, le consultant ne peut établir un ratio coût bénéfice de la réglementation pour les pinassiers.

- 10- Il est cependant certain d'une chose, les prix des pinassiers déjà 2 à 25 fois plus élevés que ceux de la COMANAV vont encore augmenter, au détriment du plus grand nombre.

Pour ces raisons, il est plus rationnel de ne pas réglementer le transport des pinassiers, mais d'établir des indices permettant de suivre son évolution.

- 11- Concernant la COMANAV, la recommandation fondamentale est relative à son statut : société d'économie mixte, concession ou privatisation. La réunion opte pour la société d'économie mixte, mais avec une participation minoritaire de l'Etat. Cela suppose bien sûr qu'une société de patrimoine a été préalablement créée.

- 12- Compte tenu de l'importance du transport fluvial pour les régions du Nord Mali ; et compte tenu de l'ensablement, l'envasement, il est opportun de proposer la création d'un service d'entretien des lits du fleuve, voire dans la mesure du possible envisager un surcreusement ou déroctage suivant les cas pour pérenniser ce mode de transport. Car avec la baisse constante de la pluviométrie le transport fluvial pourrait connaître des problèmes sérieux.

- 13- à la page 19, 3<sup>ème</sup> – alinéa après le tableau : la dotation par l'Etat de l'ensemble du matériel flottant est bien antérieure à 1999, en fait elle remonte aux années de la création de la Société pour le parc datant d'avant 1968 et pour les dernières unités aux années 1980 – 1985 avec la transformation par la RFA des crédits maliens. Cette rectification entraîne la ré formulation de l'avant dernier paragraphe de la page.

- 14- l'alinéa 5 de la page 80 est à reformuler au vu de la remarque ci-dessus.

15- Par rapport aux recommandations, le consultant donne quatre alternatives au niveau juridique, mais ne donne pas les avantages et inconvénients des différentes alternatives pour le cas précis de la COMANV dans le contexte juridique et économique actuel du Mali. Aussi :

- Par rapport à la concurrence, il nous semble que les projets de développement des routes, particulièrement la route de l'espoir doivent être pris en compte ;

- au niveau des recommandations techniques, il faut prévoir un atelier d'entretien et de réparation au niveau de la nouvelle société.

## II. CORRECTIONS DES FAUTES

Page 7 : lire Monsieur Mama KARABENTA au lieu de Madame.....

Page 8 : 3<sup>ème</sup> remarque ligne 3 : Treuarbeit au lieu trevarbeit

Page 10 : Markala au lieu de Mankala.

Le tronçon Ségou – Markala – Diafarabé – Ténenkou ne fait pas partie des canaux de l'Office du Niger mais du bief Nord.

Page 12 : biffer « au niveau » avant 1 – 3

Page 13 : insérer Diafarabé entre Ségou et Mopti au Km 382

Page 17 : le décret « 113/PG-RM » du 7 juillet 1969 au lieu de « 112/PG-RM »

Page 18 : 3<sup>ème</sup> ligne lire « Kankan » au lieu de « Kankan » 15<sup>ème</sup> ligne lire « Treuarbeit » au lieu « Trevarbeit ».

Page 29 : point 9, lire barge « Issiaka KANE » au lieu de barge « Issaka KOUMARE »

Page 32, 33, 34 : les statistiques concernent 2001 au lieu de 2002 qui est encore en cours.

En page 32, corriger le troisième du 4 – 1 en petit c au lieu de petit a.

Page 51 ~~61~~ : revoir le total des données de production des céréales qui n'est pas correct.

Page 62 : lire en petit d MOPTI au lieu de MOPTO., et en petit c ANSOGO au lieu ASONGO

Page 75 : 2<sup>ème</sup> paragraphe Bamako - Gao fait 1208 km au de 839km. 5<sup>ème</sup> paragraphe Gao est ravitaillé en hydrocarbures depuis Cotonou au lieu de l'Algérie.

lire Pinasse de 40t, 700l de gaz – oïl au lieu de 7000L.

Page 84 : au 1 lire il n'y a pas de code de la navigation

Page 88 : lire Mopti – Diré au lieu de Mopri – Diré

Page 89 : dernier paragraphe lire les réquisitions ne voyagent pas par pinasses.

Page 117 : Enlever s à la population

Page 119 : Ecrire à l'avant dernière phrase « Mais elle a pris par déduction  
avec les résultats... »

Page 123 : le total des investissements au 2 – 2 – est 2660 millions de franc CFA au  
lieu de  
2660.000 milliards FCFA.

A la dernière ligne lire par au lieu de apar.

**Bamako, le 14/11/2002**

**PREMIERE PARTIE :**  
**AUDIT DE L'EXISTANT**

## I - LE RESEAU FLUVIAL MALIEN

# I - LE RESEAU FLUVIAL MALIEN

## 1.1- LE RESEAU NAVIGABLE

Le réseau navigable du Mali est constitué par des tronçons des fleuves Niger et Sénégal ainsi que des canaux adjacents dont les principaux navigables sont :

### 1.1.1 Principales voies d'eaux

### 1.1.2 le fleuve Niger

Le fleuve Niger comporte deux tronçons navigables en territoire malien :

#### a) - Bief Sud du fleuve Niger et affluents

- Bamako - Siguiri - Kankan ( République de Guinée, normalement en liaison avec une voie ferrée) ..... 385 km
- Bamako - Siguiri - Kouroussa ..... 374 km

#### b) - Bief Nord ou grand bief du fleuve Niger et affluents

- Koulikoro - Mopti - Gao - Asongo l'AXE MAJEUR, sur le fleuve Niger et sur une distance de..... 1408 Km.
- \* b1) - Sur le BANI (affluent): Mopti - Djenné - San ..... 225 km.
- \* b2) - Sur le BARA-ISSA .....: Mopti - Saraféré - Gounanbougou ..... 265 km.
- \* Ségou - Markala - Diafarabé - Ténenkou (Diaka) ..... 252 km.

#### c) - Les Canaux de l'Office du Niger

- \* Ségou - Markala - Kourouma ..... 195 km
- \* Ségou - Markala - Kolongotomo ..... 115 km

### 1.1.3 Historique du Fleuve Niger

Le fleuve Niger est le troisième des grands fleuves d'Afrique (après le Nil et le Congo), tant par sa longueur (4200 km) que par la superficie de son bassin théorique (2 000 000 Km<sup>2</sup>) qui occupe le cœur de l'Afrique de l'Ouest et une partie de l'Afrique Centrale.

Le bassin occupe une position particulière au sein du Mali, pays enclavé et continental situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest dans lequel il parcourt 1750 Km. Ce bassin est évalué à 570 000 Km<sup>2</sup> soit 46% de la superficie totale du Mali vaste de 1 240 000 Km<sup>2</sup>.

Le passé, le présent et l'avenir du Mali est fortement lié aux ressources du fleuve Niger et de ses affluents. En effet, la population du Mali vivant dans le bassin, d'après les recensements actualisés devrait être de l'ordre de 7 millions d'habitants, soit plus de 70% de la population du pays estimée à plus de 10 millions au dernier recensement effectué sur la période 1998/2001.

En outre, le bassin du fleuve Niger au Mali pourrait encore favoriser le développement de productions agropastorales.

La navigation reste souvent le principal acteur de la communication des populations.

#### 1.1.4 le fleuve Sénégal

*Le cours navigable de ce fleuve va de Kayes au Mali à Saint Louis en République du Sénégal (924 Km). A l'heure actuelle, la navigation n'est pas pratiquée sur ce fleuve, mais les trois Etats de l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS) s'emploient depuis plusieurs années pour la reprise de la navigation sur ce fleuve ( Volet Navigation de l'OMVS).*

### 1.2. La NAVIGABILITE

#### 1.2.1 Fleuve Sénégal

*Sur le fleuve Sénégal, la mise en eau du barrage de Manantali permet d'avoir pour une profondeur de référence de 1,90 un débit de 300 m<sup>3</sup> /s à Bakel dont 100m<sup>3</sup>/s pour la navigation.*

*Sur le plan des infrastructures, il est prévu :*

- L'aménagement et le balisage d'un chenal navigable entre Saint-Louis et Ambidédi (Kayes)*
- L'aménagement et l'équipement en moyens de manutentions*
- L'acquisition du matériel de transport fluvial*

### 1.2.2 Fleuve Niger - Bief Nord

De Koulikouro à Asongo, c'est la partie la plus longue - 1408 km - et qui génère la plus grande intensité du trafic sur le Niger, ses affluents, sur les canaux. Sur cet ensemble évoluent les principaux opérateurs de transport, Comanav, pinasses, pirogues et bacs, au service d'une nombreuse population et d'une activité agropastorale importante, d'autant que la zone est isolée et très peu desservie par un réseau routier terrestre.

La période de navigation commence, en période de crue normale, à partir de Koulikoro, de mi-juillet à la fin novembre et se prolonge jusqu'à janvier à partir de Mopti.

Son niveau est naturellement et fortement tributaire de la pluviométrie ; les conditions générales d'exploitation sont de plus en plus difficiles eu égard à la dégradation continue de la navigabilité du fleuve ayant aussi pour origine *le manque d'entretien de l'ensemble du fleuve*.

La navigation sur le fleuve Niger n'est donc pas facile, en résumé pour les raisons suivantes :

- échouages fréquents des bateaux à cause de l'ensablement et des tirants d'eau de bateaux conçus il y a très longtemps,
- vitesse réduite à cause de sections tortueuses,
- ruptures de charges souvent nécessaires,
- absence de balisage et de dragage.

## 1.3 - LES DESSERTES OU ESCALES.

### 1.3.1. Les données démographiques et économiques

A) La majorité de la population du MALI soit 6 millions d'habitants sur les 10 millions que compte ce Pays (résultats du recensement effectué du 1<sup>er</sup> au 14 avril 1998 et selon lecture de l'ouvrage officiel, détaillant ce recensement, en décembre 2001), est concentrée dans le bief Nord ou Aval, de KOULIKOURO à BOUREM, et principalement de MOPTI à KABARA (TOMBOUCTOU) et GAO.

B) Cette même région est une importante zone de production agricole et de céréales majoritairement. En 2000, la production céréalière entre SEGOU, MOPTI, TOMBOUCTOU, GAO, a atteint 1.303.916 tonnes soit 50 % de la production de l'ensemble du MALI - 2.666.657 tonnes - de mil, sorgho, riz, maïs, fonio, un peu de blé et orge...

C) Le transport fluvial est donc prépondérant pour le désenclavement et le développement des Régions Nord du Pays, particulièrement pour la région de TOMBOUCTOU.

### 1.3.2. Les principales escales (sur le fleuve Niger dans le bief nord)

Koulikouro	0
Ségou	180 km
Diafarabé	382 km
Diafarabé	382 «
Mopti	504 «
Niafunké	729 «
Tonka	768 «
Diré	815 «
Kabara (Tombouctou)	900 «
Rharous	1046 «
Bamba	1103 «
Téméra	
Bourem	1213 «
Gao	1308 «
Diafarabé	
Asongo	1408 «

## N - 1 NAVIGATION SUR LES FLEUVES NIGER ET SENEGAL AU MALI

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

### A - Fleuve Niger

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

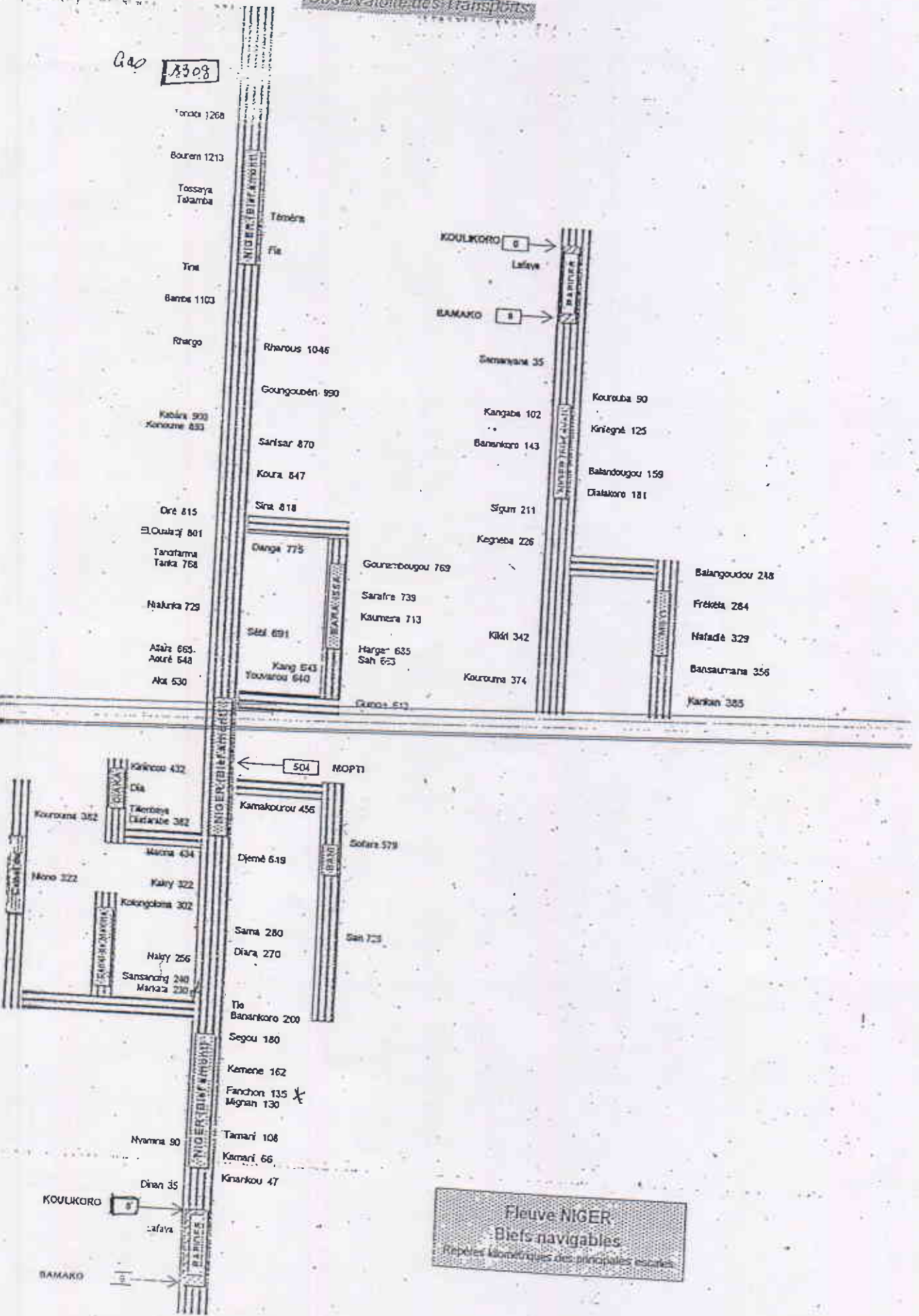
### B - Fleuve Sénégal

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

- Source :
- Direction Nationale de l'Hydraulique et de l'Energie
  - Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS)
  - Direction Nationale des Transports

Observatoires de transports

G40 13308



Fleuve NIGER  
Biefs navigables  
Repères kilométriques des principales escales

## II - LES OPERATEURS DE TRANSPORT

## II - Les OPERATEURS du TRANSPORT

- 2.1 - La COMANAV
- 2.2 - Les PINASSES
- 2.3 - Les PIROGUES
- 2.4 - Les BACS

### 2.1 - La COMANAV

La COMANAV est une société d'Etat créée par la loi n° 68-37/DL-RM du 20 Juin 1968, jouissant de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Elle est régie par l'ordonnance n° 91-014/P-CTSP du 18 Mars 1991 fixant les principes fondamentaux de l'organisation et de fonctionnement des établissements publics à caractère industriel et commercial et des sociétés d'Etat, la loi 91-057 portant statut Général des sociétés d'Etat et le décret n° 113/PG-RM du 7 Juillet 1969 portant statut de la COMANAV.

L'exécution de la mission de l'établissement est confiée aux organes d'administration et de gestion sous la surveillance du Ministère chargé des Transports.

Les actes des organes d'administration et de gestion, et de l'autorité de tutelle sont soumis au contrôle administratif et juridictionnel. Un commissaire aux comptes certifie la régularité et la sincérité des comptes et bilans.

*La COMANAV joue un rôle déterminant dans le désenclavement et le développement des régions du nord du Pays, particulièrement de la région de Tombouctou.*

Pour son activité de navigation, la COMANAV dispose de :

- Trois bateaux courriers pour le transport mixte de passagers et de marchandises :
- Un (1) pétrolier d'une capacité de 330 m<sup>3</sup> ;
- Un (1) remorqueurs de 100 CV à Bamako ;
- Un automoteur de 200 CV ;
- Un (1) pousseur de 600 CV pouvant pousser jusqu'à 1200 tonnes ;
- Dix huit (18) barges d'une capacité de 200 tonnes chacune, soit un total théorique d'environ 6 000 tonnes de port en lourd, 1 000 places de passagers et 3 000 CV de puissance de propulsion.

Les réseaux traditionnellement exploités (au moins jusqu'en 1998) par la COMANAV sont :

- Sur le bief sud du fleuve Niger : BAMAKO - KANKAN (385 km)
- Sur le bief nord du fleuve Niger : KOULIKOURO - GAO (1 308 km)

La COMANAV n'exploite plus les canaux de l'Office du Niger, ni le réseau du fleuve Sénégal de KAYES au Mali à SAINT LOUIS du Sénégal.

Depuis plusieurs décennies, la COMANAV, est l'élément moteur, central, de l'activité transport voyageurs et marchandises sur le fleuve NIGER, de KOULIKOURO à ASONGO et surtout, de MOPTI à KABARA et GAO, tronçon sur lequel l'étiage demeure le plus longtemps favorable.

La COMANAV a transporté en 2000 :

14 153 passagers et 7 568 tonnes de fret.

Le détail du trafic est donné dans le chapitre suivant.

La situation financière de la COMANAV a été caractérisée pendant de nombreuses années par des résultats déficitaires. Le cabinet Treuarbeit avait apporté à l'époque son appui à la COMANAV dans le cadre de la coopération allemande, mettant en place en particulier :

- Une comptabilité analytique,
- Un assainissement progressif du bilan.

La COMANAV a donc de grandes difficultés à entretenir et moderniser sa flotte compte tenu de l'absence de trésorerie, d'un fonds de roulement souvent négatif, de l'impossibilité de dégager un autofinancement suffisant pour des investissements coûteux, de la carence de l'Etat, et du désengagement progressif des bailleurs de fonds et tout spécialement de l'Allemagne.

Les résultats nets et avant amortissement 1988 - 1989 - 1990 - 1991 et 1992 ont par exemple été les suivants :

a) Les résultats nets

Tableau en 1 000 FCFA

31/05/88	31/5/89	31/5/90	31/5/91	31/5/92	TOTAL
94 053	- 178 619	- 114 492	- 484 645	- 95 183	- 966 992

b) Les résultats avant amortissement

Tableau en 1 000 FCFA

31/5/88	31/5/89	31/5/90	31/5/91	31/5/92	TOTAL
+ 25 899	+ 37 903	+ 56 592	+ 85 510	+ 20 928	+ 54 812

Comme nous l'avons signalé dans l'introduction de ce rapport, nous n'avons pas pour objectif de détailler les résultats, année après année, de la COMANAV.

Nous avons pris ces exemples assez anciens, pour sensibiliser le lecteur de ce rapport sur une situation régulièrement déficitaire de la COMANAV.

D'un autre côté, aujourd'hui et depuis 1999, la situation bilantaire de la COMANAV est meilleure ;

Le résultat net de l'exercice clos au 31.12.2000 présente un profit net de + 130 369 266 FCFA contre + 117 551 306 au 31.12.1999

Le bilan 2001 n'ayant pas encore été confirmé, lors de notre passage, nous ne pouvons le commenter, toutefois le résultat serait à la baisse de l'ordre de + 80 000 000 de FCFA

Les résultats, en 1999 et 2000, sont en hausse, par rapport aux années précédentes, malgré une baisse du nombre des passagers transportés et une baisse des tonnages en fret et bagages. Ces bons résultats sont la conséquence d'une très nette augmentation du C.A. justifiée par :

- une meilleure gestion,
- des transports volumineux de matériel SATOM dont la facturation représente des montants importants,
- une augmentation de 10 à 15 % de certains tarifs,
- l'informatisation de la billetterie, qui a permis de mieux contrôler la vente des billets passagers,
- la diminution de mauvais débiteurs.

Au bilan 2000, le total de l'amortissement antérieur s'élève à FCFA 2 298 515 610 laissant un solde à amortir de FCFA 1 209 272 086 - soit par année FCFA 70 155 752 pendant 17 ans.

# INM - Consulting

Industrie Navale et Mécanique

28 Rue Mpassi François à Massina

B.P. 14 852 Brazzaville - République du Congo

Tel. 51 86 75

- *Conseils*

- *Etudes*

- *Confection des dossiers techniques*

- *Suivi et Contrôles des réalisations*

- *Expertises techniques*

- *Recettes techniques*

28/02/03

Brazzaville, le .....

Objet : Assistance Technique pour l'agrément de l'expertise Fluviale au CONGO.  
Dossier: DIGENAF-BRAZZAVILLE

- Travail sur Janvier 2003 =7622 Euros

- Prise en charge des frais des 2 membres de la  
Délégation du Ministère des Transports à  
PARIS . Fin Janvier 2003 = 5415 Euros

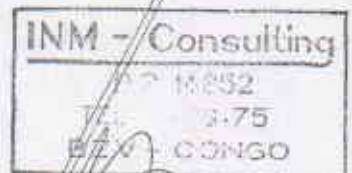
---

Total = 13 037Euros  
Soit = 8.525.473 FCFA

Conditions de règlements :

- 7622 Euros par chèque à l'ordre de Mme QUENARD.

- Le solde à remettre à la Délégation à PARIS.



## 2.2 Les PINASSES

### 2.2.1 - La flotte des pinasses

Les pinasses sont des embarcations en bois sur lesquelles sont montés artisanalement des moteurs de camions, à la manière de moteurs in-board.

On ne peut les comparer à des pirogues car l'architecture de construction est différente mais la différence fondamentale est la motorisation.

Elles sont utilisées sur des distances relativement courtes comme MOPTI ⇒ TOMBOUCTOU ou TOMBOUCTOU ⇒ GAO ainsi que dans la desserte des localités du delta intérieur où les embarcations de la COMANAV ne peuvent aller.

Leur capacité moyenne est de 40 tonnes et elles pratiquent le transport mixte, fret et passagers, dans des conditions aléatoires pour ces derniers. Dotées d'un faible tirant d'eau et d'une grande mobilité, elles peuvent être opérationnelles et naviguer, pour la plupart, de juillet à février / mars.

En 1998, on a dénombré 94 pinasses à MOPTI (voir les caractéristiques ci-après).

Mais en Août 2002, la Coopérative et le Syndicat des Transports Fluviaux, auxquels les artisans pinassiers doivent adhérer, ont évalué le nombre à...315.

La capacité totale de fret des pinasses, serait donc de 10 000 T / mois.

Le trafic est détaillé dans le chapitre suivant.

## 2.3. LES PIROGUES

Les pirogues sont citées à seule fin qu'elles font partie du panorama fluvial ainsi que des autres eaux intérieures et qu'elles contribuent aux échanges, aux liaisons, sur courtes distances.

Les pirogues sont, a priori, des « moyens de transport » non motorisés. Elles représentent un facteur important dans l'activité du fleuve sur lequel, bien qu'elles soient le plus ancien moyen de transport et de désenclavement très localisé ; elles sont maintenant complémentaires des transporteurs tels la COMANAV ou les Pinasses et Bacs.

## 2.4. LES BACS

On ne saurait décrire les transports fluviaux sans évoquer les Bacs, trait d'union, entre les rives et qui complètent la desserte effectuée par les embarcations de la COMANAV, les pinasses et les pirogues.

Nous avons pu noter, à l'heure actuelle, les Bacs en service suivants :

- 1 BAC .....à..... SEGOU .....sur le NIGER
- 1 BAC .....à..... MOPTI.....«
- 1 BAC .....à..... NIAFUNKE .....«
- 1 BAC .....à..... DIRE .....«  
nouvellement mis en place.
- 1 BAC .....à..... KABARA (Tombouctou).....«
- 1 BAC .....à..... GOURMA RHAROUS .....«
- 1 BAC .....à..... GAO .....«
- 1 BAC neuf, mis en place, en Août, à DIOÏLA, sur affluent, le Bani
- 1 BAC .....à..... DJENNE sur le Bani
- 1 BAC .....à..... KAYES (déplacé en 2001)

Les Bacs sont propriété de l'Etat.

Type de bateau	Nom ou nombre	Capacité unitaire		Capacité totale	
		place	tonnage	place	tonnage

### 1. Flotte de la Compagnie Malienne de Navigation

Courrier	Général A. Soumaré	288	130	288	130
Courrier	Tombouctou	304	130	304	130
Courrier	Kankou Moussa	448	130	448	130
Pousseur	Méquetan		1 200		1 200
Automoteur	Gouina	100	200	100	200
Pétrolier	Sony Ali Ber		330		330
Vedette	Vedette	20		20	
Remorqueur	Bilaly Cissé				
Remorqueur	Kourouba				
Barges et chalands		18			
<b>Total matériel flottant CMN</b>		<b>27</b>	<b>3 080</b>	<b>1 160</b>	<b>3 080</b>

Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

### 2. Flotte de la Coopérative des Transporteurs Fluviaux de Mopti

Pirogue	5	20	20	100	100
id	2	25	20	50	40
id	8	30	20	240	160
id	4	30	25	120	100
id	1	30	30	30	30
id	1	30	40	30	40
id	1	35	30	35	30
id	3	40	20	120	60
id	1	40	30	40	30
id	1	40	40	40	40
id	1	50	40	50	40
id	2	50	100	100	200
id	1	55	40	55	40
id	1	60	30	60	30
id	1	60	35	60	35
id	6	60	40	360	240
id	2	60	50	120	100
id	1	65	100	65	100
id	1	70	40	70	40
id	1	70	55	70	55
<b>Total</b>	<b>45</b>	<b>80</b>	<b>40</b>	<b>1 895</b>	<b>1 550</b>

Source : Coopérative des Transporteurs Fluviaux de Mopti

### 3. Flotte du Syndicat des Transporteurs Fluviaux de Mopti

Pirogue	1	10	20	10	20
id	5	10	25	50	125
id	6	15	30	90	180
id	7	15	35	105	245
id	14	15	40	210	560
id	5	15	50	75	250
id	2	15	60	30	120
id	1	20	70	20	70
id	5	25	80	125	400
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>25</b>	<b>100</b>	<b>790</b>	<b>2 270</b>

Source : Syndicat des Transporteurs Fluviaux de Mopti

Les renseignements suivants ont été obtenus en Août 2002.

a) Période de navigation : Juillet à Janvier soit 6 mois voire Février/Mars  
soit 6 à 8 mois

b) Nombre de pinasses enregistrées pour le transport :

Pinasse de 100 T	=	2
Pinasse de 80 T	=	2
Pinasse de 60 T	=	10
Pinasse de 50 T	=	15
Pinasse de 40 T/45 T	=	56
Pinasse de 30 T/35 T	=	100
Pinasse de 20 T/25 T	=	130

Ce qui correspond à un total de 315 pinasses de 20 T à 100 T, avec une capacité globale de 9560 tonnes, arrondie à 10 000 tonnes.

c) Principales lignes desservies par les pinasses :

- MOPTI - YOUWAROU - NIAFUNKE - TONKA - DIRE - TOMBOUCTOU - RHAROUS (2 fois par semaine)
- MOPTI -GUIDIO - SAH - KOUMAIRA - SARAFERE - GOUMAMBOUGOU - SAREYAMOU (1 fois par semaine)
- MOPTI - SOFARA - DJENNE (1 fois par semaine)
- MOPTI - KOUAKOUROU - DIAFARABE - TENENKOU - KEMACINA - DIORO (1 fois par semaine)

### **III - LES INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES**

### 3.1 - INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES

#### 3.1.1 - **Audit succinct des infrastructures**

Le consultant résume ici dans les grandes lignes la situation des infrastructures et superstructures.

L'audit détaillé avec des photos de la flotte et des infrastructures a été rassemblé dans les annexes à ce rapport.

(de KOULIKOURO à DIAFARABE)

<u>Escales</u>	<u>quai</u>	<u>état</u>	<u>ponton</u>	<u>engins de Manutention et état</u>	<u>grues</u>
Koulikouro	3	passable	0	1 état moyen	1 état moyen
Ségou	2	«	1	0	0
Mopti	2	«	1	0	1
Niafunké	1	«	0	0	0
Tonka	1	«	0	0	0
Diré	1	«	0	0	0
Kabara (Tombouctou)	1	«	0	0	0
Rharous	0	-	1 *	0	0
Bamba	1	passable	0	0	0
Téméra	1	«	0	0	0
Bourem	1	«	0	0	0
Gao	2	«	0	0	0
Diafarabé	1	«	0	0	0

\* à Rharous, le ponton est constitué d'un fond de bac appartenant à l'administration.

N.B. : les quais sont la propriété des communes.

## 3.2 - MATERIEL FLOTTANT

### 3.2.1 - Matériel Flottant disponible à la COMANAV

Pour son activité de transports fluviaux la COMANAV dispose de :

- 3 bateaux courriers pour le transport mixte passagers et marchandises, « G.A. SOUMARE » - « TOMBOUCTOU » - « KANKOU MOUSSA »
- 1 pétrolier d'une capacité de 330 m<sup>3</sup> « SONI ALY BER »,
- 1 remorqueur de 100 cv (à Bamako)
- 1 automoteur de 200 cv « GOUINA »
- 1 pousseur de 600 cv pouvant pousser jusqu'à 1 200 T. (6 barges) « MEGUETAN »
- 18 barges d'une capacité de 200 T. soit 6 000 T. de port en lourd.

Les 3 bateaux courrier et 1 automoteur = 1 000 places de passagers.

### 3.2.2. Etat du matériel flottant expertisé

Un descriptif de chaque unité, très détaillé se trouve en annexe A : mais l'on peut lire, ci-après, le condensé des expertises faites par l'expert en matériel flottant participant à la présente étude

#### 1) Bateau courrier « KANKOU MOUSSA »

448 passagers - capacité fret : 130 tonnes - date acquisition : 1982 -  
longueur : 51 m 50 - largeur : 10 m 11 - tirant d'eau : 1 m 15 - puissance 2x210 cv

Le jugement d'ensemble est résumé par :

structure du navire : sain et état correct, bon potentiel exploitable  
mais ce bateau nécessite de sérieux travaux de rénovation, détaillés, pour le plus urgent, dans la rubrique B-2 CONCLUSIONS (en annexe).

#### 2) Bateau courrier « TOMBOUCTOU »

305 passagers - capacité fret : 130 tonnes - date acquisition : 1978 -  
longueur : 52 m 00 - largeur : 10 m 10 - tirant d'eau : 1 m 12 - puissance 3x200 cv

Bon potentiel d'exploitation. Base saine en ce qui concerne la structure générale du navire mais nécessité d'améliorer l'ensemble des aménagements.

La salle des machines est dans un état médiocre ; le nettoyage et le dégraissage s'imposent particulièrement pour des raisons de sécurité (risque d'incendie).

Etat du système propulsif type Schottel à améliorer afin d'en assurer la fiabilité.

Entretien des servitudes d'eau et électricité à parfaire.

Matériel de sécurité à remettre à niveau.

### 3) Bateau courrier « Général SOUMARE »

288 passagers - capacité fret : 130 tonnes - date acquisition : 1964 -  
longueur : 52 m 00 - largeur : 10 m 20 - tirant d'eau : 1 m 12 - puissance 3x200 cv

Visité sur slip à KOULIKORO en réparations.

Dans l'ensemble la structure est saine mais quelques points à surveiller, notamment les tôles de bouchains.

Pic de plage AR à nettoyer ; à vérifier et à réparer origine gaz d'échappement.

Faiblesse du Schottel.

Etat de la salle des machines très passable ainsi que l'état général ; nécessité d'améliorer ces états.

Travaux de reconditionnement dans timonerie, plus les accessoires, à prévoir.

Locaux, dont W.C. et douches, à rénover.

C'est un navire qui a un potentiel de base intéressant, exploitable si bonnes conditions d'entretien et de rénovation.

### 4) Remorqueur « KOUROUBA »

Date acquisition : 1957 - longueur : 16 m 97 - largeur : 4 m 20 - tirant d'eau : 0 m 45 -  
puissance 2x50 cv

La visite technique de ce remorqueur a été faite à BAMAKO, ce qui indique qu'il n'est pas opérationnel dans le bief Nord mais dans le bief Sud : Bamako/Kankan.

Appréciation : mauvais état général, une mise à terre est nécessaire en vue d'un reconditionnement général dont changement de tôle de fond, gouverne, moteur, électricité.

### 5) Automoteur « GOUINA »

200 passagers - capacité fret : 170 tonnes - date acquisition : 1956 -  
longueur : 43 m 00 - largeur : 6 m 80 - tirant d'eau : 1 m 60 - puissance 2x110 cv

Navire en mauvais état général nécessitant de sérieuses réparations : fond partiellement H.S., - Machinerie : ensemble vétuste à reprendre à la base, système de barre à reconditionner. Etrave AV à réparer. Aménagement à refaire totalement.

Remplacement des tôles de pont AV et AR.

Servitudes d'eau et électricité à refaire à la base.

6) Barge « MAMADOU FOMBA »

Capacité : 95 tonnes - date acquisition : 1983 - longueur : 19 m 00 - largeur : 7 m 00 - tirant d'eau : 1 m 50

Destiné aux transports de matières solides : céréales, matériaux de construction...

Bon état, hormis la présence d'une réparation au ciment prise rapide dans pic AV sur une surface de 1,5 m<sup>2</sup>.

Système de barre et gouvernail plage AR à reconditionner.

7) Barge « TOUMANI SIDIBE »

Capacité fret : 95 tonnes - date acquisition : 1983 - longueur : 19 m 00 - largeur 7 m 00 - tirant d'eau 1 m 50 - Transport ; matières solides.

Etat correct à bon ; hormis : dans pic AV une réparation au ciment prise rapide tôle à remplacer sur 2 m<sup>2</sup>.

Système de barre d'aide à la manœuvre du convoi à reconditionner.

8) Barge n°19 « QUARTZ »

Capacité : 150 tonnes - rénovée en 1988 - longueur : 38 m 80 - largeur : 6 m 44 - tirant d'eau 0 m 90 - Transport de véhicules et engins

Etat passable, travaux à envisager. Base saine dans l'ensemble.

Travaux préconisés : traitement des fonds.

Système de levage rampes à refaire. Réserves sur pic AV.

9) Barge « ISSIAKA KANE »

Capacité 235 tonnes - année 1983 - longueur : 38 m 00 - largeur 7 m 00 - tirant d'eau 1 m 50.

Etat général bon en fonction des parties visibles. Réserves sur intérieur pic AR, cale centrale et AV.

10) Barges n°3 et 5 KRUPP

Capacité 200 tonnes - année 1988 - longueur : 38 m 00 - largeur : 6 m 44 - tirant d'eau 1 m 50.

Etat correct à bon. A noter absence de mouillage à l'avant de la barge N°3 - absence de nom ou immatriculation sur la barge n°5.

11) Chalands n°3 et 10

Année 1943 - capacité 85 tonnes - longueur : 30 m 00 - largeur : 5 m 00  
tirant d'eau 1 m 00

Très mauvais état : à réformer.

12) MEGUETAN - Pousseur

Peut pousser un convoi de 1 200 tonnes - date d'acquisition 1983 - longueur 28 m 50  
Largeur 8 m 70 - tirant d'eau 0,95 - puissance 2x310 cv  
Etat moyen.

13) Soni Aly Ber

Pétrolier - 330 m<sup>3</sup> - capacité 265 tonnes - date d'acquisition 1978 - Longueur 40 m  
Largeur 8 m 02 - tirant d'eau 1,25 - puissance 2x169 cv :

Sa motorisation est actuellement hors service, le Sony Aly-Ber, est donc transformé en barge citerne, poussé par le Méguétan.

Etat général moyen, sauf la propulsion qui est entièrement à refaire.

## IV - LE TRAFIC FLUVIAL

#### 4.1 - EVOLUTION DU TRAFIC ASSURE PAR LA COMANAV

##### a) Fret

Le fret acheminé par les navires de la COMANAV est passé d'environ 60 000 T en 1970, c'est-à-dire quasiment lors de la création de la société, à 18 000 T en 1983, 26 000 T en 1986, 16 000 T en 1991, 7 568 T en 2000 et 7 675 T en 2001.

##### b) Passagers

Le nombre de passagers transporté par la COMANAV, pour une capacité théorique de 1 038 passagers :

- G.A SOUMARE, construit en 1964 (288 passagers)
- TOMBOUCTOU, construit en 1978 (302 passagers)
- KANKAN MOUSSA, construit en 1983 (448 passagers)

est le suivant :

- 1985/1986 = 28 613 passagers
- 1991/1992 = 22 674 passagers
- 2000 = 14 153 passagers (dont 55% sont des bénéficiaires de « réquisitions »)
- 2001 = 11 692 passagers

##### c) Résumé du trafic actuel de la COMANAV

<u>TRANSPORT VOYAGEURS</u>			
ANNEES	2001	2000	1999
Nombre de voyageurs :	11 692 passagers	14 153 passagers	12 350 passagers
Parcours moyen voyageur :		512 km	544 km
Nombre rotations bateaux :		21	22
Recettes		FCFA 546 185 000	FCFA 400 517 000
<u>TRANSPORT MARCHANDISES</u>			
ANNEES	2001	2000	1999
Fret & bagages - Tonnages :	7 675 T.	7 568 T.	9 361 T.
Distance moyenne :		482 km	475 km
Nombre rotations bateaux + convois :		27	31
Recettes :		FCFA 370 035 000	FCFA 354 908 000

d) Ciblage de l'évolution générale du trafic de la COMANAV 1991 - 2000

Relevé des passagers et tonnages transportés pour chacune de ces 10 dernières années :

<u>Saisons</u>	<u>Nombre de Passagers transportés</u>	<u>Marchandises fret + bagages</u>
2001	11 692	7 675 Tonnes
2000	14 153	7 568 «
1999	12 350	9 361 «
1998	14 644	12 966 «
1997	20 043	16 067 « (*)
1996	18 975	9 378 Tonnes
1995	24 572	11 147 «
1994	21 919	9 839 «
1993	22 205	7 089 «
1992	20 953	9 348 «
1991	22 674	15 906 «

sur une distance moyenne de 500 km

\* (dont 3 500 tonnes de céréales mis en place dans le cadre de la reconstitution du stock national de sécurité et d'un transport exceptionnel de 1 500 tonnes de phosphates de Tilemsi).

A l'évidence les tonnages fret et bagages ainsi que le nombre des passagers diminue d'année en année, différence particulièrement sensible si l'on compare les années 91 à 96 et ces deux dernières années.

## FLOTTE COMANAV

**Année 2000** : destinations de la flotte COMANAV

2000			
DESIGNATIONS	PASSAGERS	FRET	OBSERVATIONS
KKORO-MOPTI	161	49,273	
%	1,14	0,65	
MOPTI-KABARA	2009	4911,873	
%	14,19	64,90	
KABARA-GAO	735	50,072	
%	5,19	0,66	
KKORO-KABARA	2500	249,48	
%	17,66	3,30	
KKORO-GAO	430	62,602	
%	3,04	0,83	
AUTRES	8318	2244,7	
	58,77	29,66	
TOTAUX	14153	7568	
%	100	100	

**Année 2001** : destinations de la flotte COMANAV

2001			
DESIGNATIONS	PASSAGERS	FRET	OBSERVATIONS
KKORO-MOPTI	102	11,112	
%	0,87	0,14	
MOPTI-KABARA	2369	6288,763	
%	20,26	81,94	
KABARA-GAO	879	64,689	
%	7,52	0,84	
KKORO-KABARA	1665	546,021	
%	14,24	3,21	
KKORO-GAO	1548	33,214	
%	13,24	0,43	
AUTRES	5129	1031,3	
	47,87	13,44	
TOTAUX	11692	7675,099	
%	100	100	

**Rotations en 2000 des 3 bateaux passagers de la COMANAV**

ROTATIONS	NOMBRE	OBSERVATIONS
KKORO-GAO-KKORO	6	
KKORO-GAO-MOPTI	1	
KKORO-GAO-KKORO	6	
MOPTI-KBRA-KKORO	3	
MOPTI-GAO-MOPTI	5	
TOTAL	21	

**Année 2001** : Rotations entre MOPTI et TOMBOUCTOU

Bateaux	Nombre de rotations	Quantité d'hydrocarbure	OBSERVATIONS
Méguétan/Sony A BER	5	3 327 436 LITRES	

**Prévisions 2002** : Rotations entre MOPTI et TOMBOUCTOU

Bateaux	Nombre de rotations	Quantité d'hydrocarbure	OBSERVATIONS
Méguétan/Sony A BER	3	3 472 995 LITRES	Et 1 voyage de céréales

Le trafic passager de la COMANAV s'est maintenu jusqu'à 20 000 passagers jusqu'en 1977, et a chuté chaque année depuis cette date, pour atteindre donc environ 15 000 passagers en 2001 et 11 000 passagers en 2002.

Ce déclin est dû à la concurrence des pinassiers qui ont profité du désintérêt de la population pour les bateaux de la COMANAV, plus lents dans l'ensemble des opérations : accostage, chargement, déchargement, du fret, lenteur de la navigation (risques d'échouage, mais aussi meilleur respect des conditions de sécurité).

Le trafic fret de la COMANAV a suivi une même baisse, c'est-à-dire qu'il est passé d'une moyenne annuelle de 15 000 T en 1991 à 7 568 T en 2000 et 7 675 T en 2001.

Les raisons sont les mêmes que pour le trafic passagers. Et pourtant les prix pratiqués par la COMANAV sont semblablement moins chers que ceux des pinasses, bien que les pinassiers fassent de temps en temps - selon les circonstances - des réductions de prix (notamment pour se concurrencer entre eux). Ces problèmes de tarification sont détaillés un peu plus loin.

Passagers locaux : La baisse importante du nombre des passagers, notés sur ces dix dernières années, est la conséquence, en partie, de l'ouverture de la route bitumée BAMAKO/GAO, de la route de l'espoir de DOUMENTZA à TOMBOUCTOU ainsi devrait être opérationnelle en 2002/2003 et de l'axe du nord SEGOU - NIONO (déjà fini) puis NIONO - TOMBOUCTOU (en projet).

Outre les passagers courants, dont les collégiens, en aller/retour, qui voyagent entre GAO et BAMAKO, en début et en fin d'année scolaire, c'est l'utilisation de cet axe par l'armée, au détriment du fleuve, pour le déplacement des militaires et de leurs familles, lors des grandes relèves, vers GAO et alentours, qui occasionne, également en partie, un affaiblissement du nombre de passagers transportés.

Toutefois, ces chiffres déficitaires auraient pu être compensés, par une approche différente du transport dont une offre mieux adaptée par des bateaux courrier rénovés et/ou d'acquisition récentes adaptés.

Passagers touristiques : La région, en aval de BAMAKO, présente un attrait touristique certain : Djenné, Tombouctou, Pays Dogons.... Mais l'état des cabines, même en première classe, n'est pas incitatif ; d'une part une rénovation s'impose et, de surcroît, les gros bateaux courriers ne sont pas toujours adaptés à un rôle touristique. En effet, ils sont lents, contraints et retardés par le service commercial qu'ils ont à accomplir, ce qui n'est pas toujours compatible avec une activité touristique.

## TRAFIC DES PRINCIPALES ESCALES FLUVIALES DE LA COMANAV

Années	1996/1997	1997/1998	1998/1999	1999/2000	2000/2001
--------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

### Tonnage embarqué ( en tonnes)

<b>Total</b>	<b>9378</b>	<b>16 088</b>	<b>12 966</b>	<b>9 361</b>	<b>7769</b>
Koulikoro	285	2450	797	470	543
Nyamina	1	2	1	-	1
Ségou	54	2275	2105	1 324	502
Markala	10	14		13	11
Dioro	1	4	11	2	3
Macina	4	8	6	4	2
Diafarabé	27	13	1	-	1
Mopti	342	9663	7515	6 565	4930
Aka	4	1	45	3	5
Niafunké	213	167	194	36	29
Tonka	33	50	53	66	69
Diré	2 455	192	71	116	1049
Kabara	4 065	599	199	300	406
Modiokoye		1	7	5	9
Rharous	218	34	35	21	26
Téméra	15	14	1	1	6
Bamba	61	245	1535	11	7
Bourem	75	6	10	23	11
Gao	1525	349	379	401	159

### Tonnage débarqué ( en tonnes)

<b>Total</b>	<b>9378</b>	<b>16067</b>	<b>12966</b>	<b>9 361</b>	<b>7769</b>
Koulikoro	963	167		470	165
Nyamina		1	142	-	1
Ségou	210	336	2	1 324	62
Markala		5	75	13	2
Dioro		1	9	2	1
Macina		4	1	4	5
Diafarabé		1	5	-	1
Mopti	5508	412	2	6 565	198
Aka		10	1895	3	3
Niafunké	88	709	5	36	70
Tonka	72	426	330	66	47
Diré	144	2185	113	116	300
Kabara	765	10909	352	300	6580
Modiokoye		20	9456	5	12
Rharous	12	264	26	21	73
Téméra		17	273	1	8
Bamba	1304	80	3	11	29
Bourem		86	69	23	66
Gao	312	435	165	401	146

### Tonnage total manutentionné ( en tonnes)

<b>Total</b>	<b>18756</b>	<b>32175</b>	<b>25932</b>	<b>18 722</b>	<b>15538</b>
Koulikoro	1248	2638	939	669	708
Nyamina	1	3	3	1	2
Ségou	264	2611	2181	1 399	564
Markala	10	19	9	16	13
Dioro	1	5	12	3	4
Macina	4	12	11	10	7
Diafarabé	27	15	3	1	2
Mopti	5850	10075	9410	6 803	5128
Aka	4	11	50	6	8
Niafunké	301	676	524	121	99
Tonka	105	475	166	122	116
Diré	2599	2377	423	478	1349
Kabara	4830	11508	9655	8 228	6986
Modiokoye		21	33	19	21
Rharous	230	298	308	109	99
Téméra	15	31	4	11	14
Bamba	1355	325	1578	46	36
Bourem	75	92	79	103	77
Gao	1837	794	544	577	305

Source : Compagnie Malienne de Navigation

## PRODUCTION DE LA COMPAGNIE MALIENNE DE NAVIGATION

Indicateur	Unité	Exercice				
		1991/1992	1992/1993	1993/1994	1994/1995	1995/1996

### 1. Transport de voyageurs

nombre de voyageurs	nombre	22 674	20 953	22 205	21 919	24 572
voyageurs-kilomètres	milliers V-km		9 696	9 393	9 414	11 757
parcours moyen voyageur	km		463	423	429	478
parcours bateaux	bateaux-km			52 768	49 092	45 168
nombre de rotations	nombre			23	24	21
voyageurs par rotation	nombre			965	913	1 170
recettes voyageurs	milliers FCFA		185 550	171 430	245 957	313 282
recette par V-km	FCFA / V-km		19	18	26	27
coût moyen par V-km	FCFA / V-km					24
recette moyenne / coût moyen	%					112

### 2. Transport de marchandises

tonnage de fret et bagages	tonne	15 906	9 348	7 089	9 839	11 147
tonnes-kilomètres	milliers de T-km		5 066	3 502	4 707	5 056
distance moyenne de transport	km		542	494	478	454
parcours bateaux	bateaux-km			59 658	59 496	55 788
nombre de rotations	nombre			33	38	34
tonnage par rotation	nombre			215	259	328
recettes marchandises	milliers FCFA		155 602	107 692	165 400	199 508
recette par T-km	FCFA / T-km		31	31	35	39
coût moyen par T-km	FCFA / T-km					55
recette moyenne / coût moyen	%					71

## PRODUCTION DE LA COMPAGNIE MALIENNE DE NAVIGATION

Indicateur	Unité	1999/2000
------------	-------	-----------

### 1. Transport de voyageurs

Nombre de voyageurs	Nombre	12 350
Voyageurs- kilomètres	Milliers – V- Km	6 721
Parcours- moyen voyageur	<b>Km</b>	544
Parcours bateaux	Bateaux- Km	44 360
Nombre de rotations	Nombre	22
Voyageurs par rotation	Nombre	561
Recettes voyageurs	Milliers de FCFA	400 517
Recette par V-Km	FCFA/V-Km	60
Coût par V-Km	FCFA/V-Km	80
Recette moyenne /coût moyen	%	75

### 2. Transport de marchandises

Tonnage de fret et bagages	Tonne	9 361
Tonnes- kilomètres	Milliers de TK	4 451
Distance moyenne de transport	KM	475
Parcours -bateaux	Bateaux-Km	50 220
Nombre de rotations	Nombre	31
Tonnage par rotation	Km	302
Recettes marchandises	Milliers de FCFA	354 908
Recettes par T- Km	FCFA/T-Km	80
Coût moyen par T-Km	FCFA/T-Km	41
Recette-moyenne /coût moyen	%	195

### 3. Manutention

Tonnage de coton fibre	Tonne	22 885
Recettes de manutention	Milliers de FCFA	91 543
Recettes moyenne par tonne	FCFA/Tonne	4 000
Coût moyen par tonne	FCF/Tonne	1 710
Recette moyenne /coût moyen	%	234

## PRODUCTION DE LA COMPAGNIE MALIENNE DE NAVIGATION

Indicateur	Unité	2000/2001
------------	-------	-----------

### 1. Transport de voyageurs

Nombre de voyageurs	Nombre	14 153
Voyageurs- kilomètres	Milliers – V- Km	7 241
Parcours- moyen voyageur	Km	512
Parcours bateaux	Bateaux- Km	41568
Nombre de rotations	Nombre	21
Voyageurs par rotation	Nombre	674
Recettes voyageurs	Milliers de FCFA	546 185
Recette par V- Km	FCFA/V-Km	75
Coût par V- Km	FCFA/V-Km	52
Recette moyenne /coût moyen	%	144

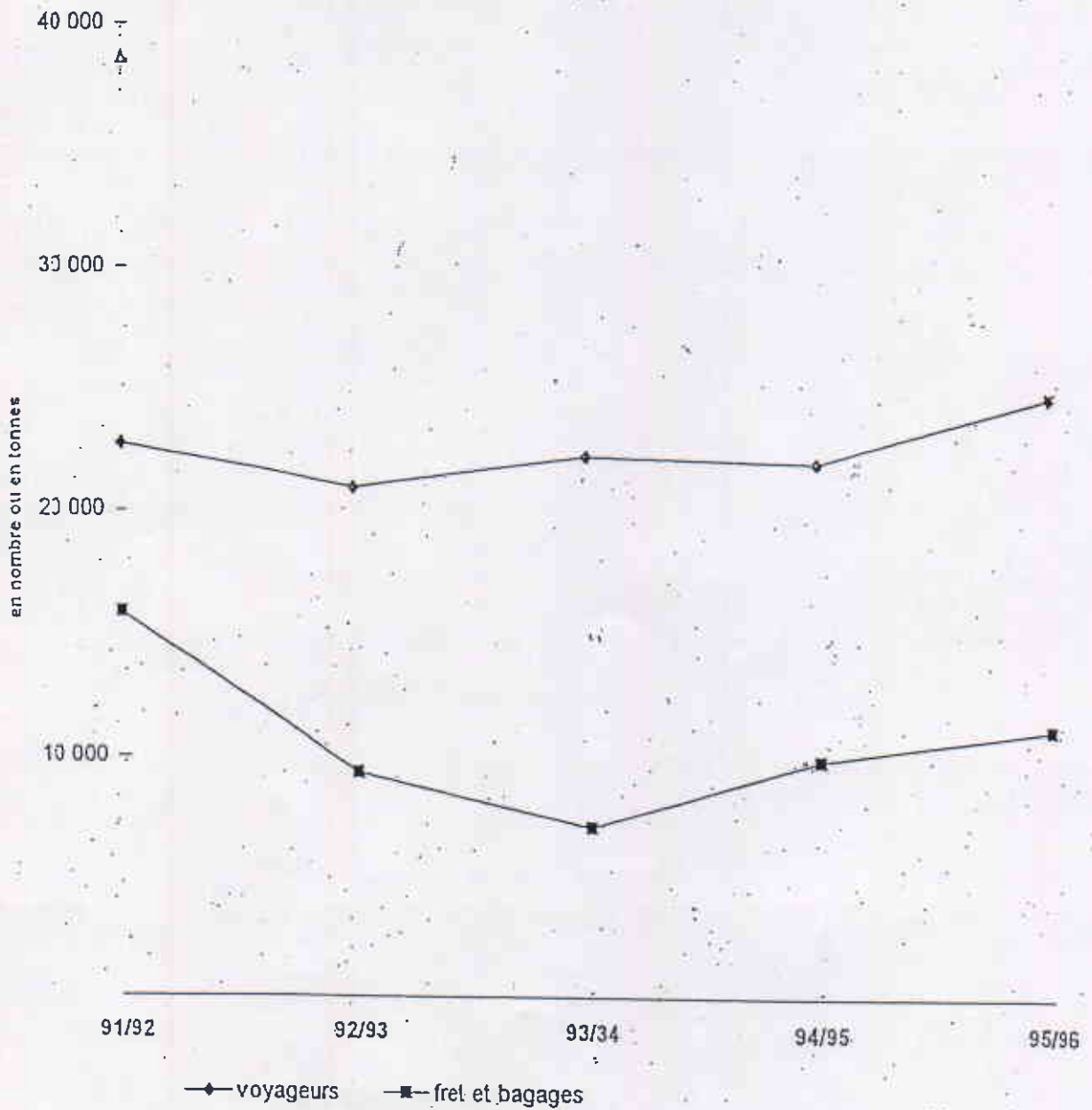
### 2. Transport de marchandises

Tonnage de fret et bagages	Tonne	7 769
Tonnes- kilomètres	Milliers de TK	3 749
Distance moyenne de transport	KM	482
Parcours - bateaux	Bateaux - Km	48530
Nombre de rotations	Nombre	27
Tonnage par rotation	Km	288
Recettes marchandises	Milliers de FCFA	370 035
Recettes par T- Km	FCFA/T-Km	99
Coût moyen par T- Km	FCFA/T-Km	84
Recette moyenne /coût moyen	%	85

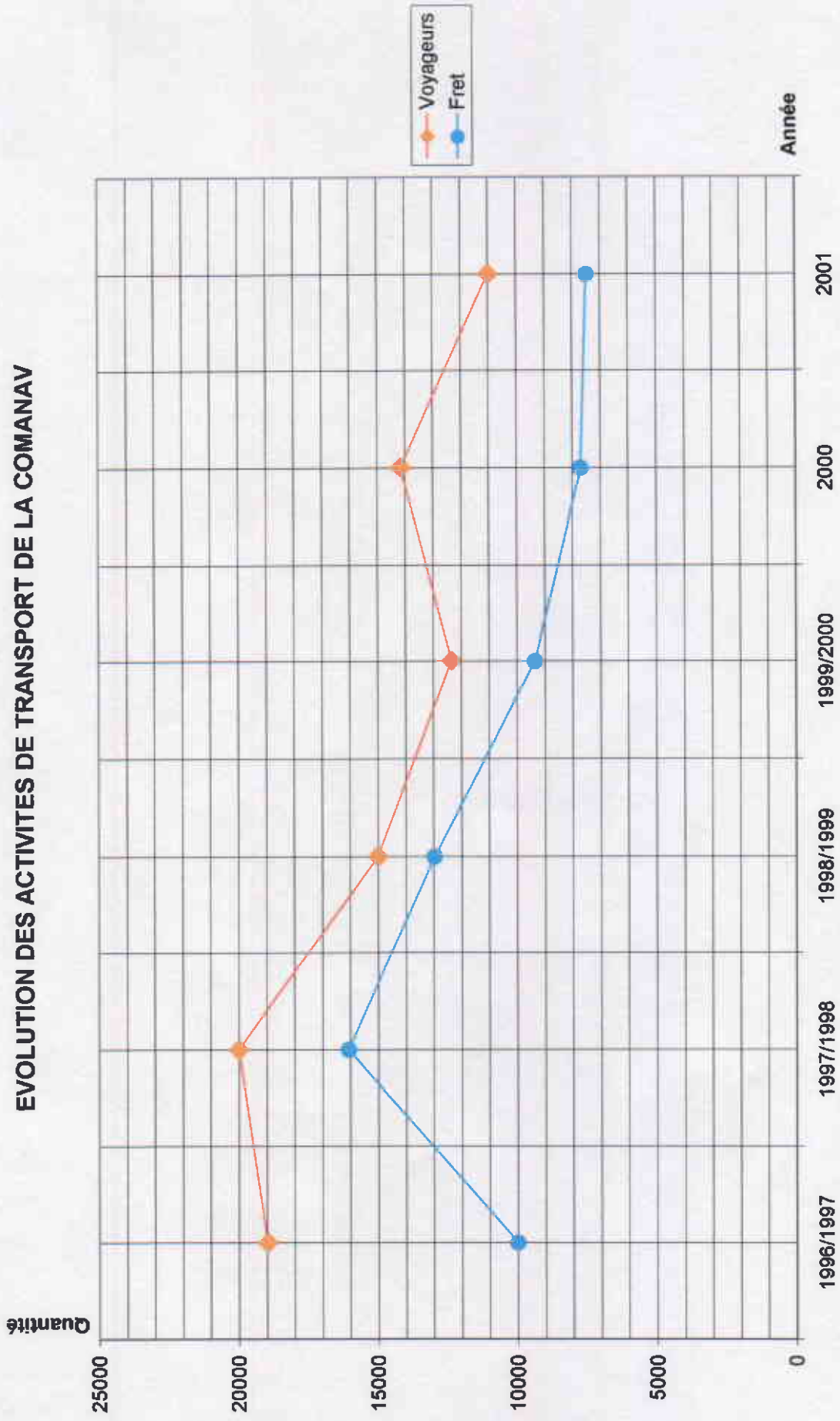
### 3. Manutention

Tonnage de coton fibre	Tonne	15 228,9
Recettes de manutention	Milliers de FCFA	60 914
Recettes moyenne par tonne	FCFA/Tonne	4 000
Coût moyen par tonne	FCF/Tonne	1248
Recette moyennie /coût moyen	%	320

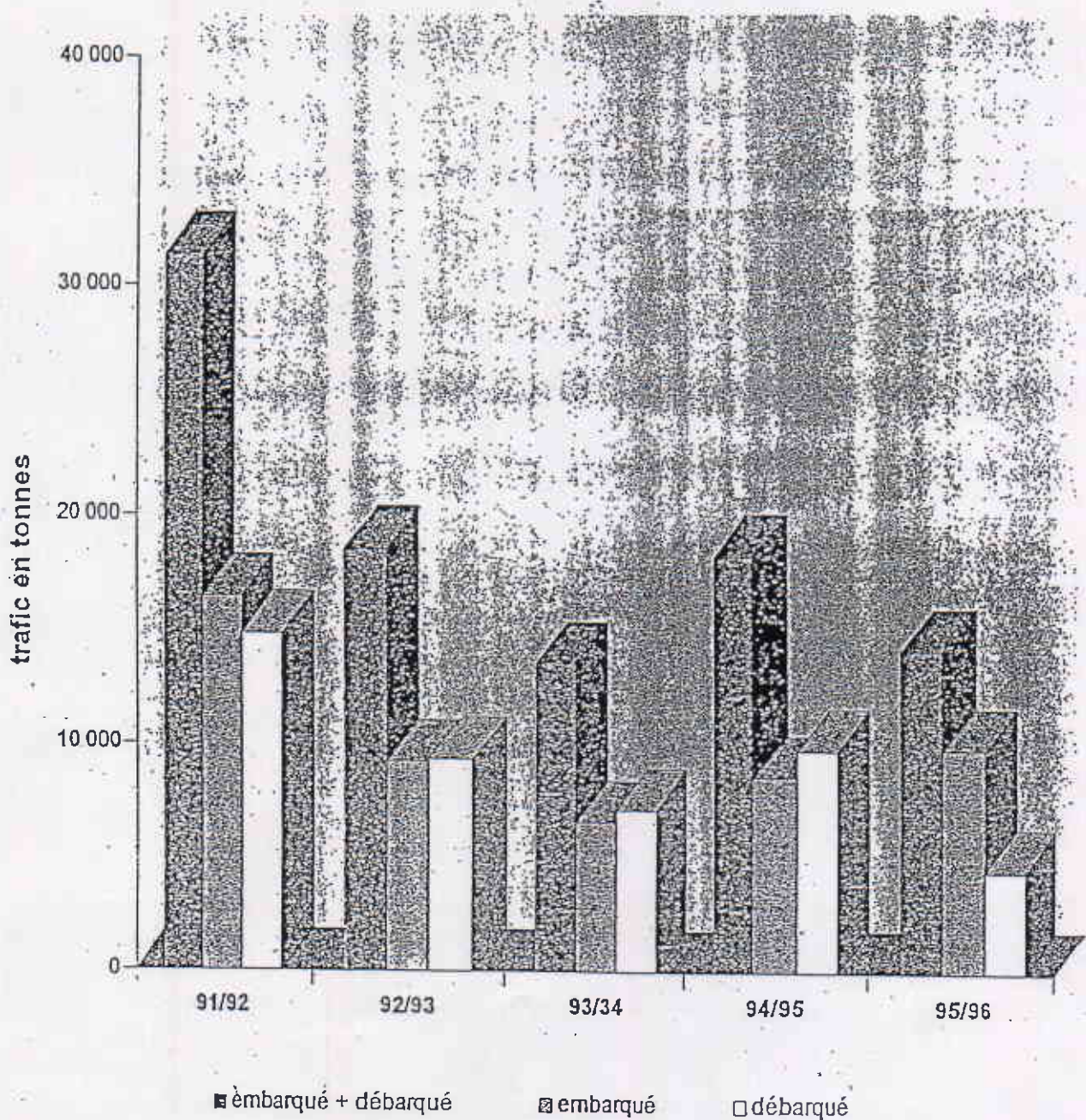
## EVOLUTION DES ACTIVITES DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION DE LA COMANAV



# EVOLUTION DES ACTIVITES DE TRANSPORT DE LA COMANAV



## EVOLUTION DU TONNAGE EMBARQUE ET DEBARQUE DANS LES PRINCIPALES ESCALES FLUVIALES PAR LA COMANAV



## 4.2 - TRAFIC ASSURE PAR LE SECTEUR INFORMEL (pinasses-pirogues)

Nous n'avons pas de compte d'exploitation des pinasses qui nous permettrait de définir le volume total transporté par les pinasses ; et par ailleurs, les statistiques sont inexistantes ou introuvables.

Néanmoins deux faits sont à retenir pour nous permettre une estimation :

- 1) en septembre 1997, le nombre de pinasses enregistrées auprès de la Coopérative et du Syndicat des transporteurs fluviaux de MOPTI était de 94 pinasses.
- 2) en 2002, elles seraient 315 avec une capacité de transport de 10.000 tonnes. C'est beaucoup et la concurrence va sans doute faire diminuer sensiblement ce chiffre.

Sur la base d'une capacité de 10.000 tonnes, nous pourrions retenir un fret disponible de base d'au moins 20.000 tonnes/MOIS aller-retour, soit un trafic fret théorique de 100 000 T (5 mois).

Selon les informations obtenues auprès de la COOPERATIVE des TRANSPORTEURS FLUVIAUX ainsi que du SYNDICAT DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX, de MOPTI la flotte des pinasses \* est ainsi composée :

Pirogues à moteur enregistrées (\*) :

NB	2	Pinasses	de chacune	100	tonnes de charge utile
	2	Idem	de chacune	80	tonnes de charge utile
	10	Idem	de chacune	60	tonnes de charge utile
	15	Idem	de chacune	50	tonnes de charge utile
	56	Idem	de chacune	40/45	tonnes de charge utile
	100	Idem	de chacune	30/35	tonnes de charge utile
	130	Idem	de chacune	20/25	tonnes de charge utile
Total	315				Soit une capacité basique de transport fret de 9 550 tonnes, arrondie à 10 000 tonnes

Ces pinasses effectuent en gros les trajets suivants :

A ⇒ MOPTI - YOUWAROU - NIAFUNKE - TONKA - DIRE - KABARA (TOMBOUCTOU)

RHAROUS : deux dessertes, sur ces destinations, par semaine.

B ⇒ MOPTI - GUIDIO - SAH - KOUAÏRA - SARAPARE - GOUNAMBOUGEN - SAREYAMOU : une desserte par semaine.

C ⇒ MOPTI - SOPARA - DJENNE : 1 fois par semaine.

D ⇒ MOPTI - KOUAKOUROU - DIAFARABE - TENENKOU - KEMACI - DIORO : 1 fois par semaine.

Il faut noter enfin que les pinasses desservent :

- des lieux également accessibles à la COMANAV et qui représentent donc la majeure partie de la concurrence, encore que ces pinasses desservent un plus grand nombre d'escales,
- des lieux non accessibles par les bateaux de la COMANAV, à cause de leur taille et tirant d'eau, même pendant la période où le niveau des eaux est le plus élevé et à fortiori aux périodes d'extrêmes basses eaux (Novembre à Février).

Au cours de sa nouvelle enquête en décembre 2002 auprès de la coopérative et du syndicat des transporteurs fluviaux, le consultant SOERNI a pu mieux discerner, par chacune de ces deux organisations, le nombre de trajets par semaine selon les destinations = ceci est résumé dans le tableau ci-après :

On rappelle au préalable :

1. Que le chiffre de 315 est retenu (malgré l'absence d'immatriculation),
2. Que le trafic assuré par les pinasses concernent quasi exclusivement la zone MOPTI - TOMBOUCTOU.

Chaque semaine donc, pendant en moyenne 24 semaines, il y a 105 départs de pinasses transportant au total, en moyenne par départ, 35 passagers et 30 tonnes de fret ; ceci assure donc un trafic annuel de :

- $105 \times 24 \times 35 = 88200$  passagers
- $105 \times 24 \times 30 = 75600$  tonnes

On considère que, en général, les pinasses font un retour quasiment à vide. Et par ailleurs, s'il y a 315 pinasses au total, les syndicats parlent de 105 départs hebdomadaires.

On peut penser qu'il y a plus de pinasses que de départs. Et en outre, un certain nombre de pinasses, non syndiquées, effectuent un certain nombre de petits parcours.

Enfin, il s'agit de moyenne. En effet, les pinasses de 25 à 40 tonnes peuvent travailler 6 mois par an et, éventuellement, quelques semaines de plus pour certaines, tandis que les pinasses de plus de 40 tonnes ne travaillent qu'environ 3 mois.

Le consultant pense donc que le trafic total du secteur informel en 2001 peut être estimé au maximum à :

- passagers : 90 000
- fret : 90 000 tonnes

**Nombre de départs hebdomadaires de pinasses  
de MOPTI vers diverses destinations**

Tonka	:	3	Lignes traditionnelles
Diré	:	4	
Tombouctou	:	5	
Niafunké	:	2	
Rharous	:	4	
Sareyamou	:	2	
Gounambougou	:	3	
Saraféré	:	2	
Sah	:	2	
Koumaïra	:	1	
Guidio	:	2	
Youwarou	:	10	
Toguéré	:	6	
Diondiori	:	2	
Korienzé	:	2	
Konna	:	2	
Djenné	:	2	
Sofara	:	1	
Diafarabé	:	1	
Kouakourou	:	2	
Ouromodi	:	3	
Kouranzé	:	2	
Koua	:	2	
Noubozo	:	2	
Tenenkou	:	2	
Kémacina	:	4	
Dioro	:	2	
Walado	:	2	Lignes nouvelles
Banadji	:	3	
Fayéni	:	2	
Sendegué	:	3	
Kadial	:	2	
Kakagna	:	1	
Wouro alfaka	:	1	
Denta	:	3	
Soromé	:	3	
Baouna	:	2	
Goura	:	1	
Saba	:	1	
Sévéri	:	2	
Dakabori	:	2	
N'goni	:	1	
Wagna	:	1	
<b>TOTAL</b>	:	<b>105 départs</b>	

Koulikoro, le 19 décembre 2002

### 4.3 - OBSERVATIONS GENERALES SUR LE TRAFIC

Le fret et le nombre de passagers transporté annuellement augmente, mais peu, car celui de la COMANAV baisse et est capté par les pinasses.

ANNEE 2001			
	COMANAV	PINASSES	TOTAL
Fret	7 675	90 000	97 675
Passagers	11 692	90 000	101 692

#### 4.3.1. Les perspectives du trafic

##### Prévisions de trafic fret à l'horizon 2005 et 2010

Des facteurs positifs existent :

- Les relevés d'étiages semblent se stabiliser, ce qui permet de retenir une période annuelle moyenne de navigation de 4 à 4,5 mois pour les bateaux utilisés par la COMANAV et 5 mois pour les pinasses,
- La population du Mali augmente en moyenne de 2,93% par an,
- Le délai de transport fluvial MOPTI - TOMBOUCTOU, aujourd'hui de deux jours pourrait être réduit avec des pinasses mieux motorisées et à coque acier, et donc pas tellement plus long que le délai par la route de l'espoir,
- Au niveau gouvernemental, une volonté politique et un dynamisme existent à l'évidence et laissent penser à une croissance de PNB, globalement sur la période considérée,
- Les mouvements économiques courants restent sérieux, d'après les informations recueillies, et malgré l'absence de statistiques très sûres
- Une production agricole de 1 300 000 tonnes,
- Le poisson : 100 000 tonnes pêchés dont une bonne part exportée,

- Les animaux d'élevage : bovins = 6 millions de têtes en 1999  
Ovins = 6 millions  
+ volailles
- Les produits manufacturés locaux (boissons...) ou d'importation...
- Le matériel lourd des T.P.
- Les véhicules
- Les hydrocarbures 5.000.000 de litres/année pour KABARA (Tombouctou)
- La crise qui, inévitablement, oblige la population à se déplacer,

Des facteurs négatifs viennent cependant tempérer un trop grand optimisme :

- La nature de l'environnement a changé, les grands fournisseurs, générateurs de fret lourd, de grosses quantités, par plusieurs centaines de tonnes, en une seule expédition, se raréfient.
- En effet, des clients importants, pourvoyeurs de gros tonnages ont disparu tels : les phosphates de la SEPT S.A (ex - SONAREM : 6 500 tonnes) et les tonnages de poissons fumés, qui sont maintenant expédiés par route depuis GAO. Le changement de stratégie de la SOMIEX et de l'OPAM ainsi que de l'Office du Niger (transport de riz vers SEGOU) ont également un impact négatif.
- Il n'y a pas d'après nos enquêtes sur le terrain, en Août 2002, de grands projets industriels significatifs dans ces régions, qui pourraient générer un trafic supplémentaire important.
- On ne constate pas une augmentation de la richesse de la population, pouvant lui permettre d'utiliser encore plus la navigation fluviale.
- Les réformes indispensables à mener à la COMANAV et au niveau des réglementations à mettre en place pour les pinassiers vont certainement se traduire par un ajustement de la tarification à la hausse.
- Il ne faut pas sous-estimer la concurrence de la route, qui pourrait faire stagner le trafic total.

La COMANAV, par exemple, à l'époque de la construction de la route MOPTI→GAO, n'avait pas pensé que cette route allait capter un trafic aussi important.

C'est pourquoi le consultant estime que la construction de la route de l'espoir (200 km) par le génie militaire de DOUMENTZA à BAMBARA - MAOUNDE puis TOMBOUCTOU va avoir des impacts négatifs sérieux sur le trafic fluvial.

Cette route sera terminée, en principe, en 2003. L'office national des transports envoie déjà des camions citerne via DOUMENTZA, en dehors de la saison de navigation.

Lorsque la route sera terminée jusqu'à TOMBOUCTOU, le trafic hydrocarbures de la COMANAV risque d'être perdu.

En outre, il existe déjà une piste en latérite de KONA jusqu'à NIAFUNKE (où l'on retrouve le fleuve) qui passe par KORIENTZE, N'GORKOU, SARAFERE.

Le trajet par cette piste nécessite d'emprunter un bac à trois reprises.

D'autre part, des projets existent au nord sur le tronçon NIONO - TOMBOUCTOU (450 km) : cette voie est déjà empruntée chaque semaine par quelques camions citernes, sauf en période des pluies.

La partie SEGOU MARKALA NIONO est déjà goudronnée. La partie NIONO - NAMPALA est en latérite, puis NAMPALA - NERE - NIAFUNKE - TOMBOUCTOU est une simple piste. C'est le prochain objectif des bailleurs de fonds.

La construction de routes rend nécessaire une très grande prudence, pour les perspectives de trafic, d'autant qu'il y a peu de fret et de passagers sur le parcours TOMBOUCTOU - GAO.

Compte tenu de ce qui précède et de nos entretiens auprès des différents interlocuteurs cités au début de ce rapport, nous proposons les perspectives suivantes pour le trafic total (COMANAV + secteur informel).

Cependant, il est important de noter que par prudence, les recommandations, proposées en troisième partie de ce rapport par le consultant, sont basées sur un trafic fret et passagers encore plus modeste, pour, encore mieux tenir compte de la concurrence de la route de l'espoir.

**ESTIMATION DU TRAFIC (Si des mesures appropriées sont prises)**

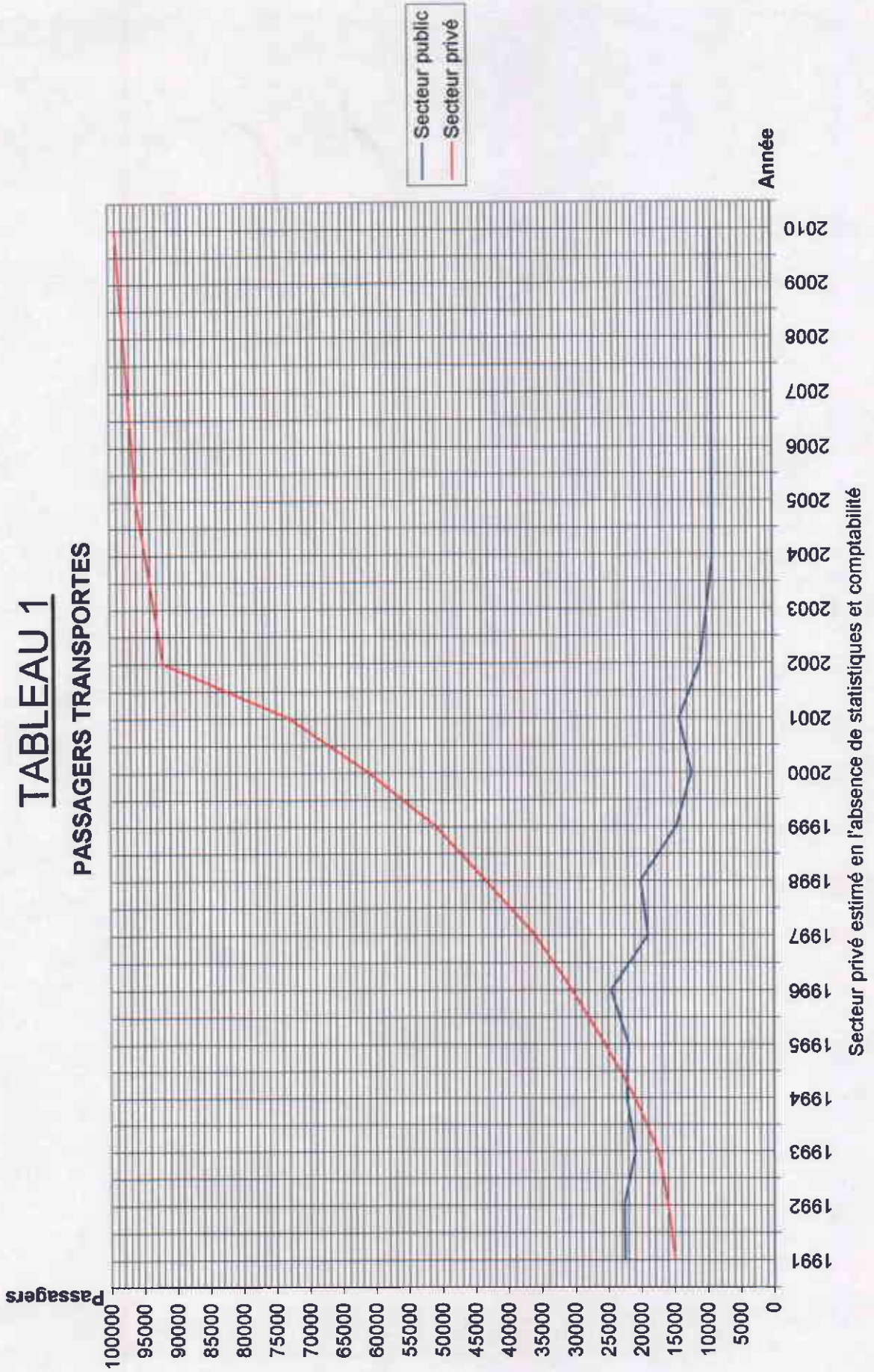
	Année	2002	2005	2010
<b><u>Fret</u></b>	COMANAV	6 500	8 000	10 000
	Pinasses	92 000	94 000	98 000
	TOTAL	98 500	102 000	108 000
<b><u>Passagers</u></b>	COMANAV	11 000	13 000	14 000
	Pinasses	92 000	96 000	99 000
	TOTAL	103 000	109 000	113 000

La répartition du trafic entre la COMANAV et le secteur informel, en 2005 et 2010, dépend des mesures qui seront prises à la suite de cette étude.

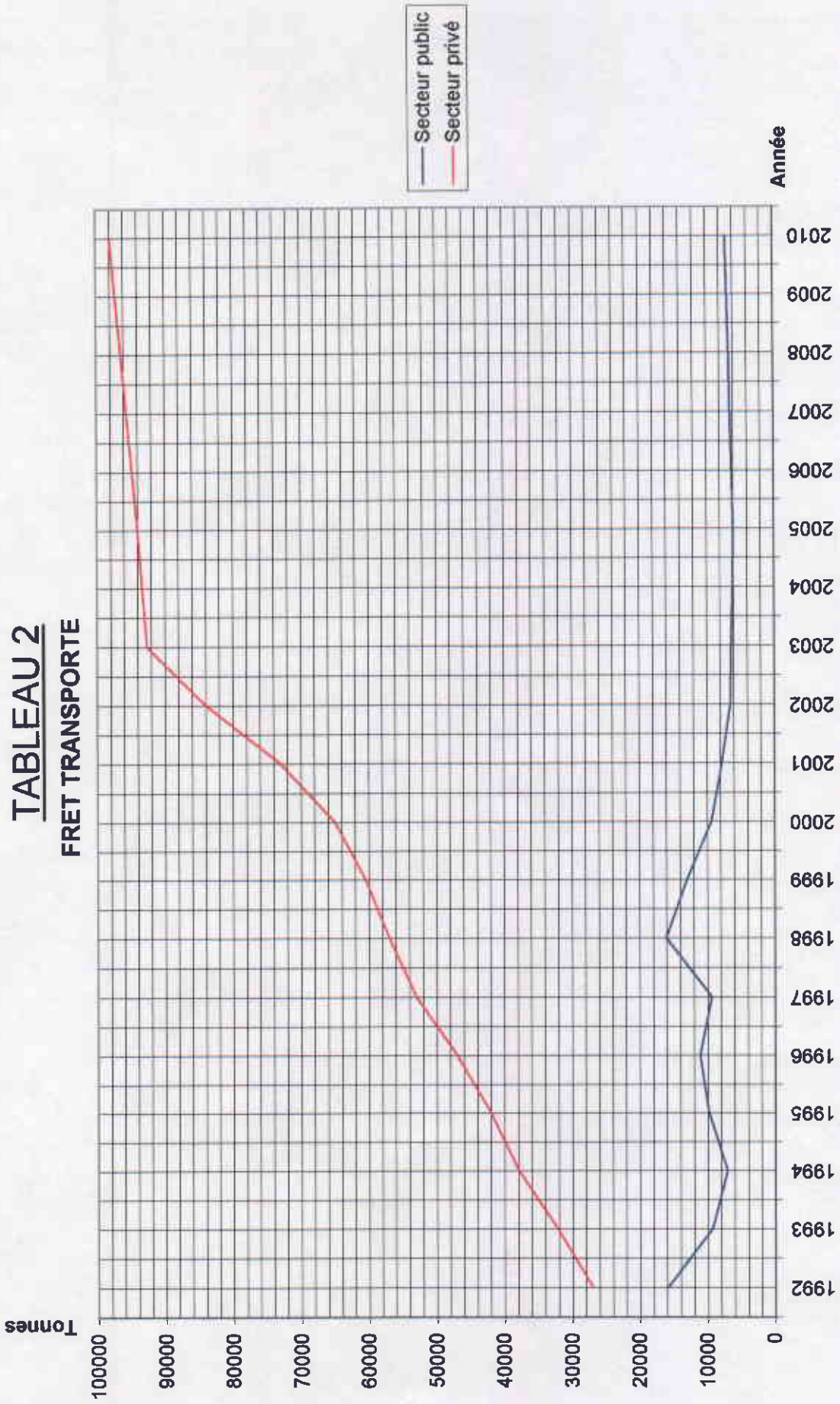
Donc, Aujourd'hui Le secteur informel assure environ ..... 93% du fret  
 88% du trafic passagers  
 Le secteur public assure ..... 7% du fret  
 12% du trafic passagers

# TABLEAU 1

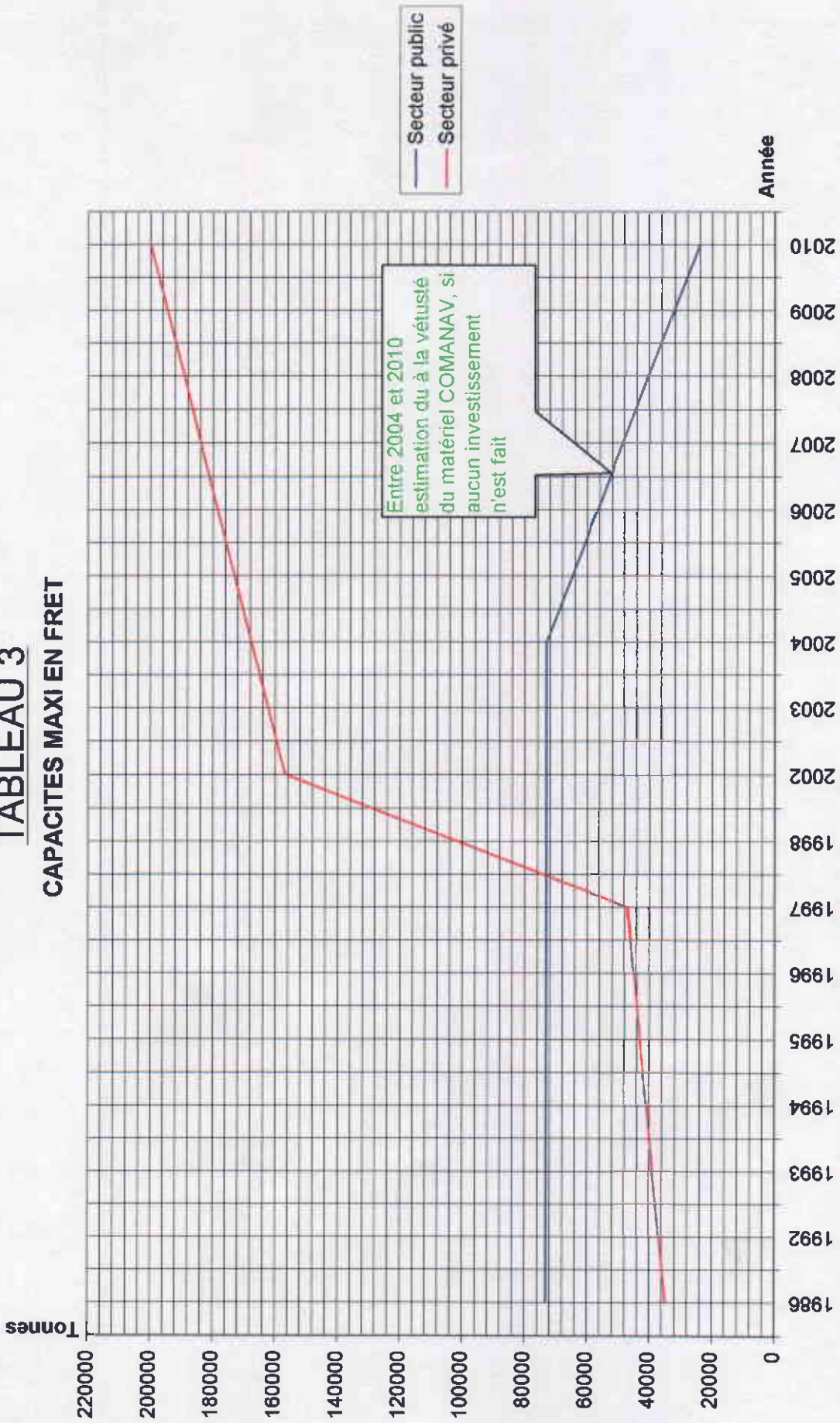
## PASSAGERS TRANSPORTES



**TABLERAU 2**  
**FRET TRANSPORTE**



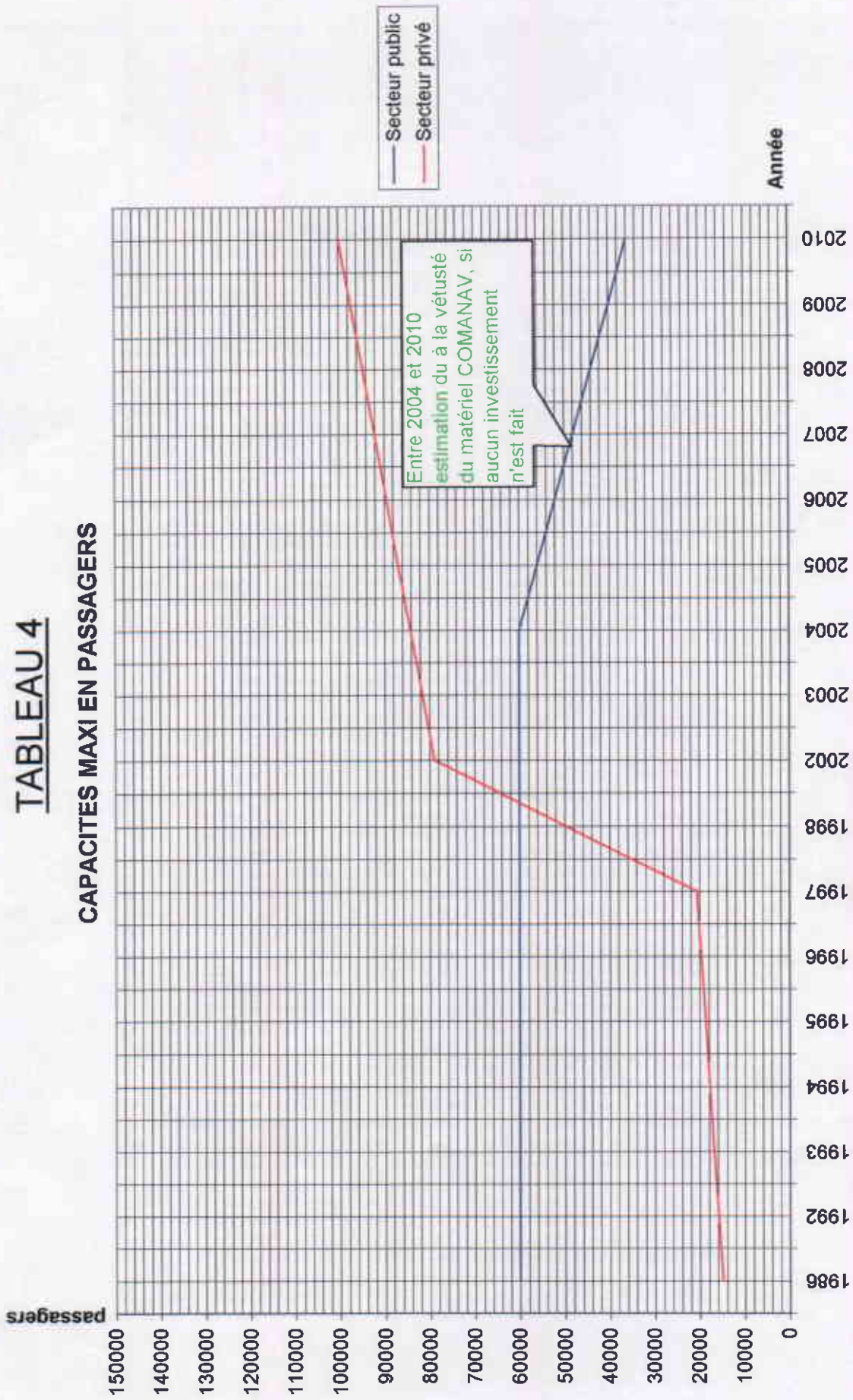
**TABEAU 3**  
**CAPACITES MAXI EN FRET**



NB: 1986 est l'année du dernier bilan fait par le bureau Marine Service

**TABLEAU 4**

**CAPACITES MAXI EN PASSAGERS**



NB: 1986 est l'année du dernier bilan fait par le bureau Marine Service

### DONNEES DE PRODUCTION DES CEREALES (SECTEUR TRADITIONNEL) 2000

Unité : Tonne

REGIONS	MIL	SORGHO	RIZ	MAIS	FONIO	BLE	ORGE	TOTAL
KAYES	13897	96920	1228	12079	6295	-	-	130419
KOULIKOURO	109581	223832	11605	29813	91	-	-	374922
SIKASSO	94124	125320	15755	136788	4840	-	-	376827
SEGOU	221294	90338	16380	26685	11000	-	-	365697
MOPTI	312016	25492	89867	1657	512	-	-	429544
TOMBOUCTOU	7141	51	5314	-	-	-	-	12506
GAO/KIDAL	1061	23	30246	-	-	-	-	31330
ENSEMBLE	759114	561976	170395	207022	22738	0	0	1721245

Source : Enquête agricole de conjoncture DNSI - DNAMR

### DONNEES DE PRODUCTION DES CEREALES (SECTEUR MODERNE) 2000

REGIONS	MIL	SORGHO	RIZ	MAIS	FONIO	BLE	ORGE	TOTAL
KAYES	-	-	-	-	-	-	-	0
KOULIKOURO	-	-	14464	-	-	-	-	14464
SIKASSO	-	-	72831	-	-	-	-	72831
SEGOU	-	-	393278	-	-	-	-	393278
MOPTI	-	-	16794	-	-	-	-	16794
TOMBOUCTOU	-	-	47599	-	-	6074	114	53787
GAO/KIDAL	-	-	921	-	-	40	19	980
ENSEMBLE	0	0	545887	0	0	6114	133	552134

Source : Enquête agricole de conjoncture DNSI - DNAMR

### DONNEES DE PRODUCTION DES CEREALES (SECTEUR TRADITIONNEL ET MODERNE) 2000

REGIONS	MIL	SORGHO	RIZ	MAIS	FONIO	BLE	ORGE	TOTAL
KAYES	13897	96920	1228	12079	6295	-	-	130419
KOULIKOURO	109581	223832	26069	29813	91	-	-	389386
SIKASSO	94124	125320	88586	136788	4840	-	-	449658
SEGOU	221294	90338	409658	26685	11000	-	-	758975
MOPTI	312016	25492	106661	1657	512	-	-	446338
TOMBOUCTOU	7141	51	52913	-	-	6074	114	66293
GAO/KIDAL	1061	23	31167	-	-	40	19	32310
ENSEMBLE	759114	561976	716282	207022	22738	6114	133	2273379

Source : Enquête agricole de conjoncture DNSI - DNAMR

## REPARTITION DE LA POPULATION DU MALI PAR REGION ET PAR SEXE 2000

Données de 1999 et de 2000

Années	1999			2000		
	Homme	Femme	Total	Homme	Femme	Total
Divisions administratives						
<b>ENSEMBLE DU MALI</b>						
Total	4825041	4976263	9801304	4956276	5073997	10030273
Urbain	1466235	1396421	2862656	1531961	1463995	2995956
Rural	3358806	3579842	6938648	3424315	3610002	7034317
<b>REGION DE KAYES</b>						
Total	678979	693052	1372031	694837	709030	1403867
Urbain	138778	134133	272911	146244	141907	288151
Rural	540201	558919	1099120	548593	567123	1115716
<b>REGION DE KOULIKORO</b>						
Total	751482	788138	1539620	769036	806324	1575360
Urbain	139132	132491	271623	146616	140170	286786
Rural	612350	655647	1267997	622420	666154	1288574
<b>REGION DE SIKASSO</b>						
Total	843826	861948	1705774	863964	881973	1745937
Urbain	189273	188515	377788	199454	199440	398894
Rural	654553	673433	1327986	664510	682533	1347043
<b>REGION DE SEGOU</b>						
Total	843839	887027	1730866	863940	907375	1771315
Urbain	222890	222081	444971	234880	234951	469831
Rural	620949	664946	1285895	629060	672424	1301484
<b>REGION DE MOPTI</b>						
Total	763756	813695	1577451	781460	831780	1613240
Urbain	161393	154027	315420	170075	162953	333028
Rural	602363	659668	1262031	611385	668827	1280212
<b>REGION DE TOMBOUCTOU</b>						
Total	271346	277128	548474	294887	266062	560949
Urbain	86853	75603	162456	91525	79984	171509
Rural	184493	201525	386018	203362	186078	389440
<b>REGION DE GAO</b>						
Total	222262	238317	460579	227565	243684	471249
Urbain	78365	72613	150978	82580	76821	159401
Rural	143897	165704	309601	144985	166863	311848
<b>REGION DE BAMAKO</b>						
Total	449551	416958	866509	460587	427769	888356
Urbain	449551	416958	866509	460587	427769	888356
Rural						

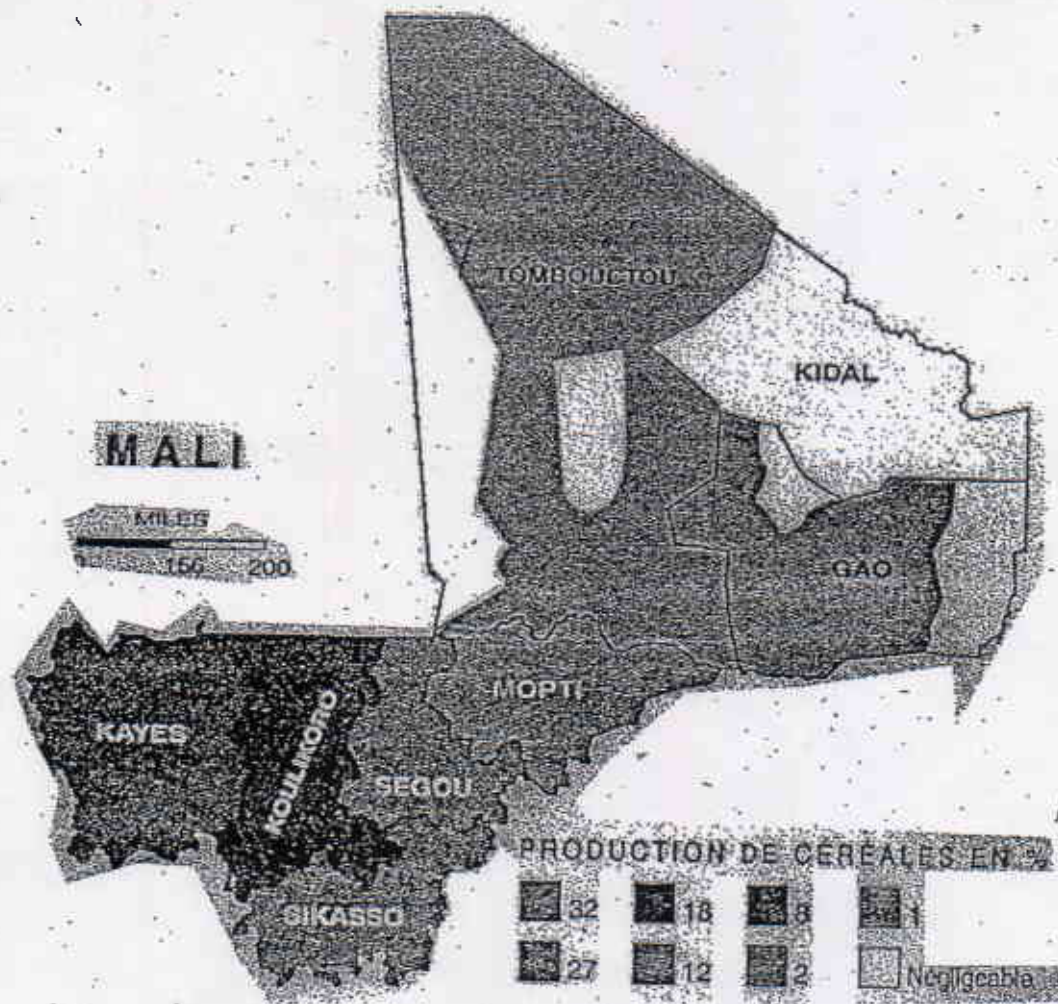
Source: Perspectives de la Population Mali 1987-2022

# REPUBLIQUE DU MALI

Un Peuple - Un But - Une Foi

MINISTERE  
DE LECONOMIE ET DES FINANCES  
Direction Nationale  
de la Statistique et de l'Informatique

MINISTERE  
DU DEVELOPPEMENT RURAL  
Direction Nationale  
de l'Appui au Monde Rural



## ENQUÊTE AGRICOLE DE CONJONCTURE RÉSULTATS DÉFINITIFS DE LA CAMPAGNE 1998 / 1999 Octobre 2000

UNION EUROPEENNE (UE)

COMITE INTER-ETATS DE LUTTE CONTRE LA SECHERESSE  
DANS LE SAHEL (CILSS)

PROJET DIAPER III

Amélioration Instruments Diagnostic Permanent pour la Sécurité Alimentaire Régionale (Phase III)

## PERSPECTIVES ETABLIES EN 1985

Potentiel de transport de fret de la COMANAV selon les marchandises et les scénarios  
(milliers de t)

Marchandise/Scénario économique		1986/87.	1990/91	1995/96		2000/01		2006/07	
		sans route	sans route	sans route	avec route	sans route	avec route	sans route	avec route
Céréales	Scénarios								
	Pessimiste	38	35	39	18	37	17	36	17
	Optimiste	35	44	55	24	64	29	75	35
	Moyen	33	39	41	21	44	21	47	22
Phosphates	Scénarios								
	Pessimiste	7	9	11	11	13	13	15	15
	Optimiste	7	10	15	15	20	20	25	25
	Moyen	7	10	13	13	16	16	20	20
Marchandises diverses	Scénarios								
	Pessimiste	11	11	11	9	11	9	11	9
	Optimiste	11	13	15	13	18	15	22	19
	Moyen	11	13	15	13	16	11	17	11
Hydro-carbures	Scénarios								
	Pessimiste	1	1	1	1	1	1	1	1
	Optimiste	1	2	2	2	3	2	4	3
	Moyen	1	2	2	2	3	2	3	2
Riz (Ségon)	Scénarios								
	Pessimiste	10	15	22	22	24	24	26	26
	Optimiste	10	25	33	33	40	40	49	49
	Moyen	10	20	30	30	35	35	40	40
Total	Scénario Pessimiste	67	71	84	61	86	64	89	68
	Scénario Optimiste	64	94	120	87	145	106	175	131
	SCENARIO MOYEN dit DE BASE	62	84	101	79	114	85	127	95

## V - L'ENVIRONNEMENT JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

Comme cela est stipulé également dans l'introduction, il n'est pas nécessaire de faire un long développement sur l'environnement juridique et institutionnel du transport fluvial au Mali. Cependant, il est bon de rappeler quelques repères et éléments importants.

Au Mali, le transport fluvial est assuré à la fois par une entreprise publique, la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV) et le secteur privé informel.

La Compagnie Malienne de Navigation (CMN/COMANAV) est un établissement public de caractère commercial (EPIC) autonome financièrement, régie par les textes suivants :

- Loi n° 68-37/DL-RM du 20 Juin 1968 portant création de la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV) (Capital 1,5 milliards FCFA),
- Décret n° 113/PG-RM du 7 Juillet 1969 portant statut de la Compagnie Malienne de Navigation,
- Ordonnance n° 91-014/P-CTSP du 18 Mai 1991 fixant les principes fondamentaux de l'organisation et de fonctionnement des Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial et des Sociétés d'Etat,
- Loi n° 91-057/AH- PH portant statut général des Sociétés d'Etat (annexe F),
- Décret n° 91-357/PCSTP du 16 Octobre 1991 portant nomination d'administrateurs,
- Le cahier des charges de la COMANAV (arrêté n° 5217/MT-CAB du 2 Septembre 1993 - annexe E).

Une restructuration de la COMANAV a été entreprise au cours de l'année 1994, en vue de mieux rentabiliser cette société.

Certaines activités ont été privatisées. Ainsi le chantier naval et l'usine de fûts ont été vendus à des privés maliens, et les deux unités sont devenues INACOM. Un certain nombre de salariés a été mis en retraite, et certaines activités abandonnées ou privatisées (gestion d'escales, restauration, etc...).

Le capital de la COMANAV était de 50 millions de FCFA à l'origine. Il a été augmenté à plusieurs reprises grâce au concours de la RFA, et porté à 4 969 707 357 FCFA. Il est resté à ce niveau, au moins jusqu'en 2000.

Le rapport du commissaire aux comptes, Monsieur Oumar KOUMA concernant l'exercice clos au 31 décembre 2000 est joint en annexe E.

Etant donné que la COMANAV a un rôle stratégique, de désenclavement du Nord du pays, sa mission de service public lui confère des droits et des devoirs. En particulier, au niveau des concours de l'Etat et de la Coopération allemande (plus de 10 milliards de FCFA accordés de l'Allemagne (KFW et GTZ) et de la fixation des tarifs.

### Situation du Personnel au 25/10/2001

L'effectif est de 116 Agents permanents repartis de la façon suivante :

- Catégorie HC	2
- Catégorie A	4
- Catégorie B	18
- Catégorie C	41
- Catégorie D	50
- Catégorie E	0
	<u>115</u>

Le personnel est reparti entre les bureaux centraux, les escales portuaires, le transit et les bateaux, dans les proportions suivantes :

- Le personnel des Escales	19
- Le personnel Navigant	37
- Le personnel du Transit	9
- Le personnel des Bureaux Centraux	50
	<u>115</u>

### Personnel Contractuel

Affectation Emploi	Contrôleurs	Menuisiers	Soudeurs	Plombiers	Mécaniciens Conducteurs	Infirmiers	Pilotes Laptots	Gardiens	Pointeurs	Total
Services centraux	4	1	1	1	-	-	-	5		12
Escales	-	-	-	-	1	-	-	3	4	8
Bateaux	-	-	-	-	9	3	7	-	-	19
Totaux	4	1	1	1	10	3	7	8	4	39

Le secteur informel est réglementé par le droit des sociétés en vigueur au Mali. Il n'y a, à notre connaissance, pas d'autre législation ou réglementation.

En particulier, il n'y pas de code de la navigation fluviale.

Cependant, on peut considérer qu'une amorce d'organisation du secteur informel a été faite en 1999. En effet, depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 1999, existe un impôt « synthétique » applicable aux « exploitants individuels d'entreprises », et donc aux pinassiers, la TTR : Taxe sur les Transports Routiers.

Il y a trois taux applicables en fonction de la capacité de la pinasse :

36 750 FCFA	< 25 tonnes
180 000 FCFA	de 25 à 45 tonnes
300 000 FCFA	> 45 tonnes

Le principe est que la Direction des Transports doit assurer une visite technique de chaque pinasse, vérifier si la pinasse est assurée et si la TTR est payée. Si ces trois conditions sont réunies, l'Administration délivre la « carte de transport ».

Cet impôt synthétique appliqué aux pinasses devrait en outre permettre d'évaluer avec précision le nombre de pinasses évoluant sur le fleuve.

En 2002, cependant, un seul pinassier a payé cette taxe.

Par ailleurs, les assurances au Mali refusent d'assurer les pinasses et la responsabilité civile du transporteur, un seul pinassier, par exemple, est venu consulter les assurances LAFIA à SEVARE.

Le risque est trop important pour les assureurs, compte tenu que la coque des pinassiers est en bois, que la motorisation n'est pas fiable, et que les pinasses sont surchargées.

En cas d'accident, on traite à l'amiable.

Les assureurs seraient prêts à assurer les pinasses si l'Etat donnait en quelque sorte les garanties, par l'obligation de certificats, visites techniques, etc...

**DEUXIEME PARTIE :**  
**IDENTIFICATION DES PROBLEMES DU**  
**TRANSPORT FLUVIAL AU MALI**

Cette deuxième partie reprend, pour mieux les lister, et les expliciter, l'ensemble des problèmes du transport fluvial au Mali, et plus spécifiquement ceux de la Compagnie Malienne de Navigation, qui sont déjà plus ou moins évoqués dans la première partie de ce rapport.

## **I - PROBLEMES LIES A LA NAVIGABILITE**

### C'est le problème n° 1

Au Mali, les fleuves Sénégal et Niger ne sont navigables que quelques mois chaque année, à cause de la faible pluviométrie, de l'ensablement, de l'absence de balisage et dragage et bien sûr de la morphologie du terrain - c'est la même situation pour les canaux de l'Office du Niger.

C'est le bief Nord du fleuve Niger qui est l'élément essentiel de cette étude. De KOULIKOURO à ASONGO, sur 1 408 km, il assure la plus grande partie du trafic, à certaines périodes plus ou moins fixes de l'année : en moyenne de 4,5 mois (KOULIKOURO) à 6 mois (GAO).

- a) à partir de fin Juillet de KOULIKOURO jusqu'à MOPTI
- b) début Août KOULIKOURO  $\Rightarrow$  MOPTI + MOPTI  $\Rightarrow$  GAO
- c) mi-novembre arrêt sur le tronçon KOULIKOURO  $\Rightarrow$  MOPTI
- d) jusqu'à mi-Janvier navigabilité de MOPTI  $\Rightarrow$  GAO  $\Rightarrow$  ANSONGO

Chaque année ces dates sont à peu près identiques.

En 2001, la navigation a pu démarrer :

- a) le 28 Juillet pour le bief KOULIKOURO  $\Rightarrow$  MOPTI
- b) le 7 Août pour le bief KOULIKOURO  $\Rightarrow$  MOPTI
- c) jusqu'au 8 Janvier pour le bief MOPTI  $\Rightarrow$  ANSONGO
- d) la navigation sur le bief KOULIKOURO - MOPTI s'est arrêté le 15 Novembre 2001.

En 2002, les derniers voyages du TOMBOUCTOU et du KANKOU MOUSSA de MOPTI à TOMBOUCTOU ont eu lieu le 15 décembre.

Toutefois, la lecture de constatations faites il y a 20 ans et plus, nous apprennent que de TOSSAYE, BOUREM à ASONGO et à 112 km au-delà : LABBEZANGA, la navigation pouvait se poursuivre jusqu'en fin Avril ; mais de 1971 à 1981 (période de sécheresse) la durée de navigation s'est réduite de près d'une centaine de jours dans la partie BOUREM  $\Rightarrow$  GAO et, évidemment en amont, mais dans une moindre proportion...

En effet, sur la relation MOPTI/GAO la navigation pouvait commencer, en 1981, fin Juillet/début Août : elle commence désormais une dizaine de jours plus tard. Par ailleurs, la desserte MOPTI/GAO pouvait s'effectuer jusqu'à début Mars et ne dure, aujourd'hui, que jusqu'à début Janvier.

Il y a lieu de remarquer que la moyenne annuelle des étiages s'est stabilisée dans le sens où il n'y a pas de perte importante de niveau sur la durée, de 4-5-6 mois, selon le tronçon du fleuve - KOULIKOURO/MOPTI - MOPTI/KABARA - KABARA/BOUREM - comparé à la diminution importante constatée entre 1971/1981 (voir ci-après les relevés des cotes du fleuve Niger en 2001, 2000, 1999, 1998, 1996) ainsi que quelques exemples de hauteurs d'étiage relevés à KOULIKOURO, en 1996, 1998, 1999, 2000, 2001 qui permettent donc d'avoir une idée de l'évolution dans le bief Nord.

Par ailleurs, les phénomènes d'ensablement du chenal navigable sont très fréquents.

Les mécanismes d'ensablement du chenal navigable sont divers : ils sont surtout d'origine éolienne dans les zones de GAO et KABARA (TOMBOUCTOU), alors qu'ils sont plutôt dus aux charriages et dépôts de sédiments dans la zone du lac DEBO et en aval de l'écluse de THIO.

Cet ensablement a pour effets :

- Le changement du chenal navigable d'une année à l'autre,
- L'augmentation de la durée du voyage : les unités se déplacent en zigzag et non en ligne droite,
- L'envasement du fleuve accentué par la dégradation des quais et berges, ce qui rendant le fleuve plus large que profond, explique le débordement excessif en période de pluviométrie normale.

L'amélioration du parcours navigable est difficile à réaliser. Le balisage a été longtemps ignoré. Les opérations de dragage sont très coûteuses et quasi inexistantes. Ces dernières devraient cependant être renforcées nettement.

Malgré un début d'exécution des travaux d'aménagement du Niger, la confection de 80 balises, dont la pose, commencée courant 2000 et qui devait s'achever en 2001 (voir détail pages suivantes), est semble-t-il, la seule activité significative entreprise pour l'entretien de ce grand cours d'eau. Il avait été en effet prévu dans les années 1985 les opérations de dragage suivantes :

- dragage/surcreusement du canal KORIOUME - KABARA (coûts selon la DNHE incl. 15% d'imprévus : 400 mio FCFA)
- dragage de l'entrée à l'escale de Gao (coûts : 215 mio FCFA)
- dragage du canal de MARKALA (coûts : 160 mio FCFA)
- Dragage du chenal du Lac DEBO (coûts : 195 mio FCFA)

Le dragage du fleuve Niger est une excellente idée, mais, le Niger étant un bien commun à la sous-région, (GUINEE, MALI, NIGER, NIGERIA) les opérations devraient être financées en partie par les trois autres pays.

Il y a beaucoup de lieux à draguer ; les syndicats insistent en particulier sur :

- L'entrée du port de MOPTI (au 8 décembre, le consultant a pu constater que le chenal d'accès était très limité)
- Toute la région de MOPTI dans un rayon de 25 km
- Le lac DEBO, NEMEDA, SINSE, KOUBI, POUKOUBAKA, KONSO, SIRI TABA
- La région de TOMBOUCTOU

Et en général les passages suivants :

- ATTARA
- DOUA
- GOM
- TAOUSSA
- KOUGA
- SOMDIER
- TOYER
- HANDOUGON
- YILEWA
- BOUREM
- BOUGOUNI
- TIEWOI
- MINTCHIRI
- AMARAGOUNGOU
- BEREGOUNGOU
- ANASSEI

Il serait nécessaire aussi de dérocter, à de nombreux endroits, pour protéger la coque des pinasses, en particulier les passes de MBOUNA, GANDIKAME et TOGERE, TONKA, TONDIFARMA.

Tous ces lieux où un dragage ou déroctage seraient utiles sont répertoriés au service de l'hydraulique et à la COMANAV.

Il n'existe pas de structure de dragage, car la direction de l'hydraulique a une vocation administrative.

Une telle structure devrait être créée selon le modèle de la structure d'entretien des routes, sur budget de l'Etat, au moins pour les dragages les plus significatifs, comme par exemple l'entrée du port de MOPTI.

Le déroctage est prohibitif et pas rentable. Il est, en général, préférable de construire une route (exemple de la route KAYES - AMBIDEDI dans le cadre de l'OMVS)

Le consultant pense qu'il ne faut pas rêver. Sans doute l'Etat peut mettre en place une petite structure efficace, mais globalement, la navigation de KOULIKORO à MOPTI ne restera possible que pendant 4 à 4,5 mois et un mois de plus, jusqu'à KOULIKOURO.

## REPARTITION DES BALISES PAR SITES

N° p/o	Désignation des points	Nombre et types de balises			Distance de K-koro
		Flottantes	poteaux 8 m	poteaux 12 m	
<b>Lot de KOULIKORO</b>					
1	Dienguinébouyou (R)	0	1		
2	Douna (S)	3	0		
3	Kénenkou (R)	1	0		
4	Tierkala (R)	0	1		
5	Kolimani(S)	2	0		
6	Foni(Tamani) (S)	2	0		
7	Ségou 1 (R)	0	1		
8	Ségou 2 (R)	2	0		
9	Macina (SAG)	1	0		
	<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>3</b>		
<b>Lot de MOPTI</b>					
1	M'Bouna (R)	0	1	0	
2	Débo 1 (AG)	0	0	1	
3	Débo 2 (AG)	0	0	1	
4	Débo 3 (AG)	0	0	1	
5	Débo 4 (Bello-doga) (AG)	0	0	1	
6	Avant la 1 <sup>ère</sup> (AG)	3	0	0	
7	Entre la 1ère et la 2 <sup>ème</sup> (AG)	3	0	0	
8	Entre la 2ème et la 3 <sup>o</sup> (AG)	3	0	0	
9	Après la 4 <sup>ème</sup> (AG)	3	0	0	
10	<b>Sortie du Débo</b>	0	0	0	
11	Sossobé (AG)	1	0	0	
12	Sibo (S)	1	0	0	
13	N'Gourouma (R)	0	2	0	
14	Tondifarma (R)	0	2	0	
15	Tonka (R)	1	0	0	
	Tindirma (AG)	1	0	0	
	<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	

Lot de GAO					
1	Adiodessou (R)	2	0	0	
2	Tchina entrée (R)	1	0	0	
3	Tchira entrée (R)	1	0	0	
4	Tchira sorti (R)	0	4		
5	Fiya (Rocher) (R)	2	0	0	
6	Bo (Bottagabary, Bochabaria (R)	3	0	0	
7	Banafocoré (R)	2	0	0	
8	Tondicaren (Barkaina) (R)	2	0	0	
9	Kourinina (R)	1	0	0	
10	Hondé (R)	1	0	0	
11	Hondé (R)	0	1	0	
12	Doney Kourichinawaga) (R)	0	2	0	
13	Tossayes (R)	1	0	0	
14	Tossayes (R)	0	2	0	
15	Hawa (Rocher) (R)	2	0	0	
16	Hawa (R)	0	1	0	
17	Bouremjindo (R)	2	0	0	
18	Barissadji (R)	1	0	0	
19	Banniadji (R)	1	0	0	
20	Kossékarey (R)	1	0	0	
21	Dié (R)	6	0	0	
22	Boulgoundjé (R)	2	0	0	
23	<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	
24					

## Répartition des balises en fonction du mode de fixation

### Lot de Koulikoro

N° P/O	Types de fondations	Types de balises			Total
		Canadien	8m	12	
1	Rocheuse	3	0	0	3
2	Sableuse	7	3	0	10
3	Argileux gazonneux	0	1	0	1
	Total	10	4	0	14

### Lot de Mopti

N° P/O	Types de fondations	Types de balises			Total
		Canadien	8m	12	
1	Rocheuse	1	5	0	6
2	Sableuse	1	0	0	1
3	Argileux gazonneux	14	0	4	18
	Total	16	5	4	25

### Lot de Gao

N° P/O	Types de fondations	Types de balises			Total
		Canadien	8m	12	
1	Rocheuse	31	10	0	41
2	Sableuse	0	0	0	0
3	Argileux gazonneux	0	0	0	0
	Total	31	10	0	41



2001

28 juillet debut navigation KOULIKORO/KABARA

7 Aout debut navigation jusqu'à GAO

10/15 nov. arrêt sur le tronçon KOULIKORO/MOPTI

Jusqu'au 8 Janv. navigabilité de MOPTI à GAO



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

### A - Fleuve Niger

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

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

#### 2 - Bief amont (Bamako-Kouroussa)

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

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

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

### B - Fleuve Sénégal

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

- Sources :
- Direction Nationale de l'Hydraulique et de l'Energie
  - Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS)
  - Direction Nationale des Transports



ANNEE	⇒	2001	2000	1999	1998	1996
<u>Janvier</u>	1	138	136	110	112	151
	10	120	118	108	92	119
	25	88	118	90	64	100
<u>Février</u>	1	70	121	85	75	110
	10	65	115	65	67	110
	25	51	67	51	45	80
<u>Mars</u>	1	51	70	70	46	86
	10	x	67	64	60	91
	25	60	58	88	53	70
<u>Avril</u>	1	66	67	74	52	78
	10	65	72	93	67	78
	25	60	59	114	65	78
<u>Mai</u>	1	86	55	97	56	80
	10	90	58	114	64	120
	25	119	82	98	75	114
<u>Juin</u>	1	106	101	30	81	96
	10	115	121	12	113	124
	25	144	167	12	140	123
<u>Juillet</u>	1	127	196	23	140	122
	10	211	198	72	193	119
	25	236	240	210	244	192
<u>Août</u>	1	285	259	226	251	230
	10	345	327	262	320	300

	25	450	362	396	416	378
<u>Septembre</u>	1	482	388	408	438	424
	10	585	426	480	530	464
	25	660	514	588	550	521
<u>Octobre</u>	1	608	506	528	574	557
	10	534	632	498	548	538
	25	360	466	508	418	415
<u>Novembre</u>	1	318	438	448	360	378
	10	298	358	365	290	308
	25	230	256	260	213	216
<u>Décembre</u>	1	208	226	260	190	191
	10	200	194	207	158	165
	25	153	148	150	128	125

De début Juin 2000 à mi-Juillet 2000, on note une exceptionnelle baisse de niveau mais qui n'intervient pas en période de navigation ; ou bien des erreurs se sont glissées dans les états d'étiages reçus, ou bien il s'agit d'un redressement rapide et spectaculaire de la situation puisque le 25 Juillet 2000, la hausse de niveau du fleuve : 210 avoisinait l'étiage utile à la navigation.

Date	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
01	138	70	51	66	86	106	127	285	482	608	318	208
02	135	70		68	80	109	127	298	482	591	320	206
03	129	68		60	87	110	135	300	478	581	322	206
04	125	66		57	88	110	135	306	472	579	320	206
05	118	64		54	90	107	145	307	474	571	318	204
06	118	65		60	89	105	158	310	478	560	310	206
07	116	63		63	89	110	176	318	488	548	304	210
08	115	63		68	96	11	194	329	500	540	303	209
09	116	63		70	96	119	202	338	540	536	298	204
10	120	65		65	90	115	211	345	585	534	298	200
11	119	68		50	86	116	21	354	614	532	276	197
12	113	68		57	83	118	224	358	637	514	267	196
13	105	63		60	80	115	233	368	659	480	260	189
14	103	58		60	88	110	231	370	676	470	253	180
15	100	53		68	93	108	225	374	684	460	250	173
16	100	50		75	96	116	216	384	680	440	246	168
17	105	50		80	97	122	222	390	670	424	240	168
18	105	50	60	80	99	126	231	395	662	410	236	169
19	100	50	61	76	98	131	40	404	659	400	232	153
20	06	50	50	70	99	124	239	406	660	390	231	150
21	94	50	50	76	100	120	239	414	660	382	231	160
22	91	50	50	78	103	131	239	430	664	376	233	159
23	90	53	53	78	105	136	232	442	666	370	235	158
23	94	52	58	64	119	138	225	448	666	368	231	158
25	88	51	60	50	119	144	2236	450	660	360	230	153
26	83	50	64	68	118	136	250	450	654	346	229	150
27	82	50	69	80	116	135	250	450	650	330	222	155
28	80	50	63	85	115	127	246	450	641	326	219	137
29	78	-	60	88	109	130	254	454	639	320	215	130
30	76	-	58	90	100	129	260	462	621	316	210	126
31	74	-	63	-	105	-	274	472	-	310	208	124

Relevé des côtes du fleuve Niger: 7  
Source : COMANAV KORO

Date	Mois	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
01		136	121	70	67	55	101	196	259	388	506	438	226
02		131	118	60	69	55	114	200	266	396	508	434	224
03		126	119	66	72	57	120	200	288	400	516	420	219
04		126	118	67	69	51	117	193	290	408	530	392	214
05		120	118	73	58	50	117	200	288	410	540	388	208
06		117	114	70	51	51	106	204	293	418	540	390	205
07		120	98	67	57	52	110	200	296	420	540	384	203
08		122	90	60	64	50	117	200	300	420	540	378	200
09		121	84	56	69	55	121	198	313	424	540	364	198
10		118	115	67	72	58	121	198	327	426	532	358	194
11		117	87	80	69	57	127	200	330	429	526	338	192
12		114	88	74	62	52	130	200	328	449	524	328	189
13		115	79	72	62	68	124	200	324	462	524	316	186
14		114	76	68	66	73	133	207	320	470	524	302	182
15		120	74	60	70	73	134	210	318	480	518	306	176
16		116	70	56	69	78	142	220	318	494	500	306	168
17		114	72	73	68	78	133	214	318	498	490	302	160
18		110	75	70	67	90	134	218	318	504	488	296	157
19		109	76	64	63	100	140	224	317	504	494	290	152
20		106	75	59	71	105	146	234	325	504	499	383	149
21		113	68	51	75	106	153	227	330	500	494	275	150
22		119	65	46	76	105	164	233	340	502	480	275	154
23		125	58	44	73	95	165	234	350	506	460	270	152
23		125	59	50	68	82	167	240	360	510	456	265	148
25		118	67	58	59	82	167	240	362	514	466	256	148
26		115	77	65	50	82	167	235	362	524	472	249	144
27		103	80	67	45	95	160	239	366	520	470	246	142
28		105	77	66	55	100	160	241	368	518	460	240	138
29		117	76	57	58	103	177	241	370	508	440	231	140
30		123		54	56	100	186	248	376	506	430	227	138
31		123		61		90		253	380		434		138

Mois Date	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
01	110	85	70	74	97	30	23	226	408	528	448	260
02	110	79	67	85	115	20	20	220	410	510	430	259
03	108	77	60	87	113	18	28	216	416	508	420	250
04	104	79	60	90	103	11	35	210	440	508	414	240
05	100	80	68	90	106	15	40	234	460	508	406	234
06	98	79	72	85	120	18	50	260	469	498	400	230
07	100	76	78	79	121	20	65	245	469	496	396	225
08	109	71	75	68	120	20	85	249	470	498	398	218
09	108	66	74	75	116	20	85	256	480	496	374	213
10	108	65	64	93	114	12	72	262	480	498	365	207
11	107	58	68	95	100	18	74	261	482	496	348	200
12	98	66	80	95	80	19	76	268	482	494	339	196
13	104	68	87	86	84	20	82	273	480	493	348	190
14	106	76	89	65	100	22	83	271	476	492	352	185
15	104	70	90	83	106	11	79	268	484	488	350	180
16	109	70	78	99	115	10	93	268	484	496	338	175
17	99	69	65	113	112	12	113	280	489	508	326	176
18	100	72	65	120	105	10	134	270	489	508	310	174
19	100	76	69	110	104	15	142	304	494	508	298	166
20	99	78	73	102	109	10	157	366	500	512	291	162
21	90	74	76	90	111	0	184	410	503	512	288	156
22	89	70	80	95	111	0	195	450	527	508	278	150
23	88	66	-	109	110	10	208	428	540	510	270	150
23	90	58	60	112	110	10	216	408	570	510	264	148
25	90	51	88	114	98	12	210	396	588	508	260	150
26	90	62	92	114	67	22	200	394	596	490	270	145
27	80	66	90	110	64	27	198	388	600	480	270	138
28	79	70	90	102	57	29	200	388	588	478	270	131
29	89		85	104	52	18	208	391	564	476	268	132
30	85		80	98	48	15	209	386	548	470	264	131
31			75		36		210	388		462		131

Mois Date	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
01	112	75	46	52	56	81	140	251	438	574	360	190
02	110	73	48	57	61	85	142	268	438	574	366	182
03	109	67	50	65	67	88	149	273	436	576	384	185
04	108	64	47	70	70	96	154	278	436	580	384	182
05	107	63	45	69	66	104	162	288	438	580	364	180
06	105	63	51	70	64	110	167	296	458	580	334	178
07	104	67	62	69	64	113	172	299	470	578	314	175
08	95	66	63	70	68	116	178	302	508	570	312	170
09	95	65	62	68	69	116	192	314	512	570	302	165
10	92	67	60	67	64	113	193	320	530	548	290	158
11	90	66	61	69	65	109	209	342	538	544	282	146
12	89	66	61	70	70	107	218	340	538	540	279	152
13	85	66	69	69	75	120	214	354	534	530	271	156
14	78	70	68	60	77	126	200	366	526	528	266	156
15	77	76	63	58	80	126	192	380	526	518	260	151
16	76	75	59	52	78	120	194	397	530	502	260	155
17	75	68	54	53	76	127	201	400	530	500	258	158
18	74	66	48	69	74	138	211	397	520	496	255	158
19	73	65	40	75	69	148	217	400	506	474	253	154
20	76	67	40	72	68	154	219	407	498	480	242	148
21	66	58	40	70	73	157	217	417	509	489	232	142
22	65	56	48	62	79	159	218	420	526	470	226	135
23	65	56	52	58	75	150	225	418	540	458	222	128
23	64	50	52	56	69	140	239	416	570	438	217	126
25	64	45	53	65	75	140	244	416	550	418	213	128
26	64	40	48	67	69	140	239	417	558	410	209	126
27	64	39	43	70	76	149	231	416	562	410	207	120
28	63	48	56	65	85	165	220	410	568	410	202	118
29	71		55	61	85	162	220	410	570	410	200	116
30	76		55	55	77	154	234	426	574	400	196	116
31	76		55		79		248	436		364		115

Jour	Mois	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
01		151	110	86	78	80	96	122	230	424	557	378	191
02		146	115	86	81	79	86	141	243	424	565	371	190
03		142	116	80	76	80	80	142	253	425	575	365	182
04		139	116	75	72	90	80	137	265	435	578	355	175
05		135	117	79	70	118	88	121	282	435	574	355	175
06		135	108	70	80	112	90	115	278	434	570	339	172
07		135	102	80	90	102	99	108	265	445	565	335	170
08		129	108	80	86	92	118	108	276	450	564	325	170
09		123	114	92	81	90	120	112	288	455	546	316	169
10		119	110	91	78	120	124	119	300	464	538	308	165
11		119	100	88	76	110	120	120	312	478	535	300	161
12		119	90	76	70	109	115	135	319	494	533	292	160
13		113	90	68	68	108	121	138	317	494	523	254	158
14		113	80	76	60	100	120	139	324	494	515	284	156
15		112	78	75	58	90	118	141	330	494	480	281	154
16		112	88	75	58	76	114	145	333	494	476	274	152
17		112	90	75	60	105	111	151	338	495	476	267	150
18		110	88	70	60	115	112	152	341	495	448	259	145
19		111	86	70	65	110	108	161	350	496	444	253	140
20		111	84	70	76	108	104	164	345	498	434	248	140
21		111	80	70	86	95	108	167	343	495	428	243	137
22		111	76	75	86	73	113	171	345	494	428	236	135
23		110	76	75	81	100	118	178	350	493	420	236	134
23		100	76	75	80	116	122	182	365	492	418	224	131
25		100	80	70	78	114	123	192	378	521	415	216	125
26		110	86	65	84	110	124	204	387	563	413	210	122
27		110	87	75	80	104	127	206	398	573	411	204	122
28		115	86	70	74	94	130	208	408	553	410	204	120
29		118	80	70	72	78	135	215	417	557	410	200	118
30		113			78	76	140	228	423	554	408	197	116
31		113				90		224	422		395		116

## II - PROBLEMES LIES AU TRAFIC

Il est évident que la COMANAV, mais aussi le secteur informel, sont dépendants de la quantité de fret et de passagers à transporter, c'est-à-dire du trafic potentiel. Ce trafic est lié intimement à l'économie du pays et à l'éventuelle concurrence de la route (le chemin de fer s'arrête à KOULIKOURO et il n'y a pas de projets réalistes concernant le prolongement de cette ligne au delà de KOULIKOURO.

Il n'y a véritablement que deux routes bitumées, l'une côté rive gauche et l'autre côté rive droite, de BAMAKO à GAO (1 208 km). Mais ces routes ont - comme le fleuve - leurs propres problèmes : l'ensablement, et l'inondabilité du secteur SEGOU-MOPTI.

Cependant, la concurrence routière n'est pas négligeable. Notamment le transport des hydrocarbures est assuré en partie par la route maintenant et peut-être entièrement dès 2004, lorsque la route de l'espoir sera terminée.

Si la COMANAV assure par exemple en 2001, 43% de son trafic fret, soit environ 3 500 T d'hydrocarbures grâce au Soni Ali Ber, pour la section MOPTI-KABARA (notamment pour l'irrigation) le reste des hydrocarbures est transporté par route.

MOPTI est ravitaillé en hydrocarbures par camions depuis ABIDJAN et GAO depuis COTONOU.

En outre, la consommation de carburant est nettement plus importante (plus du double) pour les gros navires de la COMANAV (« Général SOUMARE » « TOMBOUCTOU » « KANKOU MOUSSA ») que pour les camions.

On verra plus loin que cette consommation de carburant est l'une des raisons qui militent en faveur de l'acquisition de barges légères. Le Méguétan par exemple consomme moins de carburant que les camions mais plus que les pinasses.

A titre indicatif, on peut lire, ci-après, la consommation en carburant des pinasses :

- Pinasse de 80 à 100 T : 2 000 L de gasoil pour une rotation entre MOPTI et TOMBOUCTOU avec 2 à 3 moteurs de 6 cylindres.
- Pinasse de 50 T : 800 L de gasoil pour une rotation entre MOPTI et TOMBOUCTOU avec 2 moteurs de 4 cylindres.
- Pinasse de 40 T : 700 L de gasoil pour une rotation entre MOPTI et TOMBOUCTOU avec 1 moteur de 6 cylindres.

N.B. : Une rotation correspond à un voyage aller et retour.

Nous voulons rester réalistes, et prudents par rapport au trafic actuel et potentiel déterminé à la suite de nos enquêtes et de nos analyses.

L'impact de la construction des routes de l'espoir et du nord est difficile à mesurer, mais il est certain qu'il va prendre une bonne part du trafic actuel (notamment hydrocarbures) de la COMANAV.

Cependant, le coût du transport routier et ses aléas dus à l'ensablement, l'inondation, l'état de la chaussée après quelques années, seront un frein au « Tout-développement routier ».

Cette concurrence routière pourrait bien aussi doper le dynamisme des transporteurs fluviaux et privés qui proposeront des navires, plus rapides, plus sécurisants, mieux adaptés et à des coûts peut-être moins chers.

Pour les huit années à venir, nous optons pour un profil bas, avec une quasi stagnation, voire une croissance limitée :

Trafic total fret en 2010 = 108 000 tonnes

Trafic total passagers en 2010 = 113 000 passagers

Par rapport à 2002, respectivement, 98 500 tonnes et 103 000 passagers.

### **III - PROBLEMES LIES AU STATUT DE LA COMANAV**

La COMANAV est un établissement public à caractère industriel et commercial.

La COMANAV, en tant qu'entreprise publique réalise une mission de service public stratégique, puisqu'elle participe à l'approvisionnement des régions 6, 7, 8 et plus, particulièrement de la 6<sup>ème</sup> région, celle de TOMBOUCTOU, avec le parcours entre MOPTI et KABARA.

A ce titre, il est normal qu'elle bénéficie d'une assistance financière de l'Etat et de privilèges comme ceux, par exemple, résultant du code des investissements (catégorie B réservée aux grandes entreprises) comme par exemple l'exonération de la taxe sur les bénéfices industriels et commerciaux, l'exonération de la patente pendant 8 ans, etc...

Cependant, la COMANAV a réalisé régulièrement des pertes. Pour le seul exercice de 1990/1991, par exemple, les pertes s'élevaient à 500 millions FCFA, somme qui dépasse les recettes annuelles.

Normalement, si elle était une entreprise privée, la COMANAV aurait dû depuis longtemps déposer son bilan.

Cependant, comme déjà mentionné dans ce rapport, la situation financière de la COMANAV s'est améliorée ces deux dernières années, mais cette amélioration reste très fragile, parce qu'elle dépend du capital social réel de la COMANAV, plus généralement des facilités accordées par l'Etat (exonération sur les carburants, sur les licenciements,...) et de la concurrence des pinasses, et de la route.

Par ailleurs, la loi réglemente de façon précise les conditions d'intervention de l'Etat dans les sociétés d'Etat. L'autorisation préalable du Ministre de tutelle est souvent nécessaire, même par exemple pour des décisions de gestion, pour les inventaires, l'affectation des résultats, etc...

Cette réglementation limite la liberté de l'entreprise et représente un gros handicap par rapport à la souplesse des artisans pinassiers, et « au boulevard » que représente la route...

#### IV - PROBLEMES LIES A LA VETUSTE DE LA FLOTTE DE LA COMANAV

La vétusté et l'inadaptation de la flotte aux conditions de navigation actuelle et d'exploitation sont le problème numéro 2 de la COMANAV.

Les trois bateaux courriers « Général SOUMARE » « Tombouctou » et « KANKOU MOUSSA » ont été mis en service respectivement en 1964, 1979 et 1982, c'est-à-dire qu'ils ont jusqu'à 40 ans d'ancienneté.

Le « Soni-Ali-Ber » a 25 ans.

Le « Meguétan » a 20 ans.

Les 2 remorqueurs « Kourouba et Cissé » ont 45 ans.

Le « Guina » automoteur a 46 ans.

Les barges ont pour la plupart une quinzaine d'années.

En outre, comme c'est bien connu, et selon l'audit réalisé en Août 2002 par le consultant sur la flotte de la COMANAV, cette flotte n'a pas été suffisamment entretenue, ou remplacée puisque la durée de ces bateaux est de 20 à 25 ans en moyenne.

La machinerie (propulsion, groupes électrogènes, pompes, ...) nécessite, une totale remise à niveau, qui passe plus par des échanges standards que par des révisions, même complètes, mais ce poste est l'un des plus onéreux. Le « Général SOUMARE » est bloqué depuis quelques mois par sorte d'absence de pièces de rechange pour sa propulsion.

En outre, les circuits d'asservissement (sécurité, électricité, pilotage, indicateurs de contrôle, ...) sont obsolètes, voire inexistantes.

Ce sont les travaux les plus importants et les plus coûteux à réaliser, car il s'agit de produits d'importation.

Il y a bien sûr également des travaux de chaudronnerie conséquents à prévoir, mais ceux-ci peuvent être réalisés par la main d'œuvre locale, comme c'est le cas actuellement du « Général Soumaré » qui est en carénage.

Enfin, les conditions de sécurité ne sont pas suffisantes : absence de gilets de sauvetage en nombre suffisant, absence d'extincteurs à bord, absence de moyens médicaux à bord...

Par ailleurs, la plupart de ces navires ont un tirant d'eau trop important maintenant, une taille trop grande et une capacité excédentaire à cause essentiellement de la concurrence des pétroliers qui est très forte.

On note également un manque d'entretien crucial des ports. Seuls quelques quais sont entretenus de temps en temps, comme ceux de SÉGOU, DIRE, KOULIKOURO ou NIAFUNKE qui ont fait l'objet de travaux en 2001.

L'équipement portuaire est inexistant ou vétuste.

Il ne paraît pas nécessaire au consultant de créer quelque chose de nouveau dans le domaine de la réparation, puisqu'il existe déjà INACOM à KOUKOURO et un atelier de réparation à MOPTI.

Un container atelier éventuellement pourrait être installé à un ou deux endroits supplémentaires, surtout pour la motorisation.

**V - PROBLEMES LIES AUX CONDITIONS D'EXPLOITATION DU  
SECTEUR INFORMEL**

Le secteur informel, et tout spécialement les exploitants des 315 pinasses recensées, assurent un service de transport fluvial, certes très utile, et efficace, mais en dehors de toute réglementation.

1. Il n'y a pas de code de navigation.
2. Il n'y a pas de contrôles techniques obligatoires et réguliers des pinasses par un organisme officiel.
3. Il n'y a pas de conditions de sécurité suffisantes et les passagers voyagent donc à leurs risques. En effet,
  - a) les pirogues sont en bois, avec un fond très fragile.
  - b) Les moteurs sont d'occasion. Ils proviennent des camions. Ce ne sont pas des moteurs marins.  
Ils sont achetés au GHANA, en COTE D'IVOIRE, au NIGERIA ou à BAMAKO.
  - c) Les hélices sont confectionnées par des artisans et mal dimensionnées.
  - d) Un problème d'adaptation se pose entre le moteur et l'hélice.
  - e) Il n'y a pas d'inverseur entre le moteur et l'hélice, ce qui est actuellement à l'origine de la plupart des accidents.
  - f) La barre de gouvernail est pas très adaptée.
  - g) Il n'y a pas de règles strictes à bord. En tous cas, elles ne sont pas connues des passagers, ni des du personnel de bord.
4. Les coopératives et les syndicats des transporteurs fluviaux confirment la dangerosité de ces pinasses, par le fait également que les compagnies d'assurances refusent de les assurer, sauf éventuellement si elles étaient en acier, ou renforcées par du métal à certains endroits.

Il y a donc de temps en temps des accidents, mais cependant assez rarement.

La gendarmerie ne tient pas encore de statistiques

Deux accidents ont été relevés au niveau de la Brigade de MOPTI, notamment entre DORE et KABARA.

- a) Dans la nuit du 04 au 05/12/01, une pinasse par excès de vitesse a percuté la vedette d'intervention de la gendarmerie causant des dégâts matériels.
- b) Le 17/04/02 il y a eu une collision entre deux pinasses transportant des passagers, causant la mort de 4 personnes.
- c) Une pinasse chargée de matériaux a coulé après avoir perdu son fond.
- d) Une pinasse chargé de 80 T de ciment et de fers à béton a également coulé.

5. L'immatriculation des pinasses, auprès des coopératives et syndicats des transporteurs fluviaux, n'est pas systématique. C'est pourquoi le chiffre de 315 pinasses peut être sujet à caution.
6. L'enregistrement des marchandises et des passagers est très mal assuré.
7. Il n'y a pas de billetterie.

On peut donc dire que cette concurrence - si elle est saine sur le principe - est anarchique et qu'il y a donc une impérieuse nécessité à la réglementer.



**Pinasses - vues prises à MOPTI**





## **VI - PROBLEMES LIES A LA TARIFICATION**

La COMANAV ayant une mission de service public, ne peut pas, à l'évidence, décider seule et sur la base des seuls critères de gestion, de ses tarifs. Et c'est pourquoi ils sont moins chers. Cependant ils ont été augmentés récemment.

En outre, les tarifs pratiqués par les pinassiers seront certainement sensiblement plus élevés lorsqu'ils devront intégrer dans leurs prix de revient les coûts afférents aux réformes à mettre en place (contrôles techniques, billetterie, assurances, etc.....).

Les tarifications appliquées par la COMANAV et par le secteur informel sont différentes.

Globalement, les tarifs pratiqués par les pinassiers sont 2 à 2,5 fois supérieurs à ceux pratiqués par la COMANAV, principalement en raison du coût dû à la consommation excessive en carburant des moteurs mal dimensionnés.

### Exemples de tarifs des pinassiers en Août 2002

#### • Fret :

MOPTI - TOMBOUCTOU	=	12 500 FCFA/tonne en période de hautes eaux 17 500 FCFA/tonne en période basses eaux
MOPTI - RHAROUS	=	17 500 FCFA/tonne en période de hautes eaux 22.500 FCFA/tonne en période de basses eaux
MOPTI - DIORO	=	15 000 FCFA/tonne

#### • Passagers :

MOPTI - TOMBOUCTOU	=	4 000 FCFA/passager à l'aller 1 500 FCFA/passager au retour
	soit	5 500 FCFA/passager aller-retour
MOPTI - DIRE	=	3 000 FCFA/ passager à l'aller 1 000 FCFA/passager au retour
	soit	4 000 FCFA/passager aller-retour

Exemples de tarification comparée COMANAV-PINASSES

- Fret : marchandise de 1<sup>ère</sup> catégorie, couvrant les marchandises de base : céréales, sel, produits locaux d'alimentation...

MOPTI - KABARA (TOMBOUCTOU) = 396 km

6 961 FCFA/tonne	pour la COMANAV
12 500 FCFA/tonne	pour PINASSE
17 500 FCFA/tonne	(en basses eaux)

MOPTI - RHAROUS = 542 km

12 747 FCFA/tonne	pour la COMANAV
17 500 FCFA/tonne	pour PINASSE (hautes eaux)
22 500 FCFA/tonne	pour PINASSE (basses eaux)

- Passagers : 4<sup>ème</sup> classe

MOPTI - KABARA (TOMBOUCTOU) = 396 km

2 862 FCFA/passager	pour la COMANAV - comptant
4 497 FCFA/passager	pour la COMANAV - réquisition

(a priori les « réquisitions » ne voyagent pas par pinasses)

4 000 FCFA/passager	pour PINASSE
1 500 FCFA/passager - retour	pour PINASSE

(conditions de confort et de sécurité nettement moindre)

2001 - 2002

COMANAV  
B.P.10  
KOULIKORO

Tel : 26-20-94  
Fax : 26-20-09

REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple - Un But - Une Foi

5.72

BAREME DES TARIFS

N° 10

Juillet 2001

---

TARIFS DE TRANSPORT TRET ET BAGAGES

PARAGRAPHE 1<sup>er</sup>

TARIFS DE TRANSPORTS MARCHANDISES

CATEGORIES	DESIGNATION DES MARCHANDISES	PRIX PAR TONNE ET PAR KM EN FCFA	
		<u>Comptant</u>	<u>Réquisit<sup>e</sup></u>
<u>1<sup>ère</sup> Catég.</u>	A/ <u>CEREALES ET SEL DE TAOUDENIT DONT :</u> Blé, Fonio, Mais, orge, Riz, Riz Paddy, sigle, Sorgho, Sel de taoudenit (barre de 40 Kg) Mil.	23,518	30,571
	B/ <u>EMBALLAGES OU CONTENANT VIDES</u> Barils, Bouteilles, caisses, contenant en plastique, cylindres, fûts, sacheries. <u>NE</u> : ce prix ne s'applique uniquement que sur présentation du connaissance faisant foi que les marchandises ont été transportées à l'aller par la COMANAV. Dans le cas contraire voir 6 <sup>e</sup> catégories.	23,518	30,5712
	C/ <u>PRODUIITS LOCAUX D'ALIMENTATION</u> Arachides, beurre de Karité, Canne à Sucre, Condiments, Fruits, Gingembre, Haricots, Ignames, Karité, Amandes, légumes, Manioc, Néré, Oignon, Patates, Piments, Poisson fumé ou, séché, produits laitiers bruts ou locaux.	23,518	30,5712
<u>2<sup>ème</sup> Catég.</u>	A/ <u>MATERIAUX DE CONSTRUCTION DONT :</u> Arborite, Bardeau d'amiante, Ciment, Contre plaquée, Dalles de Béton, Doums, Fer, Formica, Isorel, Papier à Toiture en revêtement, Poutre de Fer, Béton ou Acier, Rônier, Tuyaux de Béton, Fonte ou Fer, Bois de Construction (planche, madrier) Brique en ciment, (parpaing) Chaux en sac, Dalles de Béton, Gypse en sac ou autres ou autres contenants, Tuyaux en Fonte et en fer ou en Acier ...	38,038  38.04	47,3225

	B/ <u>AUTRES PRODUITS</u> Charbon en sac, Minerai en sac, dont phosphate.....	38,038	47,3225
3 <sup>ème</sup> Catég.	<u>MARCHANDISES NON DENOMMEES DANS LES AUTRES CATEGORIES DONT :</u>  Café, Chaussures de tous genres, Cola, Détergents, Huiles, Gomme, Laine, Laits, Nattes, Nettoyants, Savons, Sel Importé, Sucres en Poudre ou Morceaux, Tissus etc.	43,142	56,0736

Catégories	Désignation des Marchandises	PRIX PAR LITRE ET PAR KM EN FCFA	
		Comptant	Réquisit°
4 <sup>ème</sup> Catég.	<u>HYDROCARBURES EN VRACS, EN FUT OU EN BIDONS</u> Cut back, Diesel oil, Essence, Gasoil, Kérosène, Naphte, Pétrole, Fuel. N.B : Les frais de transport se calculent en multipliant directement le nombre de litres par la distance et le tarif. On ne tiendra plus compte des frais « d'embarquement et de débarquement ».	0,10218	0,110099

Catégories	Désignation des marchandises	PRIX PAR TONNE ET PAR KM EN FCFA	
		Comptant	Réquisit°
4 <sup>ème</sup> Catég.	<u>LUBRIFIANTS ET DERIVEES DES HYDROCARBURES</u>		
	- Graisses, Huile moteur, Lubrifiants divers, Bitume, etc.	47,916	62,2776
	- Bitume pure densité..... 1,035..	47,916	62,2776
5 <sup>ème</sup> Catégorie	A/ <u>BOISSONS ALCOOLISEES DONT :</u> Bière en bouteille ou canette, Liqueurs dont : Cognac, Brandy, Dra boule, Crème de Cacao, Crème de menthe, vin importé de toute sorte whisky, gin, scotch vodka . etc.	70.752	91.9644

5 <sup>ème</sup> Catég. (suite)	<u>B/ DENREES PERISSABLES DONT :</u>  Fruits et légumes (nécessitant réfrigération), produits pharmaceutiques, Poissons frais, Viandes.	70,752	91,9644
	<u>C/ PRODUITS SANITAIRES DONT :</u>  Kleenex, Papier de toilette, Serviettes sanitaires etc.	70,752	91,9644
	<u>D/ ARTICLES DE QUINCAILLERIES ET DE PLOMBERIE ET ARTICLE DE SPORT DONT :</u>  Arrosoirs, Chaudières. Bains, Balais, Bols de toilette, Tuyaux d'arrosage, Canne de pêche, Casseroles, Chaudrons de toutes sortes pour la cuisson, Robinets, Chaudières en plastique ou en métal, Clous, Cauris à lingerie, Haches et manches de haches, Lavabos, Lampes de poche, Marteau, Outils de toutes sortes, Peintures en canettes métalliques, panier à lingerie, sac de plastique, Toile de fenêtre etc.	70,752	91,9644
	<u>E/ MATERIEL ELECTRONIQUE DE CONSTRUCTION DOMICILIAIRES ET D'EDIFICES DONT :</u>  Fils de câble électriques, Fictures électriques, Fusibles, Lustras, Prises de courant etc.	70,752	91,9644
	<u>F/ OBJET FRAGILES DONT :</u>  Ampoules électriques, Lampes électriques ou de gaz, Piles électriques, Vaisselles, verrerie et tout autre objet de même nature etc.	70,752	91,9644

<p>5<sup>ème</sup> Catég. (suite)</p>	<p>G/ <u>OBJET PRECIEUX ET DE VALEUR DECLAREE</u> DONT : Appareils de radio et de télécommunication, bracelets, cadrans, colliers, Horlogerie, montres.</p> <p>H/ <u>AUTRES PRODUITS DONT :</u> Papeterie de tous genres, Parfums, Produits de Beauté, Tabac, Thé etc.</p> <p>I/ <u>MATIERES DANGEREUSES CORROSIVES ET</u> <u>EXPLOSIVES DONT :</u> Carabines, Fusils, Munitions, Acides, Acétylène, Calcium en sac oxygène, Dynamite.</p> <p>J/ <u>PRODUITS ALIMENTAIRES MANUFACTURES DONT :</u> Confiseries, Conserveres, Farines, pâtes alimentaire, Semoule.</p> <p>K/ <u>BOISSONS NON-ALCOOLISEES DONT :</u> Coca-Cola, Crush, Jus de tous genres, limonade, Pepsi-Cola, seven-up etc.</p>	<p>70,752</p> <p>70,752</p> <p>70,752</p> <p>70,752</p> <p>70,752</p>	<p>91,9644</p> <p>91,9644</p> <p>91,9644</p> <p>91,9644</p> <p>91,9644</p>
<p>6<sup>ème</sup> Catégorie</p>	<p>A/ <u>VEHICULES, PIECES POUR REPARATION DE</u> <u>VEHICULES MOTORISES DONT.</u></p> <p>a) jusqu'à 2 tonnes.....</p> <p>b) au-delà de 2 tonnes jusqu'à 4 tonnes.....</p> <p style="text-align: center;"><u>Droits Fixes sur Véhicules</u></p> <p>a) jusqu'à 2 tonnes .....7.720 FCFA</p> <p>b) au-delà de 2 tonnes..... 10.320 FCFA</p>	<p>138,930</p> <p>169,871</p>	<p>150,5064</p> <p>184,0344</p>

<p>6<sup>ème</sup> Catégorie</p>	<p><u>B/ MASSES INDIVISIBLES, MACHINERIE LOURDES DE CONSTRUCTIONS ET D'AGRICULTURE, PIÈCES DETACHÉES.</u></p> <p>Appareils de levage, bouilloires, chargeurs, Chaudières, Engins agricoles ou Forestiers, Grues mobiles, Moteurs électriques, Niveleuses, Remorques (spécialisées pour le transport lourd), Tracteurs :</p> <p>a) Plus de 1 tonne et moins de 2 tonnes.  b) Plus de 2 tonnes et moins de 4 tonnes.  c) Plus de 4 tonnes et moins de 7 tonnes.  d) Plus de 7 tonnes et au-delà ainsi que les véhicules au-dessus de 4 tonnes et les citernes.....</p>	<p><del>144,7187</del>  201,0781  202,3450  219,1337</p>	<p><del>156,7775</del>  191,7025  219,2025  237,39375</p>
	<p><u>Droits Fixes sur Engins</u></p> <p>a) Engins de moins de 4 tonnes :... 7.720 CFA.  b) à partir de 4 ts et citernes :10.320 CFA</p> <p><u>C/ APPAREILS MENAGERS DONT :</u></p> <p>Congélateurs, Cuisinières électriques ou à gaz, Emballages vides.  Humidificateur d'air, laveuse de vaisselle, réfrigérateurs, sècheuse électrique.</p> <p><u>D/ MEUBLES DE TOUTES SORTES ET MATELAS :</u></p> <p>Armoires, Buffets, Bureaux, Divers, Fauteuils.</p>	<p>91,025  95,025</p>	<p>118,338  118,338</p>

<p>5<sup>ème</sup> Catég. (suite et fin)</p>	<p>E/ <u>MATERIAUX D'ISOLATION DONT :</u></p> <p>Sture mousse, Laine minérale, liège, et tous les autres produits similaires, tuyaux en tôle ondulée, tuyau d'argile, tuyau en fibre ou en amiante</p> <p>F/ <u>BAGAGES :</u></p> <p>Supplément en dessus de la franchise accordée et les bagages accompagnés, par tonne et par km.</p> <p>Franchise passagers de 4<sup>ème</sup> classe ..... 20 Kg  Franchise passagers de 3<sup>ème</sup> classe..... 30 Kg  Franchise passagers de 2<sup>ème</sup> classe..... 40 Kg  Franchise passagers de 1<sup>ère</sup> classe..... 50 Kg  Franchise passagers de cabine de luxe : 60 Kg</p> <p><u>N. B :</u></p> <p>a) En plus des Droits Fixes, il faut tenir compte des frais d'Embarquement et de débarquement dans tous les cas dans la taxation.</p> <p>b) Le fret des points A et B de cette catégorie (6è) est assujetti à un facteur d'arrimage de 1,5 m3 (<u>taxation au poids volumique</u>).</p>	<p>91,025</p> <p>91,025</p>	<p>118,338</p> <p>118,338</p>
<p>7<sup>ème</sup> Catég.</p>	<p><u>VEHICULES SUR BATEAUX COURRIERS</u></p> <p>Droits fixes ..... 7.720 FCFA</p> <p><u>NB.</u> En plus des droits fixes, les taxes d'Embarquement et de débarquement doivent être décomptées. Les véhicules assujettis à un facteurs d'arrimage de 1,5 m3 par tonne. L'excédent de 1,5 m3 par tonne sera facturé au prorata.</p>	<p>217,085</p>	<p>235,16625</p>
<p>-</p>	<p><u>Bulletins de bagages</u></p>	<p>60,00</p>	<p>-</p>

PARAGRAPHE 2

FRAIS DE TRANSIT

Note : Les frais de transit sont tous les frais occasionnés par le transport de la marchandise, autres que « les frais de transport » proprement dit, depuis la réception jusqu'à la livraison.

A. OPERATION DIVERSES

Opérations de camion ou wagon à magasin d'une part et de magasin à camion ou wagon d'autre part.

	Tarif par tonne et par opération en FCFA <u>COMPTANT</u>	Tarif par tonne et par opération en FCFA <u>A FACTURER</u>
	a) Colis courants jusqu'à 300 kg	401,5
b) Colis de plus de 300 kg	668,8	802,56
c) Colis de plus de 500 kg	1338,7	1606,44
d) Colis de plus de 1.000 kg	2677,4	3212,88

B. TAXES D'EMBARQUEMENT ET DE DEBARQUEMENT

	Tarif/tonne en FCFA <u>COMPTANT</u>		Tarif/tonne en FCFA <u>A FACTURER</u>	
	Embarq.	Embarq.	Débarq.	Débarq.
a) Taux applicables lorsque le client n'effectue pas aucune opération d'embarquement et de débarquement.....	1 338,7	1 338,7	1 606,44	1 606,44

b) Des tarifs spéciaux sont consentis dans les circonstances suivantes :

b-1. Lorsque le client effectue lui même soit le débarquement soit le déchargement, une réduction de 25% sur l'opération lui est accordée.

b-2. Lorsque le client effectue lui même les deux opérations une réduction de 50% lui est accordée.

b-3. Majoration pour vrac : Pour les marchandises en vrac, la taxation de manutention est augmentation de 50%.

### C) TAXES DE COMPTAGE

Lorsque, pour les expéditions composées de colis de moins de 10 kg, l'expéditeur spécifie le nombre de colis ou objets, il est perçu une taxe de comptage, cette taxe n'est applicable que pour les expéditions de plus de 100 Kilos.

### D) SURESTARIS

Le délai normal imparti pour le déchargement ou le chargement d'un chaland, d'une barge ou de toute autre embarcation, et lorsque les opérations de manutention sont à la charge du client est de 72 heures.

Ce délai est porté à 120 heures pour les citernes d'hydrocarbures (en vrac) quand les opérations de dépotage sont assumées par le destinataire ou l'expéditeur.

Passés de ces délais, l'immobilisation des unités est décomptée et tarifée comme suit :

- Chalands, Barges, Bateaux Courriers : 296,36 Fr. par jour et par tonne de capacité de charge.
- Citernes : 0,324 Fr. par jour et par litre.

### E/ FRAIS DE RECONDITIONNEMENT DES COLIS

Au départ ainsi qu'à l'arrivée, l'état des colis peut mal se présenter ; interdisant toute manipulation, il y aura lieu de procéder au reconditionnement.

- Cerclage d'un carton ..... 71,75 FCFA par carton
- Petite caisse sans cerclage. .... 106,25 FCFA par caisse
- Petite caisse avec cerclage ..... 138,75 FCFA par caisse
- Grande caisse sans cerclage ..... 180,00 FCFA par caisse
- Grande caisse avec cerclage ..... 210,00 FCFA par caisse
- Re-ensachage sans fourniture de sac..... 71,75 FCFA par sac
- Re-ensachage avec fourniture de sac ..... 71,75 FCFA par sac plus le prix d'un sac.
- Enfûtage ou transvasement de produits en fûts .....1300,00 FCFA sans fourniture de fût. Ajouter le prix d'un fût en cas de fourniture de fût.

F/ GARDIENNAGE :

Après avis notifié par écrit au client, le délais d'enlèvement des marchandises à quai est fixé à 48 heures.

Les frais de gardiennage des marchandises à l'abri des intempéries, des vols, d'incendies etc... sont déterminés par les barèmes suivants :

Tarifs par tonne et par jour en FCFA.

DELAI	POIDS					
	Jusqu'à 5 t	Plus de 5 t et Jusqu'à 10 t	Plus de 10 t et jusqu'à 25 t	Plus de 25 t et jusqu'à 50 t	Plus de 50 t jusqu'à 100 t	Au delà de 100 tonnes
- Au delà de 48 heures et jusqu'au 10 <sup>ème</sup> jour inclus ...	874 F	579,6 F	349,6 F	175,95 F	121,9 F	87,4 F
- A partir du 11 <sup>ème</sup> Jour et jusqu'au 15 <sup>ème</sup> jour inclus....	1.150 F	777,4 F	460 F	230 F	159,85 F	133,4 F
- A partir du 15 <sup>ème</sup> jour et jusqu'au 30 <sup>ème</sup> jour inclus.....	1459,35F	995,9 F	591,1 F	294,4 F	198,95 F	154,1 F
- A partir du 30 <sup>ème</sup> jour.....	1749,15F	1170,7F	701,5 F	304 F	230 F	175,95 F

Les tarifs de magasinage (mise en magasin) sont identiques à ceux du gardiennage

PARAGRAPHE 3

TARIFS DES TRANSPORTS DES PASSAGERS

PRIX DU VOYAGEUR AU KILOMETRE

<u>CLASSES</u>	<u>Mode de paiement</u>	<u>BATEAUX COURRIERS</u>	<u>AUTOMOTEURS</u>
<u>Luxe</u>	Comptant	182,479	-
	Réquisition	238,0884	-
<u>1<sup>ère</sup></u>	Comptant	95,117	-
	Réquisition	134,9436	-
<u>2<sup>e</sup></u>	Comptant	70,015	-
	Réquisition	99,33	-
<u>3<sup>e</sup></u>	Comptant	40,513	-
	Réquisition	57,5256	-
<u>4<sup>e</sup></u>	Comptant	9,669	9,669
	Réquisition	15,1932	15,8838

N.B. ces tarifs, composés du passage, du couchage et de la nourriture, ne comprennent pas les taxes instituées ou qui pourraient être instituées à titres divers pour les classes de luxe, 1<sup>ère</sup>, 2<sup>e</sup>, et 3<sup>e</sup>.  
Les tarifs de 4<sup>e</sup> classe ne comprennent que le passage.

## PARAGRAPHE 4

### DISPOSITION DIVERSES

#### A. LA TAXATION :

Pour l'établissement des taxes, les barèmes sont établis sur le poids de la marchandise à moins d'indications contraires.

Les taxes comprennent le fret, les frais de manutention, le transit et toutes autres frais accessoires définis au tarif ou convenus entre la compagnie et le chargeur.

Sont à la charge du client le pesage et la taxe de quai, la taxe sur la valeur ajoutée (T.V.A.) et de façon générale tous les frais perçus par la Compagnie pour le compte des administrations publiques.

La taxe ainsi établies est arrondie au franc le plus proche.

#### B. LE PORT DU

Toute expédition payable à destination est interdite ; (sauf dérogation spéciale de la Direction Générale)

#### C. MINIMUM DE PERCEPTION

- Minimum de perception sur fret : port payé .....	1.625 FCFA
- Minimum de perception sur passagers .....	772 FCFA
- Minimum de perception animaux .....	1.070 FCFA

Les différents postes de taxation seront décomptés par les services comptables de la Compagnie Malienne de Navigation.

Toutefois il est indispensable que soient mentionnés :

- la nature de la marchandise,
- son poids,
- le parcours etc.

#### D. FRAIS FIXES

Etablissement des connaissements et des billets de passage :

- connaissance .....	352 FCFA
- Billet de passage Comptant :	220 FCFA
- " " " " requisit°:	264 FCFA

Note : Billet de passage

Le billet de passage est uninominal et non cessible. La gratuité du transport est accordée en toute classe aux enfants de moins de trois (3) ans.

Le demi tarif est appliqué aux enfants de trois ans (3) à moins de sept (7) ans.

Le plein tarif est appliqué à partir de sept (7) ans accomplis.

#### E. DROITS FIXES

Les droits fixes sur remorquage et le transport d'animaux, remplacent les taxes d'embarquement et de transit.

Ils sont complémentaires aux taxes d'embarquement et débarquement, pour le transport des véhicules, si les opérations de manutention sont effectuées réellement par les soins de la Compagnie.

#### F. MAJORATION DE BASSES EAUX

La majoration de basses eaux est de 36% du montant du fret. Elle est applicable dès que la côte à Koulikoré atteint 2,30 m.

#### G. DEBOURS

Les frais de commission sortie de caisse dans tous les cas de règlement d'espèces à des tiers (transporteurs, intermédiaires etc..) sont fixés au taux de 5%.

H. DECHETS DE ROUTE

(article 44 du cahier de charges)

La Compagnie ne répond pas des déchets de route normaux.

Marchandises	Déchets de route normal	Marchandises	Déchets de route normal
1*) <u>Déchets par coulage</u>		2*) <u>Déchets par dessiccation ou par tamisage.</u>	
Beurre de karité, boissons et liquides en fut, bouteilles et damnes Jeanne.....	2%	- Arachide, café vert, thé, peau brute, peau sèches, poissons secs, tabacs en feuilles, sels en barres, ciment, sel en sacs etc.	2%
2*) <u>Carburants</u>		- Riz, mil, sucre, farine, féculs, épices, drogueries, charbon de bois etc.....	2%
- En fûts en tôle de 15/10 <sup>ème</sup> au moins.....	1%		
- En fûts en tôle d'épaisseur inférieure à 15/10 <sup>ème</sup> .....	2%		
- En citerne	1%		
- Savon en fûts, huiles, graisses, suifs, saindoux.....	2%		

Cette liste n'est pas limitative. Pour les marchandises non inscrites au tableau ci-dessus le déchet de route sera fixé d'accord parties avec un maximum de 2%.

^

I - Remises et Réductions Diverses

Des tarifs spéciaux pourraient être accordés dans les cas suivants :

a) Réduction pour couverture d'un compte avance sur transport

Lorsque le client paye en début de campagne, à titre d'avance, 30% du prix des transports confiés à la COMANAV, il bénéficie d'une remise de 3% sur les factures émises.

b) Voyages organisés

La Compagnie consentira une réduction sur les frais de transport toute association, organisation, et autre collectivité désirant effectuer des voyages ou excursions aller et retour à bord des bateaux Courriers.

Le taux de cette réduction est de 5% pour tout groupement au delà de 10 personnes, seulement si le paiement s'effectue au comptant.

ANNEXES

<u>Numéro</u>	<u>Désignation</u>	<u>Tarifs par tête/Km</u>
		<u>Comptant</u>
Annexes I	<u>Uniquement sur chaland et automoteur</u>	
	<u>Animaux Sauvages</u>	
	Lions, panthères, singes en cage, etc. : .....	55,00
	<u>Animaux domestiques</u>	
<u>Animaux</u>	Chameaux et dromadaires.....	22,00
	Chevaux, bœufs, vaches.....	11,00
	Anes, mulets, porcs.....	5,00
	Chèvres, moutons, biches.....	3,00
	Chiens, et chats muselés.....	2,00
	Volailles.....	0,33

Numéro	Désignation	Tarif/Tm*/km		Droit Fixe
Annexe II	<u>Remorquage d'Embarcation ou de pirogue par Km</u>	Comptant	Réquisit*	
	Embarcation de moins de 5m et de moins de 3 tonnes	44	59,4	1000
	<u>Pirogues</u>			
	Embarcation de plus de 5m et de moins de 3 tonnes...	89	113,52	1200
	<u>Embarcat.*</u>			
	Embarcation de plus de 5m et de plus de 3 tonnes...	134	167,64	1800
	Embarcation de plus de 8m et de plus de 3 tonnes...	251	307,56	2750
	Embarcation de moins de 5m et de moins de 10 T	301	368,28	2400
	Embarcation de plus de 5m et de plus de 10 tonnes	503	609,84	3500
	Embarcation de plus de 8m et de plus de 10 tonnes	670	929,28	7200
	N.B : * = Tonne métrique			

Annexe III	<u>Cycles et Motos</u>		
Motos & Cycles	Les cycles et motos sont assujettis aux tarifs de 5 <sup>ème</sup> catégorie		

Numéro	Désignation	Tarif/1000FCFA/Km
Annexe IV	<u>Transport de Fonds</u>	
	Taxe spéciale par tranche :	
	Jusqu'à 10 Millions par 1000 et par Km	0,0034
	Jusqu'à 50 Millions par 1000 et par Km	0,0100
	Au delà de 50 Millions par 1000 par Km	0,0160
	<u>Note</u> : A cette taxe, ajouter les frais de transport normal calculés au poids réel en 3 <sup>ème</sup> catégorie (43,142 FCFA/Km)	

Koulikoro, le 13 juillet 2001

LE PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL

Compagnie Malienne de Navigation  
B.P : 10 Koulikoro  
Le Président Directeur Général

Y. DIALLO

Ingénieur des Constructions Civiles

**TROISIEME PARTIE :**  
**RECOMMANDATIONS**

## **I - LIBERALISATION DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS FLUVIAUX**

A l'évidence, la libéralisation des transports fluviaux au MALI s'impose.

Les perspectives existentielles de la COMANAV, telle qu'elle se présente aujourd'hui à l'automne 2002, sont très mauvaises.

En résumé :

1. Le parc flottant de la COMANAV est de plus en plus ancien et très peu ou mal entretenu - si bien, qu'avant cinq ans, si aucun investissement de maintenance ou de renouvellement sérieux n'est réalisé, ce parc ne sera plus du tout opérationnel. A titre d'exemple, le bateau passager « Général SOUMARE » est bloqué à KOULIKOURO par suite d'absence des pièces de rechanges nécessaires à sa propulsion.
2. Les conditions d'exploitation sur les fleuves Niger, Sénégal, leurs affluents et les canaux sont de plus en plus difficiles à cause de la quasi absence d'entretien (pas de dragage, pas de dérochage, pas de balisage...) et la sécheresse.

En conséquence, la durée de navigabilité, pour la COMANAV, ne pourra pas dépasser 4 à 5 mois, qui pourraient même devenir 3 à 4 mois, alors qu'elle dépassait 6 mois il y a une dizaine d'années.

Par ailleurs, les infrastructures portuaires sont souvent inexistantes et peu entretenues.

3. Le trafic potentiel ne va pas croître beaucoup et pourrait même stagner, voire décroître, compte tenu de la situation économique mondiale et malienne en particulier, et de la concurrence de la route (notamment celle de l'espoir). On peut penser que l'accroissement du trafic sera limité au grand maximum à la croissance démographique (plus ou moins 2,5% annuel), car dans cette zone de KOULIKOURO à GAO, il n'y a pas de grands projets d'infrastructures concrets.

Donc la COMANAV et le secteur informel doivent se partager ce trafic.

4. La situation « EPIC » de la COMANAV et sa mission de service public l'empêche d'avoir une politique de gestion de type entreprise privée, et la bride dans son dynamisme et dans sa tarification.
5. L'Etat du Mali comme une grande partie des Etats se recentre, par principe et aussi par absence de moyens financiers, sur ses missions régaliennes de police, justice et monnaie tout en veillant à la notion sociale de service public et laisse le secteur privé s'occuper bien mieux que lui de tous les autres domaines où la concurrence saine doit pouvoir s'exercer pour le meilleur profit du citoyen - consommateur.

C'est, en outre, qu'on l'accepte ou non - une exigence forte des partenaires au Mali dans le cadre des programmes d'ajustement structurel qui visent tous au désengagement progressif de l'Etat au profit du secteur privé.

On a vu dans ce rapport que la COMANAV est donc condamnée à brève échéance si rien n'est fait, puisque son trafic est capté de plus en plus par le secteur privé, et bientôt aussi par la route.

Il y a donc urgence pour le gouvernement malien à prendre des décisions par rapport au transport fluvial et à la COMANAV.

Le consultant énumèrera ci-après les différentes solutions juridiques.

Mais le consultant résume d'abord ses convictions :

1. La COMANAV est condamnée à très brève échéance (moins de 5 ans) si aucune mesure draconienne n'est prise.
2. Le secteur informel - les pinassiers principalement - s'est fortement développé au détriment de la COMANAV, grâce à son dynamisme, mais grâce, aussi, à l'absence de réglementation tant au niveau institutionnel que technique et sans grand souci de la sécurité des passagers et du fret.

Ce secteur informel remplit cependant en quelque sorte une mission de service public et doit être à ce titre, non seulement protégé, mais encouragé.

3. La réglementation quasi inexistante dans ce secteur, doit être mise en place, tout spécialement pour protéger la clientèle des pinassiers, et l'Etat qui pourrait être mis en cause par des particuliers.
4. Autant la concurrence du secteur informel est utile pour la population et également pour la COMANAV qui est obligée de se remettre en cause, autant la concurrence de la COMANAV reste potentiellement nécessaire pour éviter un monopole du secteur privé.
5. La COMANAV, redimensionnée, ce qui signifie délestée d'un certain nombre de navires obsolètes, préalablement réhabilitée c'est à dire viabilisée, soutenue par l'Etat à cause de certaines missions obligatoires de service public, confiée à des opérateurs privés et gérée au plus près, doit pouvoir être rentable et participer favorablement au secteur des transports fluviaux du Mali.

En conclusion, le consultant pense que la Compagnie Malienne de Navigation reste utile et rentable, à la condition que son cadre institutionnel soit transformé radicalement.

## 1.1 - LES DIFFERENTES SOLUTIONS JURIDIQUES

Il existe quatre alternatives au système institutionnel actuel de la COMANAV :

- 1 - la cession d'actifs,
- 2 - la concession,
- 3 - l'affermage,
- 4 - le contrat de gestion

On exposera ci-après brièvement ces quatre solutions :

### La cession d'actifs

Cette modalité repose sur une vente des installations et matériels de la COMANAV. L'Etat se désengage totalement du secteur et laisse libre cours à la concurrence des privés.

C'est la solution la plus simple, mais c'est la politique de l'autruche.

Cette solution a plusieurs inconvénients :

1. Elle entraîne ipso facto des licenciements, peut être 200 personnes au total,
2. L'Etat ne doit pas penser récupérer beaucoup d'argent sur la vente des bateaux. Le consultant a un effet interrogé les pinassiers à ce sujet : aucun n'est en principe intéressé à racheter la flotte de la COMANAV (sauf peut être des barges), car cette flotte n'est rentable qu'à partir d'un certain tonnage transporté (600 tonnes par exemple pour le Meguetan)

Les privés sont unanimes pour dire que la capacité optimale des bateaux est :

40 à 50 T de fret 50 passagers Tirant d'eau maximum 1 mètre
---

Donc une vente aux enchères de la flotte COMANAV pourrait n'intéresser personne.

3. L'Etat a le devoir d'assurer au mieux le transport des populations et du fret. Or, s'il se désengage du secteur fluvial, qui s'intéressera par exemple au tronçon TOMBOUCTOU - GAO, qui à l'évidence génère un faible trafic passagers et fret et est donc un tronçon pas ou peu rentable ? C'est encore plus vrai dans le sens GAO - TOMBOUCTOU.

Cette solution peut être cependant tempérée par le fait que l'Etat pourrait céder les actifs, en constituant des lots. Et l'Etat prévoirait un régime particulier pour un lot de référence qui serait plus intéressant à racheter, mais qui aurait une mission de service public. Cette solution est par exemple en principe retenue par le CONGO - BRAZZAVILLE qui privatise actuellement ses transports fluviaux

## La concession

Cette modalité qui consiste à confier à un (ou plusieurs) opérateur économique la gestion de l'ensemble (ou partie) des activités de la COMANAV. C'est une délégation de service public, dont le régime juridique dépend des termes du cahier des charges qui définit en particulier :

- L'organisation du service
- Les obligations de service public imposées au concessionnaire
- Les conditions d'exercice du service concédé
- Les moyens que le concessionnaire doit mettre en action
- Les termes du contrat du concédant sur le concessionnaire
- Les conditions générales de la concession (durée, obligations, tarifs, etc...)

L'opérateur privé, sur la base du contrat de concession :

- ◆ exploite, à ses risques et périls, l'ensemble du service public, facture les services aux usagers et clients et se fait payer directement, et ceci pendant une période relativement longue,
- ◆ reçoit le droit d'usage des équipements et prend la responsabilité de leur renouvellement quand ils sont nécessaires pendant la durée de la concession,
- ◆ est responsable de la réalisation et du financement des investissements nouveaux, sans que, normalement, financièrement lui confère un droit de propriété sur les équipements et ouvrages concédés,
- ◆ remet l'ensemble des équipements de la concession au Concédant à la fin du contrat et selon les modalités financières prévues par ce contrat.

Les avantages de la concession sont en premier lieu le désengagement de l'Etat en termes d'investissements.

En outre, le système de la concession présente l'avantage de responsabiliser le concessionnaire puisqu'en principe c'est lui qui doit acquérir de nouveaux équipements et assurer la maintenance du matériel et des ouvrages.

En outre, les cahiers des charges des concessions peuvent prévoir qu'une indemnité sera payée au concessionnaire, au cas où il se retirerait de la concession de façon anticipée.

Enfin, la durée de la concession est suffisamment longue (20 - 25 ans par exemple) pour que le concessionnaire rentabilise ses investissements.

La concession présente cependant des inconvénients :

- Ce n'est pas évident de trouver des investisseurs ayant les compétences techniques nécessaires, et très particulières dans ce domaine du transport fluvial.
- Les procédures juridiques, au cours de la concession, peuvent être lourdes s'il s'agit de modifier le cahier des charges ;
- Mais surtout, si l'obligation est faite au concessionnaire d'acquérir des équipements, cela limitera le nombre de candidats ;
- L'État du MALI le sait bien, puisqu'il a déjà été confronté à ce problème, par exemple à l'occasion de la privatisation de la gestion des chemins de fer.
- Enfin, le risque existe que le concessionnaire privilégie les activités les plus rentables (fret plutôt que transports passagers) et les tronçons intéressants (MOPTI - TOMBOUCTOU)

### L'affermage

L'affermage est une modalité où l'opérateur privé :

- Exploite l'ensemble du service public, facture directement les services aux consommateurs et recouvre l'ensemble des recettes correspondantes,
- Ne réalise pas et ne finance pas les investissements de développement et de renouvellement d'infrastructures,
- Se limite à la réalisation et au financement de ses équipements d'exploitation propres
- Ne finançant pas les investissements, il verse à ce titre à l'affermant des redevances. Normalement, le contrat d'affermage est plus court que le contrat de concession, car les retours sur investissements demandés par les opérateurs privés sont dans des délais beaucoup plus brefs.

Ceci nécessite qu'il y ait en face du fermier une structure étatique susceptible de le contrôler.

Les avantages de l'affermage sont principalement :

- Un nombre plus élevé de candidats intéressés à la reprise,
- La possibilité pour l'État de continuer à obtenir des prêts et dons des bailleurs de fonds
- La possibilité pour l'État de rester un acteur actif du transport fluvial (réglementation, tarification, etc...) sans s'occuper de la gestion quotidienne.

A titre indicatif, cette solution est celle qui vient d'être retenue pour les transports fluviaux de la RCA.

## Le contrat de gestion

L'Etat confie par un simple contrat de gestion tout ou partie des activités à un partenaire stratégique qui a pour unique mission de gérer les activités pour son compte.

Cette solution devrait normalement être une stratégie à court terme. Elle permet souvent de préparer une société d'Etat à une gestion privée ou d'obtenir le rétablissement des comptes d'une société en difficulté.

### 1.2 - PROPOSITIONS POUR LA COMANAV

Sur la base de ses enquêtes sur le terrain, le consultant pense que :

1. L'Etat n'a plus les moyens de financer les transports fluviaux, et encore moins de les renflouer (le comble pour un navire !),
2. La mission de l'Etat n'est pas (ou n'est plus) de gérer quotidiennement l'économie, mais d'en fixer les grandes lignes et de contrôler,
3. L'Etat a cependant le devoir de veiller à ce que la possibilité pour le citoyen d'être transporté - qui est une liberté et un droit - soit assurée, si non par lui, du moins par une entité qu'il se substitue dans le cadre d'une mission qui relève d'une activité privée à connotation de service public.
4. L'Etat ne peut pas renoncer à la sécurité du transport fluvial. Il exerce déjà ses responsabilités dans le transport routier, et cela marche.  
L'Etat doit donc, de la même manière réglementer le transport fluvial.
5. Il sera très difficile de trouver, au-delà des pinassiers, des investisseurs maliens ou étrangers, intéressés à investir dans une société de transport fluvial de façon complète et significative, c'est-à-dire avec un objectif de service public.  
Ce qui est possible, c'est de trouver quelques personnes prêtes à tenter leur chance pour une action ponctuelle bien ciblée : il existe par exemple actuellement un privé qui souhaite avoir l'autorisation de navigation pour un bateau entre KOULIKOURO et MOPTI.
6. Si aucune mesure n'est prise dès maintenant, vis à vis de la COMANAV, et si l'Etat, parallèlement, ne veut pas y injecter d'argent, le dépôt de bilan de cette société est inévitable dans les deux ou trois années à venir.

Le consultant SOERNI considère donc qu'il y a un choix entre deux solutions à mettre en place dès 2004 pour l'avenir du transport fluvial au MALI.

## 1<sup>ère</sup> solution : PRIVATISATION COMPLETE DU TRANSPORT FLUVIAL

Ceci signifie que l'Etat ferme la COMANAV et essaie de vendre au mieux ses actifs, mais sans beaucoup d'illusions (les bateaux courriers pourraient être transformés en hôtel flottant restant à quai)

L'Etat s'occupe du plan social.

L'Etat crée à KOULIKOURO un musée du souvenir dans l'un des bâtiments de la COMANAV.

Parallèlement, l'Etat met en place une réglementation ferme du transport fluvial.

Celle-ci passe essentiellement par l'obligation pour tous bateaux exerçant une activité lucrative de transport de frêt et/ou de passagers, d'être en possession d'une « carte de transport ».

Cette carte serait renouvelée chaque année à trois conditions :

- Etre immatriculé à la Direction régionale des transports,
- Avoir payé chaque année la « taxe de transports fluviaux » T.T.F.,
- Avoir subi chaque année le contrôle technique avec succès.

L'assurance pourrait ne pas être rendue obligatoire. Les clients auront vite fait d'apprendre, qui est ou n'est pas assuré.

D'ailleurs, le nombre de pinassiers va sans doute diminuer sensiblement

Déjà, la concurrence est parfois sévère, mais dans l'avenir, surtout dans cette solution où la COMANAV n'existe plus, les clients préféreront voyager dans des pinasses :

- Techniquement améliorées : la coque devrait être en acier, et au minimum, le fond serait renforcé ; la motorisation sera marinisée et les inverseurs/réducteurs mis en place.  
Un moteur de secours pourrait être prévu,
- Assurées
- Ayant subi leur contrôle technique annuel (on peut imaginer qu'une croix blanche soit peinte sur tous les bateaux ne respectant pas la légalité, à l'image de ce qui est fait sur les maisons construites sans permis).

Et tout ceci, même si les tarifs augmentent en conséquence.

La concurrence entre les pinassiers (et les deux syndicats) devrait jouer en faveur des consommateurs.

On pourrait imaginer que deux ou trois propriétaires de pinasses, parmi les plus dynamiques et fortunés, fassent construire deux ou trois navires, bien étudiés, pouvant partiellement assurer les transports spéciaux dont s'occupait la COMANAV, et notamment le transport d'engins publics et de vracs solides, sur le tronçon MOPTI - TOMBOUCTOU.

Dans cette solution, de privatisation totale, on part du principe que tout le trafic d'hydrocarbures est fait par route.

Le transport fret et passagers entre TOMBOUCTOU et GAO pourrait faire l'objet de « Contrats de gestion » passés annuellement par l'Etat, à la suite d'appels à concurrence et à des conditions privilégiées.

### 2<sup>ème</sup> solution : COHABITATION D'UN SECTEUR PUBLIC MODERNISE ET DU SECTEUR PRIVE

L'Etat décide de confier la gestion de la COMANAV à un ou des privés, malien(s) ou étranger(s),

Le consultant SOERNI pense que techniquement la solution de l'affermage pour une durée de 9 ans renouvelable est peut être la plus simple et la plus rapide à mettre en place.

Comme cela a été dit auparavant, il n'est pas du tout évident de trouver des candidats, même pour l'affermage.

Tout dépendra du cahier des charges, bien sûr, et en particulier du loyer mensuel que le fermier devra payer au propriétaire, c'est-à-dire l'Etat à travers la société de patrimoine créée après dissolution de la COMANAV.

Il est possible également de ne pas créer de société de patrimoine et seulement de loger les actifs de l'ex-COMANAV dans une structure d'Etat pouvant déjà exister au sein, par exemple, du ministère des Finances.

Mais pour séduire des candidats, l'Etat devra surtout, préalablement, rendre belle la mariée.

C'est-à-dire que l'Etat devra impérativement repenser la flotte de la COMANAV comme le consultant le propose dans le chapitre suivant.

Cela passe à la fois par l'abandon d'une grande partie des navires et l'acquisition sur un montant estimé à deux milliards FCFA de deux ou trois petits bateaux modernes, performants et adaptés au trafic.

Parallèlement bien sûr, l'Etat réglemente le transport fluvial comme c'est détaillé dans la 1<sup>ère</sup> solution.

Dans cette solution, le siège de la COMANAV nouvelle, pourrait être déplacé à MOPTI, afin de se rapprocher du « lieu de consommation » principal, c'est-à-dire MOPTI - TOMBOUCTOU. On rappelle à ce sujet, qu'en 2001, les pourcentages du trafic de la COMANAV sont les suivants :

	Passagers	Fret
KKRO - MOPTI	0,87%	0,14%
MOPTI - KABARA	20%	82%

% du transport total effectué en 2001 par la COMANAV

Tout en sachant, que la ligne la plus rentable est MOPTI - KABARA, l'Etat pourrait cependant obliger le fermier à assurer une mission de service public - à des conditions privilégiées à définir - pour les tronçons peu rentables KABARA - GAO, voire KKRO - MOPTI.

Dans cette solution également, un musée de la navigation serait créé à KOULIKORO, aussi peut être le TOMBOUCTOU ou le KANKOU MOUSSA, transformés en hôtels flottants.

## **II - PROPOSITIONS TECHNIQUES**

Notre proposition pour de nouvelles acquisitions sera basé sur les constats suivants :

- Liaison rentable / distance
  - MOPTI - TOMBOUCTOU / 450 km environ
- Trafic moyen annuel pour les 5 prochaines années sur cette liaison
  - 9 000 passagers (70% des 13 000 passagers prévisionnels)
  - 6 000 tonnes de fret (80% pour 8 000 tonnes de fret prévisionnels)
- Nombre de liaison
  - 4 par semaine
- Période de navigation
  - 5 mois de mi-juillet à mi-décembre soit 22 semaines/an
- Tirant d'eau
  - 1 mètre environ

A partir de ces données, il apparaît que sur ce tronçon, les navires (2 dans un premier temps) devront avoir les caractéristiques principales suivantes :

- longueur : 25 à 27 mètres environ
- largeur : 6,5 m environ
- capacité passagers : 50 passagers
- capacité fret : 50 tonnes
- vitesse : 17 km/h environ

Le tonnage et le nombre de passagers tiennent compte de l'évolution du trafic à certaines périodes et de la rentabilité des navires sur l'année d'exploitation.

Le tableau joint ci-après montre que les coûts de consommation sont très élevés pour des puissances supérieures à 2 x 200 ch (nécessaires à l'obtention de vitesses plus importantes).

Le plan n° E 162-01 joint ci-après est assez représentatif du besoin. Il y aura lieu de tenir compte lors de l'étude détaillée du navire proposée du tirant d'eau et de l'immersion totale de l'hélice.

Le coût d'un tel navire est d'environ 575 millions de FCFA en construction locale.  
Le calcul de rentabilité serait le suivant.

- Pour une unité, les recettes minimales pourraient être les suivantes :
  - 4 500 passagers (9 000 : 2) x 15 000 FCFA = 67 500 000 FCFA/an
  - 3 000 tonnes de fret (6 000 : 2) x 4 000 FCFA = 12 000 000 FCFA/an

Total	=	environ 80 millions de FCFA
Soit pour une semaine : 80/22	=	3,6 millions FCFA

- Pour une unité, et par semaine, les dépenses estimatives /semaine pourraient être de l'ordre de :
  - 1 million pour l'amortissement,
  - 0,75 million pour les frais d'entretien,
  - 0,25 million pour les frais de personnel,
  - et 2,1 millions pour les frais combustible et autres consommables.

Soit pour une semaine un total de : 4,1 millions FCFA

Pour compenser la différence avec les 3,6 millions et rentabiliser celle ligne de transport, il faut obligatoirement capter plus de passagers et de fret (11%) ce qui est tout à fait réalisable dans la mesure où :

- Les rotations seront planifiées et tenues,
- La sécurité et le confort des passagers et des marchandises seront acquises,
- Les coûts seront concurrentiels,
- Et que les nouveaux bateaux pourront accepter un surplus de transport.

Tout ces paramètres peuvent être obtenus par la COMANAV car les navires sont conçus pour embarquer plus de fret (15 à 20% voire plus suivant dispositions sur navire) et plus de passagers puisque le pont supérieur pourrait être rapidement (et à moindre coût) aménagé pour recevoir, sans problème, une trentaine de passagers supplémentaires (60%).

Tenant compte d'un amortissement de navire sur 25 ans, des frais de fonctionnement et de personnel pour ce genre d'unités ainsi que des perspectives de trafic énoncées ci-avant, il apparaît que sur le tronçon MOPTI - TOMBOUCTOU les coûts à la tonne (14 000 FCFA) et aux passagers (4 000 FCFA) devraient pouvoir être maintenus, dans le cas contraire, une augmentation des coûts (justifiés par la qualité du transport offert par la nouvelle COMANAV) de 20% serait nécessaire. L'autre option serait que l'État fasse un don à la COMANAV pour l'acquisition de ces 2 navires.

## SUR NAVIRE MIXTE : FRET / PASSAGERS DE 27 x 6,5 M ENVIRON

A la semaine et sur 22 semaines d'exploitation par an

Puissance installée	Vitesse obtenue km/h	Consommation totale L/h	Consommation pour 1 800 km / semaine*	Coût total à la semaine avec 1 L à 300 FCFA	Temps de navigation pour 1 800 km
2 x 500 ch = 1 000 ch	22,5 km/h environ	210 L environ	18 000 L environ	5 400 000 FCFA	86 h environ soit 3 jours ½
2 x 350 ch = 700 ch	20 km/h environ	150 L environ	13 500 L environ	4 050 000 FCFA	90 h environ soit 3 jours ¾
2 X 250 ch = 500 ch	18,5 km/h environ	105 L environ	10 200 L environ	3 060 000 FCFA	97 h environ soit 4 jours
2 x 150 ch = 300 ch	17 km/h environ	65 L environ	6 900 L environ	2 070 000 FCFA	105 h environ soit 4 jours ½

\* Cela correspond à l'exploitation du trajet MOPTI - TOMBOUCTOU sur 4 liaisons par semaine (4 x 450 km = 1 800 km)

En ce qui concerne les autres possibilités de transport, il nous semble judicieux de garder le MEGUETAN et le SONI ALI BER non motorisé pour des missions ponctuelles de gros volume de transport (pétrole et autres vracs).

On garde également les 2 barges KRUPP - 180 T - transformée en 2000 car elles restent un appoint pour le SONI ALI BER en cas de demande importante de transport de combustible.

Elles peuvent, de plus, être utilisées individuellement (volume transportable par barge de 33 000 litres).

Il semble nécessaire d'avoir également à disposition la barge QUARTZ pour le transport de véhicules et d'engins de travaux publics, ainsi qu'une barge auto-motrice type GOUINA pour le transport de fret solide (ciments, sable, graviers ou autres pour la construction).

Nous constatons qu'à part le MEGUETAN et la barge GOUINA (en état moyen), les autres unités retenues ne sont pas auto-motrices. C'est pourquoi, nous recommandons l'acquisition de 2 petits pousseurs de 300 CV (plan E 162-02) qui apporteront une grande souplesse d'utilisation à la COMANAV. Ces deux unités permettront de pousser certaines barges mixtes en cas de besoin complémentaires sur la ligne MOPTI - TOMBOUCTOU mais surtout pouvoir desservir les autres liaisons à raison d'un voyage par semaine (notion de service public). Si cette option est retenue, la remotorisation du SONI ALI BER ne serait plus prioritaire.

Tenant compte de cela, nous recommandons que les 2 bateaux passagers soient pourvus de genoux de poussée au cas où il leur faudrait emmener, ponctuellement, une barge.

Dans cette optique, il sera utile, également, de transformer deux autres barges KRUPP disponibles en barges mixtes-passagers (voir plan E 162-03 joint en annexe pour principe).

L'investissement pour les 2 pousseurs et les 2 transformations de barges est estimé à 850 millions FCFA (700 millions pour les 2 pousseurs et 150 millions pour les 2 barges).

Le total à investir en matériel naval serait de l'ordre de 2 milliards de FCFA.

Il faudra également sécuriser les appartements principaux tels que décrits dans les compte-rendus d'expertises joints à ce rapport.

### **III - PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES**

Quelque soit la solution retenue, il est nécessaire de réglementer le secteur fluvial au Mali, et d'autant plus si l'on veut renforcer la viabilité d'une « nouvelle COMANAV » selon les propositions du consultant.

Les quatre axes de réglementation sont les suivants :

- 1- Classification et immatriculation de toutes les unités,
- 2- Réglementation de la profession,
- 3- Etablissement d'un code de la navigation fluviale,
- 4- Mise en place d'un contrôle technique de toutes les unités fluviales,
- 5- En outre une formation professionnelle devrait être proposée à l'ensemble des intervenants du secteur.

### **3.1 CLASSIFICATION ET IMMATRICULATION DES UNITES**

Les pinasses sont en principe immatriculées auprès du syndicat des transporteurs fluviaux ou de la coopérative des transports fluviaux. C'est ainsi qu'on en dénombre environ 315. Mais elles ne sont sans doute pas toutes immatriculées.

L'immatriculation devrait être obligatoire pour tous les bateaux affectés au transport de marchandises dont le port en lourd est supérieur à 20 T métriques et pour ceux dont le déplacement est supérieur à 10 m<sup>3</sup>.

Des infractions devraient être prévues et appliquées par les brigades de gendarmerie avec rigueur. Par exemple : 50 000 FCFA à 400 000 FCFA d'amende et emprisonnement pour défaut d'obtempérer ou récidive.

Les syndicats ou coopératives des transporteurs fluviaux auraient l'obligation de transmettre la liste des immatriculations au Ministère des Transports pour ses statistiques et au Ministère des Finances pour ses besoins fiscaux.

### 3.2 REGLEMENTATION DE LA PROFESSION

Nous proposons que le Mali s'inspire en la matière du décret n° 91-731 du 23 Juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures, en France ; ce décret est joint en annexe C.

Ce décret résume bien les différentes réglementations à mettre en place.

Il est important que les pilotes des pinasses possèdent un permis correspondant à la taille de l'embarcation et à son usage.

Seraient dispensés de ce permis les conducteurs de bateaux non habitables (de moins de 5 m de long et moins de 20 km/h), l'âge minimum serait de 16 ans.

Par ailleurs, les pinassiers devraient également recevoir, après immatriculation de leurs navire, une « autorisation d'exercer » cette activité commerciale de transport.

Tout ceci n'est pas compliqué à organiser si la volonté existe.

Au niveau de la réglementation, on pourrait également imaginer de réserver à la COMANAV la navigation sur certains tronçons ou une perte du trafic.

### 3.3 ETABLISSEMENT D'UN CODE DE LA NAVIGATION

Il semble utile qu'outre un décret réglementant la navigation fluviale, un code de la navigation soit mis en place, comme il en existe ailleurs, et par exemple sur le fleuve Congo et ses affluents.

### 3.4 CONTROLES TECHNIQUES

Il nous paraît judicieux de mettre en place une organisation chargée de contrôler régulièrement (une fois par an par exemple ou tous les deux ans) chacune des unités flottantes de la COMANAV ou des artisans pinassiers.

Ces contrôles seraient bien sûr obligatoires et payants.

Le défaut de contrôle ou le refus de corriger les défauts observés lors des contrôles, entraîneront systématiquement l'interdiction de naviguer.

On trouvera en annexe E, des exemples d'un agrément pour contrôle de la flotte fluviale au Congo, qui pourrait servir concrètement de modèle au Mali.

### 3.5 FORMATION

Il serait également profitable de proposer à certains agents de la COMANAV, et aux artisans pinassiers, d'effectuer des stages de formation technique (ou même administrative).

Il existe en France aux V.N.F par exemple, des centres de formation qui préparent au CAP de navigation fluviale. Il y a par exemple trois établissements connus

Sous statut d'apprentissage :

- au CFANI de Tremblay sur Mauldre  
43, rue du général de Gaulle - BP 51  
78490 Montfort l'Amaury  
• Tél. : 01 34 94 27 70

Sous statut scolaire :

- Lycée Emile Mathis  
BP 9  
67311 Schiltigheim  
• Tél. : 03 88 18 55 18
- Lycée Jean Monnet  
111, avenue de Dunkerque  
59000 Lille  
• Tél. : 03 20 92 75 82

Ou

- la CFNR (Cie Française de Navigation Rhénane)  
53, Quai Jacoutot  
67000 Strasbourg

Et, dans un niveau plus élevé, de l'Institut National des Transports Internationaux et des Ports, dans la branche « Formation Supérieure de la Navigation Intérieure », au Havre.

Il existe également d'autres centres - vous trouverez en annexe E des adresses concrètes.

FIN