

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

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

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

PROGRAMME NATIONAL D'INFRASTRUCTURES RURALES

***DOCUMENT DE STRATEGIE
NATIONALE DU TRANSPORT
RURAL AU MALI***

Septembre 2009

Table des matières

Liste des abréviations

I à IV

1. INTRODUCTION	11
1.1 CONTEXTE ET JUSTIFICATION	7
1.2 CHAMPS D'APPLICATION	8
1.3 CONTENU DE LA STRATEGIE	8
2. ETAT DES LIEUX	9
2.1 PRESENTATION DES ACTEURS	9
2.1.1 Services Techniques de l'Etat	9
2.1.2 Collectivité Territoriales	12
2.1.3 Le secteur privé	12
2.1.4 Les Partenaires Techniques et Financiers	12
2.2 POLITIQUES NATIONALES	12
2.3 LE TRANSPORT ROUTIER	14
2.3.1 Le réseau routier du Mali	14
2.3.1.1 Les investissements routiers au Mali	15
2.3.1.2 Etat du réseau routier	15
2.3.1.3 Entretien routier au Mali	15
2.3.2 Les Routes rurales	17
2.3.2.1 Construction/Réhabilitation des routes rurales	18
2.3.2.2 Normalisation des routes rurales	18
2.3.2.3 Entretien des routes rurales	19
2.3.3 Les moyens de transport routier en milieu rural	19
2.3.4 L'exploitation des routes rurales	21
2.3.5 L'organisation et la gestion du transport routier rural	21
2.4 LE TRANSPORT FLUVIAL RURAL	22
2.4.1 Caractéristiques du transport fluvial au Mali	22
2.4.2 Les infrastructures de transport fluvial	22
2.4.3 Les moyens de transport fluvial rural	23
2.4.4 Les transporteurs fluviaux	24
2.5 LE TRANSPORT FERROVIAIRE	25
2.6 LES SERVICES DE TRANSPORT RURAUX	26
2.7 CONTRAINTES AU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT RURAL	27
2.8 LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TRANSPORT RURAL	29
2.9 LES FORCES ET FAIBLESSES DE LA STRATEGIE DE TRANSPORT DU TRANSPORT RURAL	29
3. ORIENTATIONS STRATEGIQUES	30
3.1 LA FINALITE DE LA SNTR	30
3.2 OBJECTIFS DE LA SNTR	31
3.2.1 Objectif global	31
3.2.2 Objectifs spécifiques	31
3.3 AXES STRATEGIQUES	31
3.3.1 La construction, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures en adéquation avec les besoins réels	31
3.3.1.1 Le financement du sous-secteur transport rural	31
3.3.1.2 La mise en œuvre d'un Programme Général de Construction/Réhabilitation des routes rurales	32
3.3.1.3 Le traitement de points critiques	33

3.3.2	La gestion participative des infrastructures et services de transport rural	34
3.3.2.1	Le cadrage institutionnel du sous-secteur transport rural	34
3.3.2.2	Le renforcement de la planification et de la gestion	36
3.3.3	La promotion des techniques de travaux à faible coût et à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO)	37
3.3.4	Le développement et la promotion du transport rural	38
3.3.4.1	Le renforcement des capacités	39
3.3.4.2	La promotion des MIT et des services de transport	40
3.3.4.3	La mise en place d'un plan de gestion environnementale et sociale	41
3.3.4.4	La mise en place d'un dispositif de suivi évaluation	42
3.3.4.5	La mise en place d'un plan de communication	43
4	PLAN D' ACTIONS	43

LISTE DES ABREVIATIONS

ABFN	Agence du Bassin du Fleuve Niger
ABN	Agence du Bassin du Niger
ACDI	Agence Canadienne pour le Développement International
ACODEP	Appui aux Collectivités Décentralisées pour un Développement Participatif
AFD	Agence Française de Développement
AFERA	Association des Fonds d'Entretien Routier Africains
AGEROUTE	Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier
AGETIER	Agence d'Exécution de Travaux d'Infrastructures et d'Equipements Ruraux
AGETIPE	Agence d'Exécution de Travaux d'Intérêt Public pour l'Emploi
ALG	Autorité du Liptako-Gouma
AMM	Association des Municipalités du Mali
ANICT	Agence Nationale d'Investissements des Collectivités Territoriales
APCAM	Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture du Mali
APD	Aide Publique au Développement
APS	Avant Projet Sommaire
APSRAD	Avant-Projet de Schéma Régional d'Aménagement et de Développement
AV	Association Villageoise
BAD	Banque Africaine de Développement
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique
BCEAO	Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest
BDR	Banque de Données Routières
BID	Banque Islamique de Développement
BM	Banque Mondiale
BNDA	Banque Nationale de Développement Agricole
BSI	Budget Spécial d'Investissement
BTP	Bâtiment - Travaux Publics
CAS/SFD	Cellule d'Appui et de Suivi des Systèmes Financiers Décentralisés
CCC	Centre de Conseils Communaux
CCN/ACT	Cellule de Coordination Nationale des Appuis Techniques aux Collectivités Territoriales
CDMT	Cadre des Dépenses à Moyen Terme
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CILSS	Comité International de Lutte contre la Sécheresse au Sahel
CMC	Conseil Malien des Chargeurs
CMDT	Compagnie Malienne de Développement des Textiles
CMT	Conseil Malien des Transporteurs
CNPI	Centre National pour la Promotion des Investissements
CNTR	Conseil National des Transporteurs Routiers
CNO	Comité National d'Orientation
COMANAV	Compagnie Malienne de Navigation
CRO	Comité Régional d'Orientation
CSCOM	Centres de Santé Communautaire
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
CT	Collectivité Territoriale
CTD	Collectivité Territoriale Décentralisée
CETRU	Cellule des Travaux Routiers d'Urgence
CU	Charge Utile
DED	Service Allemand de Coopération
DGRC	Direction Générale de la Réglementation et du Contrôle
DNACPN	Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et Nuisances
DNAER	Direction Nationale de l'Aménagement et de l'Equipement Rural
DNAMR	Direction Nationale de l'Appui au Monde Rural
DNCC	Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence
DNCN	Direction Nationale de la Conservation de la Nature
DNCT	Direction Nationale des Collectivités Territoriales

DNGR	Direction Nationale du Génie Rural
DNH	Direction Nationale de l'hydraulique
DNR	Direction Nationale des Routes
DNSI	Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique
DNT	Direction Nationale des Transports
DRAMR	Direction Régionale de l'Appui au Monde Rural
DRR	Direction Régionale des Routes
DRT	Direction Régionale des Transports
EAC	Enquête Agricole de Conjoncture
EIE	Etude d'Impact Environnemental
EPA	Etablissement Public à Caractère Administratif
ESAT	Esquisse du Schéma National d'Aménagement du Territoire
Euro	Unité Monétaire de l'Union Monétaire Européenne
FAGEL	Fonds d'Appui à la Gouvernance Environnementale Locale
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture
FBCF	Formation Brute du Capital Fixe
Fcfa	Franc CFA, Monnaie Nationale
FDE	Fonds de Développement Economique
FDRL	Fonds de Développement Régional et Local
FENU	Fonds d'Equipeement des Nations Unies
FER	Fonds d'Entretien Routier
FICT	Fonds d'Investissement des Collectivités Territoriales
FNGPTR	Fédération Nationale des Groupements Professionnels des Transports Routiers
FNTRM	Fédération Nationale des Transports Routiers du Mali
FODESA	Fonds de Développement du Sahel.
GIE	Groupement d'Intérêt Economique
GTZ	Organe Allemand de Coopération Technique
ha	Hectare
HCC	Haut Conseil des Collectivités
HIMO	Haute Intensité de Main d'œuvre
IDA	International Association Development (Association Internationale pour le Développement)
IER	Institut d'Economie Rurale
IGM	Institut Géographique du Mali
INACOM	Industries Navales et Constructions Métalliques du Mali
KFW	<i>Kreditanstalt Für Wiederaufbau</i> (Coopération Financière Allemande)
LAE	Lutte Anti-Erosive
m	Mètre
M	Million
MA	Ministère de l'Agriculture
MAEP	Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage et de la Pêche
MAT	Ministère de l'Artisanat et du Tourisme
MATCL	Ministère de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales
Md	Milliard
ME	Ministère de l'Environnement
MEA	Ministère de l'Environnement et de l'Assainissement
MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
MEP	Ministère de l'Elevage et de la Pêche
MET	Ministère de l'Equipeement et des Transports
MIC	Ministère de l'Industrie et du Commerce
MIT	Moyens Intermédiaires de Transport
MMEE	Ministère des Mines, de l'Energie et de l'Eau

MPAT	Ministère du Plan et de l'Aménagement du Territoire
MPP	Maintien du Potentiel Productif
OD	Origine - Destination
ODIMO	Opération de Développement Intégré du Mali Ouest
ODR	Opération de Développement Rural
OHVN	Office de la Haute Vallée du Niger
OISE	Outil Informatisé de Suivi-Evaluation
OMA	Observatoire du Marché Agricole
OMBEVI	Office Malien du Bétail et de la Viande
OMVS	Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal
ON	Office du Niger
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONT	Office National des transports
OPAM	Office des Produits Agricoles du Mali
ORE	Organisme Rural d'Encadrement
ORM	Opération Riz Mopti
ORS	Opération Riz Ségou
PACR-M	Projet d'Appui aux Communes Rurales, Mopti
PACR-T	Projet d'Appui aux Communes Rurales, Tombouctou
PACT	Projet d'Amélioration des Corridors de Transport
PADL	Projet du Projet d'Appui au Développement Local
PAGT	Plans d'Aménagement et de Gestion des Terroirs
PAIB	Programme d'Appui aux Initiatives de Base dans la lutte contre la pauvreté
PAL	Programme d'Action Local
PAR	Programme d'Action Régional
PAVCOPA	Projet d'Appui à la Valorisation et à la Commercialisation des Produits Agricoles
PDC	Plan de Développement Communal
PDM	Partenariat pour le Développement Municipal
PDIRIK	Projet de Développement Rural Intégré de Kita
PDSEC	Programme de Développement Economique, Social et Culturel
PDUD	Projet de Développement Urbain et Décentralisation
PFMF	Plate Forme Multifonctionnelle
PFMF-M	Plate Forme Multifonctionnelle "Mécanique"
PGRN	Projet de Gestion des Ressources Naturelles
PIB	Produit Intérieur Brut
PLB	Produit Local Brut
PME	Petite et/ou Moyenne Entreprise
PNAE	Plan National d'Action Environnementale
PNIR	Programme National d'Infrastructures Rurales
PNIR II	Programme National d'Infrastructures Rurales II
PNLCD	Programme National de Lutte Contre la Désertification
PNPE	Politique Nationale de Protection de l'Environnement
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PPTE	Pays Pauvres Très Endettés
PRMC	Programme de Restructuration du Marché Céréalié
PRODEC	Programme Décennal de Développement de l'Education
PRODESS	Programme de Développement Sanitaire et Social
PST	Projet Sectoriel des Transports
PTC	Poids Total en Charge
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
PTMR	Programme de Transport en Milieu Rural
RC	Route d'intérêt Communale
RGA	Recensement Général de l'Agriculture
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RTM	Route en Terre Moderne
RTTP	<i>Rural Travel and Transport Program (Programme de Transport et Mobilité Rura)</i>

RUR	Redevance d'Usage Routier
\$	Dollar des Etats Unis d'Amérique
SAP	Système d'Alerte Précoce
SDAR	Schéma Directeur d'Aménagement des Routes
SDDPP	Schéma Directeur de Développement de la Pêche et de la Pisciculture
SDDR	Schéma Directeur de Développement Rural
SDR	Service des Données Routières
SDRC	Schéma Directeur des Routes Communales
SECO-ONG	Secrétariat de Concertation des ONG Nationales
SIM	Système d'Information des Marché céréaliers
SNS	Stock National de Sécurité
SNTR	Stratégie Nationale du Transport Rural au Mali
SSATP	Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne
t	Tonne métrique
TDRL	Taxe de Développement Régional et Local
tkm	Tonne kilomètre
TNM	Transport Non Motorisé
Transrail	Société concessionnaire de l'exploitation du chemin de fer
TRCP	Transport Rural pour Compte Propre
UE	Union Européenne
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
USAID	Agence Américaine pour le Développement International
VA	Valeur Ajoutée
VNC	Voie Navigable Communale
ZAER	Zones d'Animation et d'Expansion Rurale

RESUME

La Stratégie Nationale du Transport Rural (SNTR) est comprise comme *l'ensemble des mesures* tendant à assurer la mise en œuvre d'une politique de transport en milieu rural. Cette politique est exprimée à travers plusieurs documents, notamment la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports du 2 novembre 1993, la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur du Transport Rural (janvier 1999), la Lettre de politique de développement du sous-secteur des infrastructures rurales (mai 2000) et la Lettre de politique du secteur des transports dans le cadre du Second Projet Sectoriel des Transports, signée le 20 avril 2007.

La SNTR s'inscrit dans le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR) à travers la première orientation stratégique de celui-ci qui est le « Développement des infrastructures et des secteurs productifs » et qui vise à améliorer l'environnement productif pour une meilleure productivité des facteurs de production permettant de tirer la croissance économique.

Elle a été élaborée dans le cadre de la première phase du Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR). Son financement a été assuré par l'Association Internationale de Développement (IDA) suivant l'Accord de crédit n° 3393 MLI, signé le 18 septembre 2000 entre le Gouvernement de la République du Mali et la Banque Mondiale.

La SNTR vise essentiellement à proposer des mécanismes pour améliorer la mobilité en zone rurale en s'appuyant sur :

- i) la réalisation d'infrastructures adaptées aux besoins de l'ensemble des secteurs économiques, sociaux des dites zones ; et
- ii) le développement des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT).

Elle intègre l'ensemble des contraintes et des potentialités du Mali, tire les enseignements des insuffisances du système actuel et s'appuie sur les développements institutionnels favorables du pays. En effet, la SNTR est mise en œuvre dans un contexte de décentralisation qui responsabilise les Collectivités Territoriales pour toutes les actions de développement en faveur des populations bénéficiaires.

De ce fait, elle définit les responsabilités et attributions en matière de gestion du transport rural dans le cadre du processus de décentralisation en cours, ainsi que les modes de financement et d'exécution des investissements et leur pérennisation.

La SNTR constituera le cadre futur de mise en œuvre de toutes les actions de développement dans le sous-secteur du transport rural.

Le principal résultat attendu de la SNTR est la mise en place d'un système de transport efficient, fiable et durable qui donne des réponses à la demande des populations rurales en matière d'accessibilité et de mobilité.

Le document de Stratégie Nationale du Transport Rural est articulé autour des principaux chapitres suivants :

- L'état des lieux : diagnostic et enjeux du sous-secteur du transport rural
- Finalité, objectifs et axes stratégiques
- Un plan d'actions.

L'état des lieux : diagnostic et enjeux du sous-secteur du transport rural :

Ce chapitre traite :

- de la problématique générale du secteur des transports ;
- des contraintes spécifiques au développement et à la pérennisation des infrastructures de transport rural ;
- le diagnostic et les enjeux du sous-secteur du transport rural ;
- du cadre général d'intervention, puis du transport routier, du transport fluvial et du transport ferroviaire ;
- de l'organisation et de la gestion du transport rural.

Finalité, objectifs et axes stratégiques de la SNTR :

Finalité ou objectif global

Conformément à la Lettre de Politique de Développement du Sous-secteur des Infrastructures Rurales, *la finalité de la SNTR*, telle que définie par le Gouvernement du Mali et ses partenaires, est d'améliorer les conditions de vie des populations rurales.

Objectifs spécifiques

La SNTR s'articule autour des objectifs suivants :

- améliorer la mobilité et l'accessibilité en milieu rural ;
- développer les infrastructures permettant de donner un socle à cette mobilité ;
- développer un marché efficace des transports : services de transport des personnes et des biens et moyens de transports (motorisés et non motorisés) en mettant l'accent sur les MIT.

Axes stratégiques

Pour atteindre ces objectifs, la SNTR propose quatre axes stratégiques qui ont la vocation de se renforcer mutuellement à savoir :

- la construction, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures en adéquation avec les besoins réels ;
- la gestion participative de ces infrastructures ;
- la promotion des techniques de travaux à faible coût et/ou à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) faisant appel aux petites entreprises et aux ressources locales ; et
- le développement et la promotion du transport rural.

Domaines d'interventions prioritaires

Pour la mise en œuvre des quatre axes stratégiques, la SNTR définit onze domaines d'interventions prioritaires que sont : i) le financement du sous-secteur transport rural, ii) la mise en œuvre d'un Programme Général de Construction/Réhabilitation des routes rurales, iii) le traitement des points critiques, iv) le cadrage institutionnel du sous-secteur transport rural, v) le renforcement de la planification et de la gestion, vi) le développement de l'entrepreneuriat local, vii) le renforcement des capacités, viii) la promotion des MIT et des services de transport, ix) la mise en place d'un plan de gestion environnementale et sociale, x) la mise en place d'un dispositif de suivi-évaluation, xi) la mise en place d'un Plan de communication.

Plan d'actions :

Un plan d'actions a été élaboré qui détermine les activités à mener dans chacun des domaines d'interventions prioritaires.

Il ressort du plan d'actions que le financement global nécessaire à la mise en œuvre de la Stratégie Nationale du Transport Rural à l'horizon 2020, y compris les programmes d'investissements, est évalué à près de 213 milliards de Francs CFA, repartis comme suit :

- 33,300 milliards de Francs CFA, soit environ 15% du financement global, constitueront l'apport de l'Etat ;
- 10,500 milliards de Francs CFA, soit environ 5% du financement global, constitueront l'apport des bénéficiaires des actions ; et
- 169 milliards de Francs CFA, soit environ 80% du financement global, sont à rechercher auprès des partenaires techniques et financiers.

Les incidences de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale du Transport Rural sur le budget d'Etat, exercices de première et deuxième années sont évaluées respectivement à 480 millions de Francs CFA pour la première année et 780 millions de Francs CFA pour la deuxième année.

Une table ronde des bailleurs de fonds de la SNTR devra être organisée au courant de l'année 2010 en vue de la mobilisation des financements.

En conclusion, il apparaît que dans un vaste pays comme le Mali, l'accessibilité est un gage d'intégration alors que l'isolement est un facteur qui fragilise les communautés. L'isolement est rude et a des effets souvent néfastes : famine récurrente, repli sur soi faute d'accès aux services sociaux, exode rural, voire international, diminution du contrôle sur le patrimoine écologique, etc.

Le transport rural, maillon initial et ultime des chaînes commerciales et sociales, doit être conçu comme tel : c'est pourquoi l'approche de type "programme" consiste à combiner un projet d'infrastructures (routières, mais aussi voie navigable, stockage, etc.) avec une autre action, de type productif ou social.

Aussi, il est souhaitable de considérer la SNTR comme partie intégrante des politiques nationales des transports dont la mise en œuvre verra la régression de l'enclavement des communes.

INTRODUCTION

La première tentative d'élaboration de la stratégie nationale du transport rural au Mali est intervenue dans le cadre du Programme de Transport en Milieu Rural (PTMR), lancé en 1997 par le Gouvernement du Mali avec l'appui de la Banque Mondiale (à travers le *Rural Travel and Transport Program : RTTP*) et qui visait à favoriser les réformes nécessaires à l'amélioration du transport rural au Mali.

Toutefois, bien qu'ayant permis d'accumuler une somme non négligeable d'informations sur la problématique du transport rural au Mali, le PTMR n'a pas pu déboucher sur un document de stratégie à la fois acceptable par le Gouvernement et ses Partenaires Techniques et Financiers.

Ainsi pour achever les actions initiées dans le cadre PTMR, notamment en ce qui concerne la stratégie du transport en milieu rural, le Gouvernement du Mali a inscrit parmi les actions prioritaires du Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR), mise en œuvre pendant la période de 2000 à 2007 avec l'appui de la Banque Mondiale, l'élaboration et l'adoption par le Gouvernement d'une Stratégie Nationale du Transport Rural (SNTR).

1.1 CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Le Mali couvre une superficie de 1.241.238 km² pour une population estimée à 12,337 millions d'habitants en fin 2007, dont environ 63% vivent en milieu rural. Le taux de croissance moyen de la population sur la période 2002-2007 a été de 2,7% (Annuaire statistique du Mali). Il a 7.500 kilomètres de frontières communes avec sept pays : le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Niger, l'Algérie et la Mauritanie. Environ 80 % de la population totale sont concentrés sur 40 % du territoire dans le centre et le sud du pays.

La superficie de terres arables est estimée à 30 millions d'ha, soit 24 % territoire dont 11 millions d'ha environ sont occupés par les cultures et les jachères. On estime que 3 millions d'ha environ, soit 10 % des terres arables, sont effectivement cultivés chaque année.

Le potentiel de terres aptes à être irriguées est estimé à environ 2,2 millions d'ha (potentiel le plus élevé de l'Afrique de l'Ouest). La superficie totale aménagée en maîtrise complète, submersion contrôlée et décrue atteint 230.000 ha dont 65 % en submersion contrôlée et décrue.

Comme dans la plupart des pays africains, le secteur agro-pastoral a un poids très important dans l'économie (environ 40% du PIB, un cinquième des exportations, deux tiers de la population active).

Au Mali, l'agriculture est pratiquée par 630.000 petites exploitations familiales dont la taille moyenne est de 4,5 ha pour un ménage de 9 à 10 personnes. Environ 40 % de ces exploitations disposent de moins de 3 ha. Les exploitations agricoles, parfois mal rentabilisées, parviennent tout juste à nourrir une population en constante progression. Les céréales (mil, sorgho et riz essentiellement) constituent la base de l'alimentation de la population malienne (220 kg/an/personne en milieu rural, et 150 kg/an/personne en milieu urbain).

L'agriculture non irriguée prédomine avec 90% des 3 millions d'hectares cultivés chaque année. Les principales cultures non irriguées sont le mil, le sorgho et le maïs, principalement destinées à l'autoconsommation, et le coton. Les cultures irriguées comprennent la canne à sucre, les légumes, les fruits (banane essentiellement), le blé et surtout le riz.

Toutefois, le bilan de l'agriculture reste modeste et les faibles résultats obtenus, en particulier dans le domaine vivrier, se traduisent par de très faibles revenus aux ruraux avec toutes ses conséquences (déperdition scolaire, migration urbaine, etc.). Cette situation est due en partie à l'isolement des zones rurales, limitant les perspectives de progrès : isolement par rapport aux marchés, aux services sociaux de base (santé, éducation, etc.) et aux innovations techniques et technologiques.

Par ailleurs, le développement du transport au Mali, surtout en milieu rural, est confronté à de nombreux facteurs d'ordre physique, agro-écologique, socio-économique, institutionnel, financier, politique et culturel.

Dans ce contexte, l'élaboration d'une stratégie du transport rural est indispensable pour assurer le développement durable du transport rural, ce qui à terme contribuera à l'amélioration des conditions de vie des populations rurales.

1.2 CHAMPS D'APPLICATION

Du fait d'un manque d'infrastructures ou de leur dégradation constante et de services de transport adéquat, le transport rural est et demeure le maillon déficitaire de la chaîne du transport. Il en découle l'inadéquation des infrastructures productives et sociales par rapport aux besoins et le grave déficit d'intégration d'une large partie de la population aux activités de développement économique et social du pays.

La mise en place d'un système efficace de transport rural vise à améliorer la mobilité en zone rurale (accès aux services sociaux de base tels que l'éducation, la santé, l'alimentation, l'eau, l'énergie, l'approvisionnement en intrants pour l'agriculture et l'artisanat).

Ce système comprend les infrastructures d'accès (routières, ferroviaires et fluviaux), les moyens de transport (voitures, charrettes, vélos, etc.) et les services de transport. Il permet aux populations rurales de s'intégrer dans l'économie nationale.

1.3 CONTENU DE LA STRATEGIE

Le présent document de stratégie nationale de transport rural fait un état des lieux du transport rural au Mali, indique les objectifs, les orientations stratégiques et définit un plan d'action de mise en œuvre.

1. ETAT DES LIEUX

2.1 PRESENTATION DES ACTEURS

2.1.1 Services Techniques de l'Etat

Conformément aux dispositions du décret N°09 – 164/P-RM du 17 avril 2009, fixant les attributions spécifiques des membres du Gouvernement, la conduite de la politique nationale en matière des transports et des infrastructures de transport est assurée par le **Ministère de l'Équipement et des Transports**.

Il élabore et met en œuvre la politique nationale dans les domaines de l'équipement et des transports.

A ce titre, il exerce notamment les attributions suivantes:

- l'élaboration et la mise en œuvre des mesures devant assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays;
- la conception, la construction et l'entretien des routes, des ouvrages d'art, des rails, des aérodromes et ports fluviaux ;
- l'élaboration et le contrôle de l'application des règles dans les domaines de la topographie et de la cartographie;
- le développement de la météorologie et de ses différentes applications; la recherche et l'expérimentation dans le domaine des travaux publics;
- le développement des transports terrestres, maritimes, fluviaux et aériens;
- l'élaboration et la mise en œuvre des règles relatives à la circulation et à la sécurité routières.

Au sein du Ministère de l'Équipement et des Transports, la **Direction Nationale des Routes (DNR)** et la **Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF)** ont pour missions d'élaborer les éléments de la politique nationale dans le domaine des transports de surface et des infrastructures de transport.

- la **Direction Nationale des Routes (DNR)**, créée par la loi n° 02-057 du 16 décembre 2002, a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale dans le domaine des routes et des ouvrages d'art et d'assurer la coordination et le contrôle de l'activité des services et organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de cette politique. A la Direction Nationale des Routes est rattaché le **Service des Données Routières** créé suivant Loi N°02-058 du 16 décembre 2002. La DNR est représentée au niveau régional et subrégional par les **Directions Régionales des Routes les Subdivisions des Routes**
- la **Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF)**, créée par l'ordonnance n° 05-009/P-RM du 09 mars 2005, a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial et d'assurer la coordination et le contrôle des services extérieurs, régionaux et rattachés et des organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de la dite politique. A la DNTTMF est rattaché l'**Observatoire des Transports** créé suivant l'Ordonnance N°99-041/P-RM du 29 septembre 1999. La DNR est

représentée au niveau régional et subrégional par les Directions Régionales des Transports Terrestres et Fluviaux et les Subdivision des Transports Terrestres et Fluviaux.

Les services rattachés et organismes personnalisés ci-après placés sous la tutelle du Ministère de l'Équipement et des Transports concourent à la mise en œuvre de ces politiques. Il s'agit de :

- **l'Autorité Routière (AR)**, Etablissement Public à caractère Administratif (EPA), créé par la Loi N°00-051 du 4 août 2000 avec pour mission d'administrer les fonds destinés à l'entretien du réseau routier.
- **l'Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier (AGEROUTE)** créée par l'Ordonnance N°04-018/P-RM du 16 septembre 2004 est un Etablissement Public à caractère administratif dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière chargé d'assurer la gestion des travaux d'entretien routier exécutés en entreprise.
- **l'Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public pour l'Emploi (AGETIPE)** est une association créée le 07/03/1992 qui a pour mission de faire exécuter des travaux publics ou d'utilité publique, les services d'utilité publique pour le compte des personnes ou collectivités publiques, d'Associations reconnues d'utilité publique.
- **la Cellule des Travaux Routiers d'Urgence (CETRU)**, créée par la loi n° 03-029 du 21 Juillet 2003 a pour mission d'assurer l'exécution des travaux d'urgence et des travaux d'entretien routier dans toutes les zones géographiques où l'entretien du réseau routier n'est pas assuré par les entreprises privées.
- **l'Unité Nationale de Coordination du Projet sectoriel des Transports II (UNC/PST2)** créée dans le cadre du PSTII et dont le cadre institutionnel est fixé par le décret 07-301/P-RM du 29 Août 2007, a pour mission d'assurer la supervision et la coordination de l'exécution du second Projet Sectoriel des Transports (PST 2), du Projet d'Amélioration des Corridors de Transport (PACT), du Projet Régional de Facilitation du Transport et Transit Routier en Afrique de l'Ouest (PRFTTRAO).
- **la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV)** est une société d'Etat créée par la loi n° 68-37/DL – RM du 20 Juin 1968 et dont la mission est l'exploitation des transports fluviaux dans les conditions prescrites par le Ministère chargé des transports. Elle est régie par l'ordonnance 91-014 P-CTSP du 18 mai 1991.
- **l'Institut National de Formation en Equipement et en Transport (INFET)**, Etablissement Public à caractère Scientifique et Technologique (EPST), créé par l'ordonnance n°01 – 040/P – RM du 18 Septembre 2001, a pour mission d'assurer la formation continue et de contribuer à la promotion de la recherche dans les domaines des Travaux Publics, des Transports, du Bâtiment, de l'Urbanisme, de la Cartographie et de la Mécanique.

- **le Centre National de Recherche et d'Expérimentation en Bâtiment et les Travaux Publics (CNREX – BTP)**, créé par la Loi n° 04- 026 du 16 juillet 2004, est un Etablissement Public à caractère Scientifique et Technologique qui a pour mission de contribuer à la définition et la mise en œuvre de la politique nationale de recherche, d'expérimentation et de vulgarisation dans les domaines du Bâtiment et des Travaux Publics.
 - **L'Institut Géographique du Mali (IGM)**, Etablissement Public à caractère Administratif, créé par l'Ordonnance n°00-009/P-RM du 10 février 2000 qui a pour mission de participer à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi de la politique nationale en matière de cartographie et de topographie.
 - **le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR)**, Etablissement Public à caractère Professionnel, créé par la loi n° 04 – 040 du 13 Août 2004 a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des Transporteurs Routiers maliens.
 - **l'Ordre des Ingénieurs Conseil du Mali**, créé par la Loi N°97-028 du 20 Mai 1997,
 - **l'Ordre des Géomètres – Experts**, créé par la Loi N°97-026 du 20 Mai 1997,
 - **l'ordre des Entrepreneurs Cartographiques et Topographiques**, créé par la loi N° 97-027 du 20 1997,
- Ces trois Ordres sont des groupements professionnels ayant la personnalité civile et l'autonomie financière auquel sont obligatoirement affiliés les membres desdites professions. Ils ont pour missions de veiller à la stricte observation par leurs membres de leurs devoirs professionnels et du code de déontologie, de contribuer à la promotion de l'ingénierie et d'assister les pouvoirs publics et populations en cas de besoin.

D'autres départements ministériels, comme le Ministère de l'Agriculture, le Ministère de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales, le Ministère l'Environnement et de l'Assainissement et le Ministère de l'Energie et de l'Eau sont également impliqués dans le secteur.

Le Ministère de l'Agriculture a entre autres pour missions :

- l'élaboration et la mise en œuvre de mesures visant à accroître et à diversifier la production agricole dans le cadre de la réalisation des objectifs de sécurité et de souveraineté alimentaires; la participation à la promotion du monde rural par la mise en œuvre de mesures tendant à améliorer les conditions de vie des agriculteurs;
- la réalisation des travaux d'aménagements hydro-agricoles et d'équipements ruraux; l'amélioration des systèmes de production et la modernisation des filières agricoles;

Dans ce cadre des structures de ce département comme Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR) et les Opérations de Développement Rural, la CMDT, le Projet FIDA, l'Office du Niger, l'OHVN, le PDRIK, l'Office Riz Ségou, l'Office Riz Mopti etc.), l'Agence d'Exécution des Travaux d'Infrastructures et d'Equipements Ruraux (AGETIER) réalisent dans la cadre de leur programmes de nombreuses infrastructures et équipements de transport rural.

Le Ministère de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales : élabore et met en œuvre la politique nationale en matière d'administration du territoire, de développement des collectivités locales et d'aménagement du territoire.

Le Ministère de l'Environnement et de l'Assainissement élabore et met en œuvre la politique nationale dans les domaines de l'environnement et de l'assainissement.

A ce titre, il exerce notamment les attributions ci-après

- l'amélioration du cadre de vie des populations;
- la conduite des actions de protection de la nature et de la biodiversité ; la lutte contre la désertification et l'avancée du désert ;
- l'élaboration et la mise en œuvre des mesures destinées à prévenir ou à réduire les risques écologiques;
- la prévention, la réduction ou la suppression des pollutions et nuisances;
- la préparation et le contrôle de la mise en œuvre des mesures d'assainissement du milieu; la police et la gestion de la chasse;
- l'information et la formation des citoyens dans le domaine de la protection de l'environnement.

Le Ministère de l'Energie et de l'Eau est compétent pour la réalisation des études et travaux d'aménagement des cours d'eau, à l'exception des aménagements hydro agricoles.

2.1.2 Collectivité Territoriales

La loi n°05-04 du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes et son décret d'application n° 05-431/P-RM du 30 septembre 2005, portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées, confère aux collectivités territoriales de larges compétences dans la construction et l'entretien du réseau routier qui leur est dévolu notamment la maîtrise d'ouvrage des routes d'intérêt régional, des routes d'intérêt local et des route d'intérêt communal.

2.1.3 Le secteur privé

Il intervient dans la fourniture des services et moyens de transports et en tant que prestataire dans l'exécution des travaux d'infrastructures de transport.

2.1.4 Les Partenaires Techniques et Financiers

Ce sont les partenaires bilatéraux et multilatéraux qui interviennent dans le financement des infrastructures de transport rural (principalement la construction et l'entretien des pistes rurales) et l'appui à l'élaboration et la mise en œuvre des Politiques sectorielles des transports. Il s'agit essentiellement de la Banque Mondiale (IDA), l'Union Européenne (FED), la Banque Africaine de Développement (FAD), la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD), la Banque Islamique de Développement (BID), les Fonds Arabes (OPEP, FSD, FKDEA), le Programme des Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne (SSATP).

2.2 POLITIQUES NATIONALES

La politique nationale du Mali en matière de transport, à défaut d'un document spécifique de politique, s'appuie depuis plus d'une décennie sur un ensemble de documents :

- la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports du 2 novembre 1993 ;
- la Lettre de Politique de Développement du Sous-secteur des Infrastructures Rurales de mai 2000 ;
- la Lettre de Politique du Secteur des Transports dans le cadre du Projet d'Amélioration des Corridors des Transports du 11 février 2004 ;
- la Lettre de Politique du Secteur des Transports dans le cadre du Deuxième Projet Sectoriel des Transports en date du 27 avril 2007 et
- le Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne (SSATP) qui est né d'un partenariat international.

Cette politique s'inscrit dans celle globale de développement du pays dont la référence est le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR).

La Stratégie Nationale du Transport Rural (SNTR), objet du présent document s'inscrit dans le cadre de ces politiques.

Pour atteindre son objectif global qui est de promouvoir une croissance redistributive et une réduction de la pauvreté par la relance des secteurs productifs et la consolidation des réformes du secteur public, le CSCR propose trois orientations stratégiques qui ont vocation à se renforcer mutuellement. La première de ces orientations stratégique est le « Développement des infrastructures et des secteurs productifs » qui vise à améliorer l'environnement productif par une meilleure productivité des facteurs de production permettant de tirer la croissance économique.

La stratégie de développement du secteur des transports à l'horizon 2020 telle que définie lors de la consultation sectorielle sur le développement des infrastructures de transport, tenu en juin 2006 et reprise dans la Lettre de Politique du Secteur des Transports adoptée dans le cadre du Deuxième Projet Sectoriel des Transports qui s'inspire elle-même des leçons tirées des précédentes lettres de politique sectorielles des transports repose sur les axes stratégiques suivants :

- le développement économique et social des régions du pays par le maintien en bon état du réseau prioritaire d'infrastructures de transport et l'amélioration des conditions de mobilité des personnes ;
- la pérennité des infrastructures de transports routiers par (i) le financement de l'entretien routier essentiellement basé sur la commercialisation des services de la route, en améliorant le niveau des ressources propres et les conditions de perception de ces redevances, et (ii) la lutte contre les surcharges ;
- l'amélioration de l'efficacité des opérations de transports des marchandises par l'aménagement des infrastructures des corridors de transport et la mise en œuvre des mesures de facilitation permettant d'accroître les performances des opérateurs et réduire les coûts ;

- la promotion et le développement du transport fluvial comme moyen de désenclavement alternatif à la route, en améliorant les conditions d'exploitation de ce mode et en assurant des liaisons fluviales avec les pays voisins ;
- l'amélioration des conditions de participation des opérateurs privés à l'exécution des travaux et à la fourniture des services dans le secteur des transports ;
- le développement et la modernisation des infrastructures et équipements et l'amélioration des conditions d'exploitation dans les domaines ferroviaires et aéroportuaires ;
- le renforcement des capacités institutionnelles du secteur des transports ;
- la prise en compte des impacts environnementaux et sociaux négatifs des projets d'infrastructures de transport par l'application des mesures d'atténuation et de compensation appropriées ;
- la mise en œuvre des mesures de prévention et de lutte contre le VIH-SIDA dans le cadre de l'exécution des travaux d'infrastructures ou l'exploitation des services de transport.

Ainsi, parmi les actions envisagées dans la Lettre de politique du PST2 en direction du transport rural on peut citer entre autres :

- la réalisation des tronçons routiers manquants des corridors de transport ;
- le développement des routes de désenclavement interne avec l'objectif de relier tous les chefs lieux de cercles par une route bitumée ou en terre moderne ; et
- l'amélioration de l'accessibilité rurale pour permettre de relier d'avantage les zones de productions aux zones de consommation et d'assurer l'accès aux services sociaux de base. L'objectif à moyen terme étant de relier tous chefs lieux de communes par une piste améliorée praticable en toute saison ;
- la recherche du financement du dragage du fleuve Niger ;
- l'aménagement progressif des quais d'embarquement et de débarquement le long du fleuve Niger ;
- la réorganisation des conditions d'exploitation du transport fluvial par l'élaboration d'un Code fluvial.

A la lumière des informations susmentionnées, il apparaît que les objectifs de la SNTR à savoir : (i) améliorer la mobilité et l'accessibilité en milieu rural, (ii) développer les infrastructures permettant de donner un socle à cette mobilité, et (iii) développer un marché efficace des transports, sont en parfaite cohérence avec les objectifs généraux de développement du pays, en particulier à ceux du CSCRP à travers sa première orientation stratégique, et avec ceux du PST2 à travers sa stratégie de développement du secteur et les actions envisagées.

2.3 LE TRANSPORT ROUTIER

2.3.1 Le réseau routier du Mali

Conformément à la loi n° 05-04/ du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes et son décret d'application n° 05-431/P-RM du 30 septembre 2005, portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées, le réseau routier classé du Mali compte 89.024 km, repartis comme suit :

Code	Désignation	Nombre de liaisons	Longueur (km)
RN	Routes d'intérêt National	44	14 102
RR	Routes d'intérêt Régional	40	7 052
RL	Routes d'intérêt Local	836	28 929
RC	Routes d'intérêt Communal	3 701	38 941
Total		4 621	89 024

Source : Légale

Ce réseau, classé en tenant compte de la décentralisation, permet, s'il est aménagé, d'assurer le désenclavement total du territoire malien, c'est-à-dire des 8 régions administratives, du District de Bamako, des 49 cercles, des 703 communes et des 11.725 villages du Mali. La densité routière correspondante à ce réseau routier est de 7,17 km/100 km².

2.3.1.1 Les investissements routiers au Mali

En 2008, le linéaire de routes aménagées comptait 20 208 Km dont 4 469 km de route bitumée (22%), 1 767 km de route en terre moderne (9%) et 13 972 km de pistes améliorées (69%). Ces réalisations représentent 22,70% du réseau total classé, et correspondent à un patrimoine estimé à plus de 1 000 milliards de F.CFA. La densité du réseau routier aménagé, ramenée à la superficie totale du pays, est de 1,63 km/100 km², soit 22,73% de la densité cible (7,17 km/100 km²). Elle est parmi les plus faibles d'Afrique et de la sous région Ouest Africaine (3,1 km/100 km² pour la zone CEDEAO et 4,7 km/100 km² pour le continent africain). Toutefois, l'immensité de l'étendue du territoire national, (1.241.238 km²), fait que les efforts de désenclavement sont très difficilement perceptibles.

2.3.1.2 Etat du réseau routier

Pour les 20 208 km ayant bénéficiés d'un investissement, l'état du réseau qui se présente comme suit peut être jugé satisfaisant et :

Désignation	Longueur	Bon Etat		Etat Passable		Mauvais Etat	
		Km	%	Km	%	Km	%
Route bitumée	4 469	3 032	67,85	696	15,57	741	16,58
Route en terre moderne	1 767	894	50,59	739	41,82	134	7,58
Pistes améliorée	13 972	1 116	7,99	6 728	48,15	6 128	43,86
TOTAL	20 208	5 042	24,95	8 163	40,39	7 003	34,65

C'est ce réseau qui est éligible au budget de l'entretien routier qui fait l'objet d'une programmation annuelle.

S'agissant des 68.816 km du réseau routier national qui n'ont pas encore bénéficié d'investissements, ils sont constitués essentiellement de pistes situées en milieu rural en très mauvais état et praticables seulement pendant une partie de l'année.

2.3.1.3 Entretien routier au Mali

Depuis 1990, l'entretien routier au Mali a été caractérisé par la mise en évidence par les autorités du rôle majeur de l'entretien des infrastructures de transports et particulièrement des infrastructures routières sur les performances économiques du pays.

Aussi, la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST) adopté par le Gouvernement en Novembre 1993 visait-elle l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement à moyen et long termes du secteur des transports par l'approfondissement des actions tendant à développer sur une base saine la concurrence entre modes et entreprises de transport et l'amélioration de l'état des infrastructures existantes notamment routières et ferroviaires par une politique adéquate d'entretien et la poursuite du désenclavement.

Concernant l'entretien routier, les objectifs visés par la DPGST étaient :

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

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

De 1995 à 2004, le PST1 a permis de réaliser annuellement l'entretien courant de près de 9 000 km de routes et pistes du réseau routier prioritaire pour un montant total de 47.527 millions de FCFA entièrement financés sur ressources locales.

Le PST1 a également permis de réaliser un important programme de travaux d'entretien périodique et de réhabilitation de 4.242 km de routes et pistes pour un coût total de plus de 163.000 millions de FCFA et l'achat de 4 bacs de traversée pour 1 105 millions de FCFA.

Pendant la même période et toujours dans le cadre du PST1, d'importantes réformes du secteur ont été préparées et mises en œuvre.

Ces réformes ont concerné les aspects suivants :

- la restructuration de la Direction Nationale des Travaux Publics avec la création de la Direction Nationale des Routes et du Service des Données Routières (service rattaché à la Direction Nationale des Routes) ;

- la création d'un fonds d'entretien routier de deuxième génération (l'Autorité Routière) ;
- la privatisation des travaux d'entretien routier ;
- la création de la Cellule des Travaux Routiers d'Urgence (CETRU), rattaché au Ministère ;
- la création d'une Agence d'exécution des travaux d'entretien routier (AGEROUTE).

La période de 2005 à 2008 a été consacrée à la mise en œuvre effective des réformes. Pendant cette même période, d'importantes réalisations ont été faites pour un montant total cumulé de 367.695 millions F.CFA d'investissements dont 38.957 millions F.CFA pour l'entretien courant et 328.738 millions F.CFA pour les construction/réhabilitation/entretien périodique.

D'une manière générale, la réalisation de cet important programme d'entretiens et de réhabilitation a permis d'améliorer l'état général du réseau routier qui est globalement satisfaisant sur un linéaire de 20.208 km.

La privatisation de l'entretien courant des routes, est devenue effective en 2002. En effet, depuis juillet 2002 tous les travaux d'entretien courant sont réalisés exclusivement par les entreprises privées.

Toutefois, depuis plus de cinq ans que ces mesures sont en cours, aucune évaluation n'a encore été faite de leur mise en œuvre afin de juger de l'efficacité de la stratégie adoptée.

L'élaboration de normes routières propres au Mali permettra de faire les meilleurs choix techniques et par conséquent des économies importantes sur les coûts de construction et d'entretien des routes.

2.3.2 Les Routes rurales

L'innovation dans la classification routière du Mali est l'introduction des Routes d'intérêt communal dont la gestion est dévolue aux Communes. La loi n° 05-04/ du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes identifie les Routes d'intérêt communal comme suit :

- les liaisons routières d'utilité communale intéressant une seule commune ;
- les liaisons routières entre le chef-lieu de la commune et les villages ou entre les villages d'une même commune.

Elle précise en outre que la construction et l'entretien des routes définies au présent article sont assurés par la Commune.

Au Mali, il n'existe pas de définition du réseau routier en milieu rural. Toutefois, la définition que nous retenons pour celui-ci est basée sur la responsabilité administrative telle que la précise la loi de décentralisation (Loi n° 95 – 034 Portant Code des Collectivités Territoriales en République du Mali modifiée par les Lois n° 98

– 010 du 19/06/1998 et n°98 – 066 du 30/12/1998) et la loi n°05-04/ du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes.

Est ainsi définie comme route rurale toute route qui relève de la compétence des Communes rurales telles que définies dans la loi de décentralisation. De ce fait, le réseau routier en milieu rural représente un linéaire total de 37.304 km, représentant 3.170 liaisons, repartis comme suit :

	Nombre de liaisons	Longueur
• Région de Kayes	423	5.693 km
• Région de Koulikoro	567	6.118 km
• Région de Sikasso	532	5.204 km
• Région de Ségou	773	7.107 km
• Région de Mopti	537	5.088 km
• Région de Tombouctou	205	3.280 km
• Région de Gao	95	2.812 km
• Région de Kidal	38	2.002 km
TOTAL	3.170	37.304 km

C'est ce réseau qui rentre dans le champ d'application de la Stratégie Nationale du Transport Rural. Du fait d'un manque d'investissement conséquent dans le domaine, il est en très mauvais état (à 95%) et passable à seulement 5%.

2.3.2.1 Construction/Réhabilitation des routes rurales

Les investissements concernant le réseau routier en milieu rural ont jusqu'ici procédé de volontés exprimées à l'échelon national à travers le programme de construction de pistes agricoles sur financement de la Banque Mondiale, de la Suisse et du Japon dans le cadre du 3^{ème} Projet Routier sur la période 1972 -1980. Ces réalisations ont surtout porté sur le réseau des pistes agricole dans les bassins arachidières de Kayes, Kita et Kolokani et dans les zones cotonnières de Fana, Bougouni et Koutiala. Leur vocation principale était est de faciliter l'approvisionnement du monde rural en intrants et autres denrées de première nécessité et l'évacuation de la production vers les points de collecte pour le traitement ou l'exportation.

Certains programmes de construction de pistes rurales ont également été réalisés grâce à l'intervention des Opérations de Développement Rural (ODR) tels que la Compagnie Malienne pour le Développement des Textiles (CMDT), l'Office du Niger, l'Office Riz Ségou, Office de la Haute Vallée du Niger (OHVN), Office Riz Mopti, l'Opération mil Mopti.

2.3.2.2 Normalisation des routes rurales

Dans le processus de conception et de choix des niveaux de service des routes rurales, les coûts de construction, d'entretien et d'exploitation de la route ne sont pas suffisamment pris en compte la plupart du temps. En plus, les ouvrages d'art de franchissement et les travaux d'assainissement n'occupent qu'une place très faible dans les programmes de travaux, l'essentiel de l'investissement étant concentré sur la couche de roulement rapportée sur la chaussée.

A l'évidence, les standards de construction élevés, la faiblesse des ressources financières et des capacités de gestion, ainsi que l'absence d'un système adéquat de planification et de programmation sont à l'origine du déficit de développement du réseau des routes rurales.

Il n'existe pas de normes routières propres au Mali. Les normes routières utilisées sont des normes étrangères en particulier les normes françaises, anglaises, allemandes, russes et américaines. Une étude récente réalisée sur la classification technique des routes au Mali a mis en évidence cette lacune et préconisé la **création de normes routières propres au Mali à moyen terme.**

2.3.2.3 Entretien des routes rurales

Depuis la restructuration de la CMDT et de l'OHVN, l'entretien courant des pistes agricoles dans les zones d'influence de ces structures est dévolu au Ministère de l'Équipement et des Transports à travers la CETRU.

Hors mis ce cas, l'entretien des routes rurales dans le reste du pays n'est pas couvert par des documents aisément exploitables. En effet cet entretien a généralement été conduit dans un cadre plus large que le simple entretien courant, ce qui ne permet pas de comptabiliser correctement les tâches et les coûts pertinents.

Ce cadre a pu être celui de certains projets régionaux (les PACR-M, PACR-T et le PAGTV-SG), d'un appui de coopérations décentralisées, d'un regroupement d'ONG locales et étrangères, d'initiatives des producteurs, etc.

Il est très difficile dans de tels cas de distinguer ce qui est monétarisé (le don d'outils, l'apport de matériaux, les contrats de travaux, etc.) et ce qui ne l'est pas. Et, faute de réception adéquate des travaux, il y'a un manque d'informations sur l'état de la route une fois les travaux achevés et sur son évolution future.

Une des actions les plus intéressantes réalisées est celle qui a été menée dans le cercle de Bandiagara par l'association « Molibémo » avec l'appui de DED et de KFW, d'OXFAM, de la coopération italienne, etc. Des brigades villageoises ont été constituées pour réaliser l'entretien (avec apport de matériel d'entretien).

La "piste du serpent" réalisée dans ce cadre est empruntée par de nombreux visiteurs et des cultures de rente (oignon, tabac, etc.) sont apparues du fait d'un accès aisé aux marchés. Toutefois, un bilan d'ensemble reste à faire.

Avec la décentralisation, il sera possible d'adopter un cadre adéquat pour comptabiliser correctement les actions consacrées aux activités routières.

Le financement de l'entretien est une des questions essentielles des routes rurales dans la mesure où les ressources issues du budget de l'État ne permettent pas de répondre déjà aux besoins du réseau des routes d'intérêts national et régional. De même, il n'existe pas encore de ressources dédiées au réseau de routes rurales.

2.3.3 Les moyens de transport routier en milieu rural

En milieu rural, la mobilité souffre de manque d'infrastructures et moyens de transport adéquats. La route et le fleuve demeurent les modes de transport prédominant. La route venant largement en tête en terme d'utilisation avec toutefois un trafic relativement très faible ne dépassant guère 5 véhicules par jour en moyenne.

Les véhicules qui desservent les villages et les marchés sont les mêmes que ceux rencontrés sur les routes d'intérêt national : la "bâchée", le 1 000 kilos et le camion léger (deux essieux de charge utile de 4 à 8 tonnes).

Sur le fleuve, la pirogue et la pinasse sont les véhicules traditionnels.

Devant ces difficultés (niveau très faible du trafic), les populations comptent principalement sur les Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) qui présentent l'avantage de l'adaptabilité à la demande en matière de trafic et aux conditions difficiles de praticabilité des pistes.

Le portage est un moyen de transport naturel lorsqu'il s'agit de petites charges sur de courtes distances.

Contrairement au portage, les "MIT" se réfèrent à des techniques : des véhicules non motorisés (la marche à pied, la brouette, la charrette à bras, la charrette à traction animale, la bicyclette) et par extension faiblement motorisés (le cyclomoteur et le motoculteur tirant une remorque).

Cet ensemble de moyens de transport se développe dans deux milieux très différents : d'une part le marché urbain monétarisé et d'autre part la sphère de la ferme et du marché local. Ces deux milieux sont totalement disjoints.

Les MIT sont le plus souvent utilisés dans les travaux agricoles, l'approvisionnement en intrants, la commercialisation des productions, etc. Ils constituent aussi une source de revenus non négligeable lorsqu'ils sont utilisés à une fin commerciale pour le transport de personnes ou de produits vers les villages environnants, le chef lieu de village et les marchés hebdomadaires.

Ainsi les MIT font le lien entre le portage urbain et les systèmes de transport motorisé. Cette complémentarité apparaît le plus nettement autour des grands marchés et entrepôts.

Toutefois, comme un peu partout en Afrique de l'Ouest, la promotion de ces MIT se heurte notamment à une fiscalité élevée, à l'absence d'un système de crédit performant et à la faiblesse des capacités locales en matière de technologie, de financement, de planification, de gestion et de maintenance. En outre, les dispositifs de sécurité sur les MIT sont le plus souvent très rudimentaires voire inexistantes.

S'agissant particulièrement des charrettes à traction animale, la précarité des soins aux animaux et leur protection se présentent comme des problèmes cruciaux. Sur les pirogues, la faible motorisation, le problème de la durabilité des matériaux utilisés

et les défauts d'étanchéité dus à une carence dans la maintenance constituent, avec l'absence des dispositifs d'accostage, l'essentiel des difficultés rencontrées.

Par ailleurs, le développement des infrastructures pour les MIT pourrait avoir des retombées significatives sur la mobilité dans le monde rural en général et pour les femmes aux différents niveaux suivants : l'allègement des tâches, l'accès aux services de santé, la réduction du coût des transports et les opportunités de revenus.

2.3.4 L'exploitation des routes rurales

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

- des accidents souvent mortels ;
- des surcharges de véhicules lourds avec des essieux chargés à 20 tonnes contre une norme de 11,5 tonnes ;
- la dégradation prématurée des routes, se traduisant par des interventions anticipées de reconstruction ou de réhabilitation très onéreuses pour l'Etat.

L'application rigoureuse du code de la route, la mise en place systématique des barrières de pluies, les campagnes de vérifications des charges à l'essieu, la gestion efficace des banques de données routières et de transports, permettront une meilleure exploitation du réseau routier pour le bien de la collectivité toute entière. Ces dispositions doivent être appuyées par la sensibilisation périodique par voie médiatique et la formation des transporteurs et conducteurs routiers et l'amélioration de la qualité des contrôles routiers (police, gendarmerie, douanes)

2.3.5 L'organisation et la gestion du transport routier rural

La loi sur la Décentralisation et la loi portant principe de classement des routes attribuent aux Collectivités Locales la responsabilité de la gestion de leur réseau routier. Toutefois, cette possibilité demeure jusqu'à présent non exploitée.

En effet, la participation des Collectivités Locales dans le processus de conception, de formulation et de mise en œuvre des projets d'infrastructures de transport rural demeure très insuffisante.

En outre le niveau d'implication des communautés dans la réalisation des routes rurales n'a pas non plus permis de créer un sentiment de propriété et une volonté des populations à prendre en charge l'entretien de ces routes, à l'exception des cas cités plus haut concernant la piste Pissa-Oula et certaines pistes dans le pays Dogon. De ce fait, la gestion de la maintenance des infrastructures demeure un problème crucial.

C'est ainsi qu'une large partie du réseau de routes rurales s'est considérablement dégradée sous l'action des intempéries, de l'environnement, du trafic et surtout du manque d'entretien. Cette situation se traduit par un isolement des populations pendant une bonne partie de l'année.

2.4 LE TRANSPORT FLUVIAL RURAL

2.4.1 Caractéristiques du transport fluvial au Mali

Le transport fluvial est surtout assuré sur les deux grands fleuves qui traversent le pays et leurs affluents ou défluent, sur les canaux d'irrigation et certaines voies d'eau qui apparaissent pendant la période de crue.

Il est très développé sur le fleuve Niger et ses affluents, et quasiment inexistant sur le fleuve Sénégal et ses affluents. Il n'y a pas non plus de grandes perspectives de développement de transport fluvial rural sur le Sénégal et ses affluents.

Le transport fluvial reste un moyen de transport essentiel pour la population du delta intérieur du Niger, il est utilisé pour le transport de biens et pour les passagers. Certains métiers tels que la pêche en dépendent complètement car ce transport leur permet d'acheminer les produits de pêches vers les centres de conditionnement et/ou de commercialisation et stockage en vue de l'exportation.

Pendant les périodes de hautes eaux, ce moyen de transport aide certains villages à se désenclaver en assurant un approvisionnement régulier et en transportant leurs produits vers les marchés. Certaines unités de transport fluvial de petite taille restent opérationnelles toute l'année et permettent aux habitants des petits villages situés le long du fleuve d'acheminer leurs produits agricoles aux marchés.

Ces quelques exemples montrent que le transport fluvial a une importance dans la région du delta intérieur du Niger et qu'en le renforçant on peut l'améliorer et faciliter le déplacement des personnes et des biens.

Pour que le transport rural soit efficace, il doit être relié aux transports urbains ou interurbains ainsi qu'aux autres modes de transport (la route et le chemin de fer) tout en ayant une rupture de charge minimum.

Au Mali, il n'existe pas encore une politique de transport fluvial. L'élaboration et l'adoption de cette politique par le Gouvernement est nécessaire pour une meilleure organisation de ce sous-secteur.

2.4.2 Les infrastructures de transport fluvial

Les aménagements d'infrastructure le long du fleuve Niger sont très modestes, la majorité des aménagements existants tels que les quais et les pontons flottants sont localisés aux escales de la COMANAV. Ces infrastructures actuelles ne sont utilisées que par la COMANAV du fait qu'elles ne sont pas adaptées pour le transport par pinasse ou pirogue.

En général, le transport fluvial est confronté au manque d'aménagement de quai adapté au transport de pinasse et pirogue (ponctuellement il existe certains aménagements). L'accostage des pinasses et des pirogues se fait sur les plages du fleuve c'est-à-dire que les personnes ont les pieds dans l'eau et la boue d'où la difficulté d'effectuer le chargement ou déchargement.

L'aménagement des appontements adaptés améliorera et facilitera le chargement et déchargement de fret et de passagers. Un programme d'aménagement de six quais fluviaux est en cours dans le cadre du PST2. Cet effort doit être renforcé.

Par ailleurs, le fleuve Niger est assujéti à un ensablement fréquent d'origine éolienne dans la zone de Kabara et Gao alors que d'autres zones sont plutôt exposées aux charriages et dépôts de sédiments. L'amélioration du parcours navigable est difficile à réaliser car il nécessite un dragage qui est très coûteux et demande une maintenance permanente.

Le coût d'aménagement et d'entretien sur le fleuve Niger est difficile à chiffrer car il n'y a pas d'étude récente : le seul rapport qui existe date de 1987 ; cette étude proposait un programme d'amélioration et d'entretien continu avec une drague achetée et l'exécution aurait été assurée par la COMANAV mais elle n'a pas pu avoir de suite.

L'entretien des infrastructures se limite au balisage, à la réparation des quais de la COMANAV et au désensablement des chenaux à Tonka, Kabara et Bourem. Cet entretien est exécuté en grande partie par la COMANAV.

Les ressources affectées aux travaux d'entretien, de protection et de balisage sont insuffisantes. Une étude s'impose pour évaluer précisément à combien s'élève l'entretien des voies navigables. Cette étude pourra être pilotée par la DNH.

Comme pour le transport routier la réorganisation du transport fluvial serait nécessaire pour une participation des usagers aux frais d'entretien des infrastructures portuaires et appontements.

D'autre part, les pinassiers n'ont pas de système de communication adéquat alors que l'utilisation de moyens de communication présente plusieurs avantages, tels que :

- la demande de secours en cas de sinistre et obtention d'informations sur l'état du fleuve ;
- l'information de la clientèle ; etc.

A cet effet, une étude pour la mise en place d'un système moderne et adéquat de communication s'impose.

2.4.3 . Les moyens de transport fluvial rural

Les moyens de transport fluvial rural sont composés de Pirogues, de « Pinasses » et de bacs.

Les pirogues représentent un dispositif important dans l'activité du fleuve et le transport rural car elles sont utilisées comme un moyen de transport et d'échanges sur de courte distance, un outil de travail (pêche, collecte de sable) et un élément des manifestations culturelles et sportives. La capacité des pirogues s'étend de 500 kg à 6 tonnes. Généralement, la pirogue de petit et moyen tonnage, de 0.5 à 3 tonnes, est affectée à la pêche, et la plus grande au transport. Le déplacement nécessite l'utilisation de perches ou de pagaies.

Les pinasses sont des embarcations en bois motorisées (pirogue motorisée). Leur capacité varie de 10 à 120 tonnes. Les pinasses de 10 à 20 t sont motorisées principalement avec des moteurs hors bord, les pinasses de plus grand tonnage sont motorisées artisanalement avec des moteurs de camion à la manière de moteurs inboard. Selon les enquêtes, il y'aurait 315 pinasses existantes dont la capacité varie de 20 à 100 tonnes.

L'architecture interne des pinasses est différente de celle des pirogues. Depuis l'apparition des premières pirogues clouées dans le Delta Central, elles ont subi des transformations dans le sens d'une amélioration technique (innovation technologique) pour arriver aux pinasses. Ces innovations technologiques ont amélioré les pirogues et ont permis d'avoir des unités motorisées plus grandes qui sont les pinasses. Mais l'état des pinasses visitées à Mopti montre que leur fiabilité laisse à désirer.

Au Mali, la plupart des bacs servent à assurer la continuité d'une route rurale traversée par un cours d'eau important. La solution de mettre des moteurs hors bord sur les bacs est à encourager car elle peut faciliter et réduire le prix de l'entretien ainsi que l'investissement de départ.

La gestion des bacs, autrefois assurée par la Direction Nationale des Routes, est confiée aux villages riverains à travers des comités de gestion et parfois par l'Administration.

2.4.4 Les transporteurs fluviaux

Le principal opérateur qui assure la navigation sur le fleuve Niger est la COMANAV à laquelle s'ajoute le transport informel représenté par des pinassiers et des piroguiers.

Les piroguiers assurent un transport de courte distance, inaccessible pour les autres bateaux, et des liaisons entre les rives, donc un transport rural et urbain (la capacité moyenne d'une pirogue est de 0,5 à 6t). Par contre, les pinasses assurent un transport de plus grande distance de type urbain et interurbain (la capacité moyenne d'une pinasse est de 40 à 50 t avec un tirant d'eau de 1 à 1,25m).

Quant à la COMANAV, elle assure plutôt un transport public de passagers interurbains, de petit fret et de fret lourd (engins de chantier, carburant, etc.) avec une flotte constituée de 3 bateaux courrier très vétustes pour le transport mixte des personnes et des marchandises, 1 pétrolier, 1 remorqueur, 1 pousseur et 18 barges d'une capacité de 200 tonnes chacune.

La COMANAV est une société d'état, jouissant de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Le rôle de la COMANAV est d'assurer le transport fluvial de Koulikoro jusqu'à Gao et de permettre un désenclavement et un développement des régions du Nord du pays, particulièrement la région de Tombouctou.

La COMANAV, en tant qu'une entreprise publique et qui réalise des missions de service public doit bénéficier de l'aide de l'Etat.

Présentement, la COMANAV a réduit le nombre de ses arrêts. Cette réduction d'arrêt se traduit par le fait que certains villages ne sont plus desservis : leurs habitants sont

donc obligés de se déplacer par pirogue ou pinasse jusqu'à un arrêt de la COMANAV ou de faire le voyage par pinasse ou par autre moyen de transport.

Une manière par laquelle la COMANAV peut se diversifier est d'adapter sa flotte aux besoins actuels de la navigation, c'est-à-dire d'avoir des unités rapides et légères capables de circuler le plus longtemps possible, soit six (6) à huit (8) mois sur l'année.

L'avantage d'une unité de ce type est qu'elle pourra fonctionner toute l'année et pourra être utilisée suivant le besoin à différents endroits. S'équiper d'autres unités plus orientées vers le transport de fret mais de dimension inférieure à ce que la compagnie possède serait aussi un atout.

S'agissant des pinassiers et piroguiers, ils exercent leurs activités de façon informelle.

A partir de Mopti le nombre de départ est estimé à une centaine dont voici les principales lignes desservies :

- Mopti - Tombouctou (5 fois par semaine)
- Mopti – Sareyamou (2 fois par semaine)
- Mopti – Djenné (2 fois par semaine)
- Mopti – Dioro (2 fois par semaine)
- Mopti – Youvarou (10 fois par semaine)
- Mopti – Rharous (4 fois par semaine)
- Mopti – Diafrabé (1 fois par semaine)
- Mopti – Diré (4 fois par semaine)
- Mopti – Korienzé (2 fois par semaine)
- Mopti – Kémacina (4 fois par semaine)
- Mopti – Tonka (3 fois par semaine)

Les pinassiers sont regroupés en deux associations : le Syndicat des Transporteurs Fluviaux et la Coopérative des Transporteurs Fluviaux.

Les pinasses commencent leur activité à la mi-juin pour le petit tonnage et en juillet pour le plus gros tonnage pour arrêter la navigation en janvier ou février.

Le transport informel rend aussi des services éminents, d'où la nécessité de l'aider à se moderniser. Une réglementation (code fluvial) serait nécessaire pour conduire à de meilleures conditions de travail et de sécurité.

2.5 LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le réseau ferroviaire du Mali compte 729 km de voies ferrées, dont 643 km de voie principale (Koulikoro - Bamako - Diboli - frontière sénégalaise), 70 km de voie de service et 15 km de voie de branchements particuliers et de desserte.

Les 643 km de voie principale représentent le tronçon malien de la voie ferrée Dakar – Bamako – Koulikoro vieille d'un siècle, qui relie le Mali au Sénégal sur 1.287 km et qui constitue l'un des axes principaux de désenclavement extérieur et intérieur du Mali. La densité ferroviaire est de 0,59 km/1000 km², l'une des plus faibles d'Afrique, dont la densité moyenne est de 2,7 km /1000 km².

Le Mali a mis sur pied dès 1960 sa propre société de gestion, la Régie des chemins de fer du Mali (RCFM). Au fil des années, le trafic se déclina, frappé par la crise économique et la mauvaise gestion. Le nombre de gares se réduisit, pénalisant les riverains qui faisaient leur petit commerce à chaque arrêt du train.

En dépit des divers plans de restructuration mis en œuvre, la situation de la RCFM se dégrada au point que le gouvernement décida, en rapport avec le Gouvernement du Sénégal, de la mise en concession de la ligne internationale Bamako-Dakar.

La mise en concession des activités de la RCFM n'a pas encore apporté les solutions souhaitées pour les populations du Mali en général et celles des zones rurales entre Bamako et Kayes en particulier.

Les problèmes rencontrés dans ce sous-secteur ferroviaire se résument comme suit :

- faiblesse du réseau ferroviaire;
- mauvais état du réseau existant;
- absence de planification de l'entretien du réseau ;
- vétusté du matériel ;
- inadéquation des gares existantes ;
- vétusté de l'équipement de communication.

2.6 LES SERVICES DE TRANSPORT RURAUX

Le transport rural se définit comme l'ensemble des services de transport de marchandises et de personnes en zone rurale, qu'ils soient motorisés ou non. Ces services sont assurés par des opérateurs publics ou privés (sociétés ou individuels) utilisant des infrastructures publiques de transport (routes, pistes, chemins ruraux). Le transport rural, c'est aussi le maillon fluvial constitué par les pirogues (non motorisées en quasi-totalité) et pinasses (plus grosses et motorisées). Mais le maillon fluvial s'articule toujours avec un maillon routier en aval.

Au Mali, le marché ou la foire est un endroit où les personnes vont régulièrement pour y vendre leurs productions et acheter d'autres produits.

Sur ces marchés on trouve les villageois des alentours, les commerçants et des négociants qui viennent y acheter les produits pour les transporter vers les grandes agglomérations. Pour améliorer et faciliter le déplacement des villageois ou même des négociants vers ces marchés, un moyen de transport adapté est nécessaire.

Le développement du transport rural passe donc par une dynamisation des services de transport rural. Ceci est une condition essentielle pour l'amélioration du niveau de vie des populations rurales et la satisfaction de leurs besoins fondamentaux (sécurité alimentaire, santé publique et éducation).

2.7 CONTRAINTES AU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT RURAL

L'absence d'un système efficace de transport rural (mauvaise qualité des infrastructures et services de transports ruraux) constitue la principale contrainte au développement du monde rural. En effet, cette situation entrave très fortement le stockage et l'écoulement de la production, ainsi que le transport et le déroulement des activités commerciales, entraînant l'inexploitation du potentiel de production et le confinement des populations rurales dans une agriculture de subsistance dans des conditions de vie particulièrement précaires du fait de l'isolement.

Les contraintes au développement et à la pérennisation des infrastructures de transport rural sont :

- la dispersion physique des infrastructures de transport rural (linéaire de piste très important) ;
- le mauvais état du réseau de routes rurales ;
- le manque de suivi-évaluation des projets ;
- la surcharge des véhicules sur les routes ;
- l'absence d'un système adéquat de planification et de programmation ;
- la difficulté de mobiliser les financements nécessaires à la construction, à la réhabilitation et à la maintenance des infrastructures ;
- les coûts de construction très variables et généralement très élevés ;
- le manque de normes techniques de construction et d'entretien appropriées et la faible capacité des Collectivités Décentralisées ;
- l'absence d'un cadre institutionnel, juridique et réglementaire conduisant à des interventions généralement non concertées ;
- l'absence d'encadrement et d'appui conseil adéquats ; et
- les impacts négatifs sur l'écosystème et la dégradation des sols et des conditions sanitaires.

Ces contraintes expliquent en partie les freins dans le développement et la maintenance des infrastructures de transport rural et justifient une approche spécifique (tant au niveau des normes et des technologies, qu'au niveau légal).

La dispersion physique a pour effets : i) des coûts d'investissement et de maintenance trop élevés par usager pour pouvoir être supportés par les populations rurales et ii) des difficultés administratives et techniques de suivi des infrastructures.

Les normes d'équipement édictées pour les routes et les grandes voies navigables ne sont pas adaptées aux zones rurales :

- une piste villageoise principalement utilisée par les charrettes asines et par quelques véhicules l'empruntant pour les foires hebdomadaires n'a besoin que d'être assainie, les apports de latérites étant réservés aux seuls points critiques (passages sableux ou bourbeux) ;
- une voie navigable empruntée par les pirogues et pinasses n'a pas non plus besoin d'investissements lourds.

La technologie doit également être adaptée à la capacité et aux besoins réels des Collectivités en vue de permettre une intervention entreprises locales (généralement de très petite taille) et une participation effective des populations.

Au niveau légal, il est important d'identifier les différents intervenants et leurs responsabilités tant dans la phase d'investissement que dans celle d'exploitation des infrastructures.

Les réformes intervenues dans les années 1990 dans le cadre de la politique de Décentralisation et l'adoption de la loi n° 05-04/ du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes et son décret d'application n° 05-431/P-RM du 30 septembre 2005, portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées ont permis de doter les Collectivités Locales de compétences plus larges et davantage d'autonomie administrative et financière.

Toutefois, la mise en œuvre de la politique de décentralisation censée impulser et renforcer le développement local et offrir un cadre propice à la prise en compte des préférences locales, à la promotion du savoir-faire local et à la mobilisation des populations reste confrontée à plusieurs contraintes (lenteur dans le transfert effectif des compétences et des ressources, faiblesse des capacités techniques et de gestion, insuffisance des ressources financières et faiblesse de la participation effective des populations).

Pour les aspects socio environnementaux, des effets directs et indirects peuvent être attendus de la réalisation des infrastructures. En outre, les transports constituent un vecteur privilégié de propagation du VIH/SIDA à travers les mouvements des usagers et des travailleurs des chantiers.

2.8 LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TRANSPORT RURAL

Les principaux enjeux du transport rural au Mali portent sur :

- l'implication effective des Collectivités Rurales dans l'organisation et la gestion du transport rural ;
- l'analyse des besoins des utilisateurs et des niveaux de service qui en découlent pour définir des normes de construction adaptées aux routes rurales ;
- la programmation et la réalisation des investissements ;
- la sauvegarde des investissements ;
- l'amélioration de l'offre de transport rural (motorisé ou non motorisé), notamment pour les plus pauvres.

2.9 LES FORCES ET FAIBLESSES DE LA STRATEGIE DE TRANSPORT DU TRANSPORT RURAL

Les forces de la SNTR résident dans le fait que :

- le désenclavement est une demande forte des populations rurales qui y voient un moyen concret et durable d'améliorer leurs conditions de vie ;
- la réalisation d'une infrastructure rurale de désenclavement permet de lever des contraintes physiques au développement.

Les faiblesses de la SNTR résident dans le fait que :

- la réalisation d'une infrastructure rurale de désenclavement en elle seule ne suffit pas si le service qui l'utilise n'est pas de bonne qualité ;
- les coûts de réalisation et de maintenance de ces infrastructures, aussi bien que les coûts de gestion sont la plupart du temps trop élevés pour les populations rurales.

Les opportunités à saisir sont la volonté politique, la décentralisation, l'adhésion des opérateurs privés de transport, la disponibilité des expertises nécessaires et les impacts positifs des infrastructures rurales de désenclavement sur la productivité et les conditions de vie des populations, ainsi que sur la cohésion sociale.

Les risques sont les impacts négatifs des infrastructures sur la santé de la population et l'environnement.

2. ORIENTATIONS STRATEGIQUES

3.1 LA FINALITE DE LA SNTR

La finalité de la SNTR, telle que définie par le Gouvernement dans Lettre de Politique de Développement du Sous-secteur des Infrastructures Rurales, est d'améliorer les conditions de vie des populations rurales par la proposition mécanismes pour améliorer la mobilité en zone rurale en s'appuyant sur la réalisation d'infrastructures adaptées aux besoins de l'ensemble des secteurs économiques (agriculture, industrie, exploitation minière, commerce, tourisme) et sociaux et le développement des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT).

Le principal résultat attendu de l'élaboration de la SNTR est la mise en place d'un système de transport efficient, fiable et durable qui donne des réponses à la demande des populations rurales en matière d'accessibilité et de mobilité.

Ce résultat ne pourrait être obtenu qu'à travers la mise en œuvre des réformes institutionnelles (législatives, réglementaires et fiscales) conformes à cette nouvelle approche et à la décentralisation, afin de donner au sous-secteur du Transport rural toute la place et la fonction qui devraient être les siennes dans les grandes orientations stratégiques de développement du pays.

La SNTR, qui définit essentiellement les responsabilités et attributions en matière de gestion du transport rural dans le cadre du processus de décentralisation en cours, ainsi que les modes de financement et d'exécution des investissements et leur pérennisation, constituera le cadre futur de mise en œuvre de toutes les actions de développement dans le sous-secteur du transport rural.

3.2 OBJECTIFS DE LA SNTR

3.2.1 Objectif global

Contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations des populations rurales et à l'atteinte des objectifs du CSCR en matière développement des infrastructures et des secteurs productifs.

3.2.2 Objectifs spécifiques

La Stratégie Nationale du Transport Rural s'articule autour des trois objectifs spécifiques suivants :

- améliorer la mobilité et l'accessibilité en milieu rural ;
- développer les infrastructures permettant de donner un socle à cette mobilité ;
- développer un marché efficace des transports : services de transport des personnes et des biens et moyens de transports (motorisés et non motorisés) en mettant l'accès sur les MIT.

3.3 AXES STRATEGIQUES

Pour atteindre ses objectifs, la SNTR propose quatre axes stratégiques que sont :

- **Premier axe stratégique** la construction, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures en adéquation avec les besoins réels ;
- **Deuxième axe stratégique** la gestion participative des infrastructures et services de transport rural;
- **Troisième axe stratégique** la promotion des techniques de travaux à faible coût et à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) faisant appel aux petites entreprises et aux ressources locales ;
- **Quatrième axe stratégique** le développement et la promotion du transport rural.

3.3.1. Premier axe stratégique : La construction, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures en adéquation avec les besoins réels

Le premier axe stratégique vise à réunir les conditions nécessaires au développement du réseau routier rural dont la gestion relève des Communes rurales. Il s'articule autour de trois (3) domaines d'interventions prioritaires : i) le financement du sous-secteur transport rural, ii) la mise en œuvre d'un Programme Général de Construction/Réhabilitation des routes rurales et iii) le traitement de points critiques.

3.3.1.1 Le financement du sous-secteur transport rural

L'objectif lié au cadrage financier vise à favoriser la mobilisation de ressources existantes, condition essentielle pour l'élaboration d'une politique de gestion de l'entretien durable.

Il s'agit de mettre la priorité sur la stabilité et l'usage efficace des ressources déjà mobilisées pour le transport rural (à travers les ODR et les projets de développement, le budget de l'Etat) tout en préparant la mise en œuvre des réformes fiscales nécessaires pour renforcer les finances des collectivités locales et permettre la création de sources pérennes de financement.

En effet, les ressources financières allouées au transport rural demeurent insuffisantes en dépit des flux importants mobilisés par les différents projets et programmes. Afin d'y remédier, le Gouvernement s'attellera à brève échéance à la recherche de solutions adéquates à cette difficulté.

Dans cette perspective, des mesures devront être prises en vue de la création d'une ligne budgétaire destinée au financement du transport rural. Le Gouvernement veillera également à la préparation d'un Programme Spécifique de Désenclavement

des Communautés Rurales avec des composantes comme : i) Construction/Réhabilitation d'infrastructures rurales de transport ; ii) Entretien des infrastructures et équipements ; iii) Appui institutionnel ; iv) Gestion de projets ; etc.

De même, pour permettre le financement de l'entretien du réseau routier rural, la possibilité pour l'Etat de procéder à l'attribution de dotations aux Collectivités Locales pour l'entretien de certains itinéraires sera envisagée, ainsi que la relecture de la Loi créant l'Autorité routière en vue de l'introduction d'une disposition permettant à celle-ci de financer l'entretien courant du réseau routier rural.

Une attention particulière sera en même temps accordée aux possibilités qui pourraient s'offrir au travers des ressources propres des communautés rurales. Les fonds de la coopération décentralisée s'offrent également comme une opportunité.

D'autres ressources spécifiques destinées aux Collectivités Locales existent (à travers l'ANICT) et sont mobilisables dans le cadre des programmes de promotion du développement local décentralisé. L'ANICT joue un rôle important d'appui aux communautés rurales et a été, ces dernières années, la source principale de financement des infrastructures rurales.

Dans le cadre du Programme Spécifique de Désenclavement des Communautés Rurales les investissements devront être mis en œuvre après que les pouvoirs publics se seront assurés de la volonté de partage des coûts des parties prenantes (les Collectivités Locales rurales pourraient participer aux financements à hauteur de 5 à 15% selon les cas. Les conventions préciseront les taux par Collectivité) et de la mise sur pied d'un dispositif fiable garantissant leur entretien régulier.

La mise en place d'un cadre fiscal et de financement incitatif pour la promotion des moyens intermédiaires de transport et le renforcement des capacités d'intervention du secteur privé dans ce domaine constituent aussi des mesures importantes dans la réduction des coûts de transport et l'amélioration des services de transport.

Enfin, il est important de noter que la réalisation des infrastructures sur les itinéraires empruntés par les femmes pour les besoins de leurs activités domestiques ou de production ne peut obéir au seul critère de capacité d'entretien des Collectivités Rurales. Un appui s'avère nécessaire de la part de l'Etat pour supporter les coûts de ces investissements.

3.3.1.2 La mise en œuvre d'un Programme Général de Construction/Réhabilitation des routes rurales

La nouvelle classification du réseau routier du Mali est administrative. Son objet est de définir les différents niveaux de responsabilité dans le cadre de la mise en place du processus de décentralisation. Elle ne donne aucune information sur l'état technique du réseau. Pourtant cet état devra être correctement défini avant la mise en œuvre effective de la SNTR.

Des enquêtes de terrain pourraient être diligentées par la Direction Nationale des Routes à travers les différentes Directions Régionales des Routes afin de s'assurer de l'état physique de ce réseau.

Cette enquête devrait se faire sur la base de certains critères à définir. Dans le même temps, des critères techniques seront utilisés pour définir l'état de ces routes.

Un « Schéma Directeur des Routes Rurales (SDRR) » sera élaboré à partir des résultats de ces enquêtes. Ce schéma sera fondé dans un premier temps sur le réseau existant. Il servira de base à la préparation d'un Programme Général de Construction/Réhabilitation des routes rurales. Le SDRR pourra être complété par l'adjonction de nouvelles routes qui seront définies selon des critères socio-économiques.

3.3.1.3 Le traitement de points critiques

L'élimination des points critiques et l'aménagement par niveau de service sur le réseau non revêtu et/ou la création de routes pour une circulation sans interruption et à moindre coût constituent l'axe principal des mesures préconisées en faveur des infrastructures rurales.

La priorité sera donc accordée aux investissements relatifs à ces actions selon les besoins définis par les populations elles-mêmes, mais aussi selon des critères définis et concertés.

Des équipes de cantonniers seront aussi envisagées pour assurer la pérennité de telles actions. Un accent particulier sera mis sur le renforcement des capacités de gestion et d'exécution des groupes cibles pour accompagner la politique de décentralisation progressive et assurer la participation du secteur privé et des groupes défavorisés.

Dans la plupart des zones, les routes en terre, les pistes et les sentiers sont par nature fragiles. A cela s'ajoutant l'effet combiné des facteurs climatiques, il s'y produit des dégradations qui, suivant leur nature et leur importance et, à défaut d'entretien, peuvent constituer une gêne, voire dans certains cas, empêcher la circulation.

Dans d'autres zones, c'est le terrain escarpé avec des pentes longitudinales élevées ou des surfaces de roulement présentant des irrégularités de surface importantes à l'origine d'accidents ou de perte de temps, qui constituent la difficulté.

En vue de la mise en œuvre de ce programme d'élimination des points critiques, il sera procédé tout d'abord à l'identification exhaustive des sites concernés pour mettre ensuite un processus de programmation et de traitement.

Les financements sur le réseau routier rural, ainsi que les éventuelles dotations provenant de l'Etat seront destinés en priorité à ce volet qui aura d'importantes répercussions positives sur la mobilité en zone rurale.

3.3.2. Deuxième axe stratégique : La gestion participative des infrastructures et services de transport rural

Le deuxième axe stratégique vise l'implication des collectivités locales rurales dans la gestion des infrastructures et services de transport rural. Il s'articule autour de deux (2) domaines d'interventions prioritaires : i) le cadrage institutionnel du sous-secteur transport rural et ii) le renforcement de la planification et de la gestion.

3.3.2.1 Le cadrage institutionnel du sous-secteur transport rural

Le cadrage institutionnel vise à mettre au point un cadre juridique et financier qui encourage les communautés locales à devenir les gestionnaires des infrastructures qui leur sont confiées. Plusieurs mesures et actions soutiennent ce domaine.

3.3.2.1.1 La mise en place des organes de gestion

Il s'agit pour le Gouvernement de mettre en place les organes de planification, de gestion et de suivi propres à assurer le développement du transport rural dans toutes ses composantes.

Le Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) aura la responsabilité de la coordination et de la mise en place des mesures et s'assurera de leur application dans les délais prescrits ainsi que de l'implication de toutes les autres parties prenantes. Le succès de la SNTR dépendra du degré de participation des groupes sociaux et des partenaires au développement.

Les femmes, les jeunes et les associations de village, les organisations rurales devraient occuper une bonne place dans la planification des objectifs et des différentes mesures. A cet égard, les Ministères en charge de la Famille et de la Solidarité et les associations représentatives des femmes seront représentés dans les différentes instances chargées de la planification, de la réflexion et de la mise en œuvre.

Les mesures envisagées ne connaîtront d'exécution harmonieuse que si les différentes interventions des structures impliquées sont bien coordonnées pour permettre d'éviter toute collusion et éparpillement des efforts. Dans cette optique le Gouvernement veillera, dès le départ à mettre sur pied des cadres de concertation et des groupes de travail et à clarifier les rôles et la place des différents acteurs intervenant dans le sous-secteur.

Les différents acteurs impliqués y joueront chacun un rôle défini ; certains auront un rôle consultatif tandis que d'autres œuvreront dans l'exécution et le contrôle des activités, dans la formation et dans l'application de la réglementation. Ce dispositif institutionnel s'appuie sur trois pôles :

Le Comité de pilotage de la SNTR

Le Comité de pilotage sera créé par un décret du Premier Ministre sur proposition du Ministre chargé des transports. Il sera chargé du pilotage de la SNTR avec pour mission principale la formulation (ou révision) d'orientations, d'avis et de recommandations au Gouvernement sur toutes réformes découlant de l'exécution de la stratégie. Il sera aussi le cadre formel de concertation et d'harmonisation de toutes les interventions dans le sous-secteur du transport rural. Sa composition sera fixée par arrêté du Ministre chargé des transports et ses membres proviendront de l'Administration, des collectivités locales et de la société civile.

Le Secrétariat permanent

Le Comité de pilotage de la SNTR dispose d'un Secrétariat permanent qui est assuré par la Direction Nationale des Routes à travers sa Division chargée de la planification. Le Secrétariat permanent aura en charge la gestion du Programme des Transports en Milieu Rural (PTMR) et assurera la coordination des actions définies dans la SNTR. Les attributions spécifiques du Secrétariat permanent seront fixées par un arrêté du Ministre chargé des transports.

Les Agences d'exécution

Les Agences d'exécution sont chargées (par délégation de maîtrise d'ouvrage) de la mise en œuvre des actions définies dans la SNTR. Elles seront sélectionnées selon des critères de compétence et de performance dans l'action.

3.3.2.1.2 L'amélioration du cadre réglementaire et de normalisation

Les mesures de type législatif, réglementaire et de normalisation qui relèvent des attributions spécifiques des Pouvoirs publics visent à assurer la protection des patrimoines routier et fluvial contre la dégradation rapide résultant de l'insuffisance ou de la non-application de normes s'appliquant à l'environnement physique ou au trafic. Les lois, règlements et normes à prendre devraient permettre de modifier certaines règles portant sur les infrastructures, les moyens de transport et les services de transport jugés inadéquats ou de faire observer la réglementation du trafic.

Dans cette perspective et pour accorder au transport rural un degré de priorité élevé, le Gouvernement veillera à faire adopter à brève échéance la SNTR et fera en sorte que le transfert des compétences et des ressources soit effectif en matière de planification et de gestion des infrastructures.

Le Ministère de l'Équipement et des Transports et le Ministère en charge des Collectivités veilleront à l'application des règlements sur les transports routier et fluvial. Les services chargés de la sécurité routière, les services régionaux des transports terrestre et fluvial devront dans ce cadre recevoir davantage de responsabilités.

Cependant l'État, garant de la réglementation et des normes à la définition desquelles les populations devraient néanmoins être associées pour s'en approprier, veillera à ce que le dispositif réglementaire s'appuie sur un processus concerté et participatif.

En collaboration avec les Collectivités Locales, l'État devrait mettre en place une réglementation pour un système décentralisé de gestion du réseau routier secondaire et fluvial.

La réglementation nationale sur le trafic routier sera révisée dans le sens de lui faire intégrer les spécificités du transport rural. Dans cette perspective une réglementation différenciée sur les caractéristiques de transport sera établie pour favoriser le développement des services de transport rural. Il en est ainsi de certains véhicules

spécialisés qui pourraient être autorisés, moyennant quelques adaptations de leur dispositif de sécurité, à effectuer le transport des personnes.

Pour assurer le bien être des animaux de trait pour un système performant de traction animale, un accent sera mis sur la limitation des charges, la qualité des harnais et le suivi en matière de soins de zootechnie.

D'autres dispositions réglementaires seront également prises à savoir :

- l'élaboration d'une politique nationale des transports et des infrastructures de transports et l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Aménagement des Routes (SDAR) ;
- l'élaboration d'un Code de navigation ;
- l'élaboration des normes de construction pour les routes rurales et les bateaux, pinasses et pirogues ;
- la réorganisation du transport fluvial ;
- la réglementation de la profession de transporteurs fluviaux ;
- la réglementation des visites techniques des bateaux, pinasses et pirogues, y compris la formation des agents ;
- la création de brigades fluviales chargées de l'application des nouvelles réglementations fluviales.

3.3.2.2 Le renforcement de la planification et de la gestion

Il s'agit là principalement de donner aux acteurs et parties prenantes des institutions locales les connaissances et les outils nécessaires à assurer la gestion durable et efficace des interventions dans le sous-secteur du transport rural dont ils ont la charge.

L'élaboration et la mise à disposition de documents simplifiés sur les procédures de passation des marchés, sur les coûts et sur les différents textes réglementaires régissant le sous-secteur doivent également constituer les actions les plus importantes de la planification.

Pour les acteurs impliqués dans les réalisations, il s'agit de mettre à leur disposition les différentes normes élaborées (informations techniques sur les caractéristiques des matériaux de construction, les structures types d'ouvrages, etc.).

L'approche genre qui est une partie intégrante de la SNTR favorise la rupture avec l'approche administrative de la gestion du réseau. Elle pourra amener l'Etat à s'occuper, en plus du réseau routier principal, d'une partie du réseau routier secondaire concerné par des activités économiques importantes de femmes et qui ne pouvait pas être financée par les moyens insuffisants des Collectivités Locales. Dans cette perspective, les structures de gestion des infrastructures et des services de transport doivent comporter une masse critique de femmes capables d'amener les instances de décision à prendre en compte leurs problèmes spécifiques.

Les Collectivités Rurales assurent la planification et la gestion des réseaux et des équipements. A cet effet, il leur revient la responsabilité de la planification et de la mise en œuvre des programmes d'investissements et d'entretien.

Cependant, elles peuvent déléguer tout ou partie de ces missions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre par la signature de conventions avec le secteur privé, les sociétés de développement ou les structures de l'Etat.

Le niveau le plus pertinent de l'appui conseil aux Collectivités Locales Rurales devra être étudié en tenant compte des avantages comparatifs des structures décentralisées présentes à l'image des Unités des Routes et des Transports.

Dans la même optique, lorsque le financement des investissements est assuré en partie par l'Etat, celui-ci pourra demander, en fonction des capacités de gestion de la communauté rurale, que tout ou partie de ces missions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre soit déléguée à une entité publique ou privée agréée par l'État.

Tous les itinéraires du réseau routier rural relèvent des Communes rurales conformément au code des collectivités locales. A cet effet, ces Collectivités auront la charge du financement de l'entretien de ce réseau, même si l'État peut dans certains cas procéder à l'attribution de dotations pour certains itinéraires.

La programmation des investissements sur le réseau routier rural sera effectuée par les Collectivités rurales dans le cadre des plans locaux de développement (PDSEC) et des programmes d'investissement annuel (PIA) qui serviront de cadre de référence.

Sur les routes rurales à vocation commerciale (arachidières, cotonnières, rizicoles ou maraîchères), des opérations d'entretien et de réhabilitation devraient être entreprises avec la participation des sociétés de développement rural concernées (CMDT, OHVN, ON, etc.) et la communauté des usagers (producteurs, transporteurs, etc.). Ces actions devraient être réalisées dans le cadre de conventions avec les Collectivités Locales rurales. La planification, la programmation et la mise en œuvre de ces interventions obéiront à une démarche concertée et décentralisée.

3.3.3. Troisième axe stratégique : La promotion des techniques de travaux à faible coût et à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) faisant appel aux petites entreprises et aux ressources locales

Le troisième axe stratégique vise le développement des techniques et normes de construction simples afin de favoriser le développement de l'entrepreneuriat local. Il s'articule autour d'un domaine d'intervention prioritaire : le développement de l'entrepreneuriat local.

Un des objectifs de la SNTR est de promouvoir les techniques de travaux à faible coût et à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) faisant appel aux petites entreprises et aux ressources locales. Pour cela, il convient de favoriser l'émergence d'entrepreneurs locaux, opérant en milieu rural mais capable de faire croître leur activité si le marché est porteur : en particulier vers les villes.

On ne peut pas parler de moyens de transport spécifiques au milieu rural, mais plutôt de moyens de transport pour personnes à faible revenu. En ce sens, un appui au développement de "moyens de transport intermédiaires" est souhaitable, sans le limiter au monde rural. Un des axes majeurs devrait être de favoriser l'usage de véhicules motorisés à faible coût et promouvoir les services de transport en commun.

Il est à rappeler toutefois que le transport est privé et que les pouvoirs publics ne sauraient intervenir au delà d'un soutien à l'innovation et à des expériences pilotes. La concertation s'impose.

Pour ce qui est de l'entretien routier, une politique locale d'entretien courant du réseau routier secondaire doit être l'occasion de favoriser l'émergence d'entrepreneurs locaux, ce qui réduirait les coûts de mobilisation et permettrait de développer sur place les compétences et les revenus.

Promouvoir les petites entreprises locales en réduisant les lots de travaux à des tailles gérables par elles, en mettant en place des procédures de passation de marchés simples et transparentes, en payant les fournisseurs rapidement, en établissant éventuellement des dispositifs de crédit ou de location-vente leur permettant l'accès au matériel lourd faisant appel à une technologie adéquate.

La réglementation de la profession de transporteur fluvial s'impose. Elle permettra de valoriser le métier et de l'officialiser. Bien sûr il y aura des exceptions à prévoir dans le règlement. Par ailleurs, un règlement de visite technique des bateaux d'importance est à instaurer, à l'image des visites techniques des voitures. Cette réglementation est bénéfique pour le transporteur et l'affréteur car les assurances accepteront d'assurer les pinasses et la marchandise. La DNTTMF en sera le concepteur et l'ordonnateur.

Dans le cadre général de l'appui au secteur privé l'accès au crédit, pour que les petites entreprises développent leur parc de véhicules, en particulier en rapport avec la fourniture de garanties.

Des formations voulues pour encourager la division du travail dans la filière des transports (réparateurs, forgerons, conducteurs, etc.) seront offertes en utilisant toutes les moyens disponibles et en mobilisant ceux qui peuvent répondre à de nouvelles demandes.

L'utilisation efficace et optimale de la main d'œuvre locale dans la réalisation des travaux sera encouragée pour renforcer la participation communautaire et le développement des petites entreprises artisanales. A cet effet, un certain nombre de prestations portant sur le désherbage, le nettoyage des fossés, le bouchage des trous, le curage des ouvrages d'assainissement et les campagnes de sensibilisation devraient être au centre des actions à envisager.

Cependant ces travaux concernent différemment les hommes et les femmes et il est donc nécessaire, pour une implication équitable, de tenir compte des multiples charges de l'ensemble des acteurs de la communauté.

3.3.4. Quatrième axe stratégique: Le développement et la promotion du transport rural

Le quatrième axe stratégique vise à doter les Collectivités rurales de capacités intellectuelles et techniques nécessaires pour une gestion efficace et efficiente du transport rural. Il s'articule autour de cinq (5) domaines d'interventions prioritaires : i) le renforcement des capacités, ii) la promotion des MIT et des services de transport, iii) la mise en place d'un plan de gestion environnementale et sociale, iv) la mise en place d'un dispositif de suivi-évaluation et v) la mise en place d'un plan de communication.

3.3.4.1 Le renforcement des capacités

Le volet renforcement des capacités a pour objet d'améliorer le processus de prise de décision au niveau central et local. Il cible particulièrement les Collectivités Locales pour la prise en charge complète de leur responsabilité dans l'identification, la planification, la sélection et la maîtrise d'ouvrage des infrastructures et services de transport rural. Il en est de même des PME et les acteurs locaux pour le renforcement de leurs capacités techniques d'intervention dans le domaine de la planification et de la gestion des infrastructures et services de transport, ainsi que des services techniques décentralisés de l'Etat.

Le Ministère en charge des Transports mettra en œuvre, en rapport avec les Collectivités Locales Décentralisées un programme spécifique sur la question et veillera à ce que celui-ci soit exécuté avec les services déconcentrés des routes et des transports.

Le programme de formation portera sur les thèmes correspondant aux besoins et aux priorités des Collectivités en matière de capacité d'intervention et en particulier sur :

- la recherche de financement, la planification, la conception, la mise en oeuvre et le Suivi/Evaluation de projets de transport rural ;
- le financement des travaux et l'optimisation de l'affectation des crédits ;
- la technique de l'élimination des points critiques ;
- les méthodes HIMO ;
- l'utilisation des MIT par les bénéficiaires en particulier les femmes ; et
- la gestion des services de transport.

A l'intention des artisans et d'autres opérateurs concernés, il sera mis en œuvre des activités de formation dans la maintenance et l'utilisation des technologies appropriées. La formation ciblée concernant un faible public s'adresse aux ONG, aux bureaux d'études et aux administrations centrale et locale. Des voyages d'études regroupant les acteurs seront organisés pour favoriser un consensus et une compréhension commune d'expériences croisées.

La stratégie de formation d'un large public va inclure une formation de formateurs pour minimiser les coûts.

En outre, en vue d'améliorer la gestion du réseau routier secondaire, le Gouvernement commanditera un certain nombre d'audit à savoir :

- un audit de la privatisation de l'entretien routier ;
- un audit des travaux en régie exécutés par la CETRU ;
- un audit de l'entretien courant, exécuté par les entreprises et les bureaux d'études.

3.3.4.2 La promotion des MIT et des services de transport

La faiblesse du trafic et du pouvoir d'achat en milieu rural fait que le transport ne présente qu'une faible rentabilité financière. Il sera donc très difficile, en dehors de tout soutien de l'État, d'enregistrer un important flux d'investissements dans ce secteur.

Un des objectifs de la stratégie est de favoriser le développement d'un marché efficace des transports grâce à la mise en œuvre de mesures incitatives financières et fiscales en vue d'augmenter la disponibilité de MIT abordables financièrement pour les populations rurales.

Dans cette démarche, le Gouvernement va, en priorité, procéder à la réduction des taxes et droits de douanes à l'importation des MIT et des intrants nécessaires à leur fabrication.

Le soutien au crédit représente un autre instrument sur lequel devra s'appuyer la stratégie pour encourager les investissements dans les MIT. Ce soutien s'adressera à la fois aux fabricants et aux usagers des moyens intermédiaires de transport.

Une des premières options de ce soutien est la mise en place de lignes de crédits spécifiques dans le cadre d'un programme d'implantation de moyens de transport pour procurer aux entrepreneurs locaux et aux artisans les ressources leur permettant de consolider leur unité de fabrication ou de maintenance. Les structures chargées de l'exécution de ce volet de la stratégie s'inspireront à cet égard des enseignements fructueux tirés de l'expérience de la CMDT.

Une autre option pourrait être l'éligibilité des MIT dans la liste des moyens de production agricole bénéficiant des facilités de crédit. Celle-ci aura l'avantage de toucher davantage de demandeurs.

La troisième option possible du soutien au crédit est la mise sur pied au sein des structures de crédits décentralisées d'un fonds de garantie destiné à encourager l'acquisition par des transporteurs ruraux de moyens de transport motorisés pour permette d'améliorer les déplacements sur le réseau routier secondaire et les échanges de biens et services avec les centres urbains les plus proches.

La mise en place de fonds de garantie doit prendre en compte les mutuelles d'épargne et de crédit mises en place par les femmes. En effet, les femmes bénéficient peu du crédit alloué par les institutions financières classiques.

Un autre levier de la SNTR sera la promotion et la vulgarisation des MIT ainsi que le développement de la technologie afin de mieux répondre aux besoins spécifiques des utilisateurs.

Par ailleurs, l'utilisation de la charrette devrait pouvoir se développer et l'encouragement à l'installation d'unités de fabrication dans la plupart des régions porteuses être envisagé. Cependant, la promotion de la charrette tractée passe aussi par, d'une part, le renforcement des unités de fabrication et, d'autre part, la fourniture de services vétérinaires.

Pour la bicyclette, les zones qui en sont les plus dépourvues seront privilégiées.

S'agissant des MIT dans le transport fluvial, il faudrait arriver à promouvoir un dispositif décentralisé de fabrication de pirogue présentant à la fois des qualités d'étanchéité et de durabilité. En même temps le Gouvernement soutiendra les initiatives favorisant la motorisation en vue de l'accroissement des capacités de charge et de la réduction de la durée des parcours. La réalisation d'infrastructures d'accostage entre dans le sens de l'amélioration de la sécurité et du confort des usagers.

Tout ce dispositif devrait être complété par des mesures propres à favoriser la concurrence entre les différentes offres de services de transport; cela permettrait d'éviter les monopoles. Les autorités au niveau des Collectivités Locales veilleront à la détermination des tarifs limites de parcours conseillés dont elles devront désormais avoir la responsabilité sur tout le réseau.

Les femmes sont des utilisatrices des MIT. Toutefois, elles n'en sont pas les propriétaires la plupart du temps, faute de ressources. Pourtant dans beaucoup de localités, elles ont démontré leur capacité de gestion d'un certain nombre de moyens de transport.

Les mesures de promotion des services de transport en leur faveur s'adresseront aussi bien aux initiatives individuelles qu'à celles des groupements féminins. On évitera à cet égard le piège technologique qui consiste à exclure les femmes dès qu'il y a une innovation technologique et à les confiner dans des secteurs moins intéressants que ceux dans lesquels évoluent les hommes.

En somme, dans beaucoup de secteurs les femmes ont montré leur capacité à utiliser les MIT, y compris la bicyclette. Il faut cependant trouver les stratégies adéquates pour une introduction efficace de nouveaux MIT.

3.3.4.3 La mise en place d'un plan de gestion environnementale et sociale

Dans le cadre du volet environnemental et social, l'objectif est de mettre en place un plan de gestion environnementale et sociale qui prend en compte les impacts environnementaux et l'adoption de technologies de construction et de maintenance propres.

En somme, il s'agit de veiller à ce que la planification et la gestion des infrastructures et moyens de transport prennent en compte les impacts sur l'environnement physique et humain des activités (aménagement, construction, utilisation, etc.) qui sont liées à leur développement.

A cet égard l'approche consistera à harmoniser les orientations du Plan Cadre de Gestion Environnementale et Sociale préparé dans le cadre du PST 2.

Il s'agira notamment de réaliser une étude environnementale stratégique du secteur en tenant compte de l'ensemble des facteurs environnementaux (hydrologie, matériaux d'emprunt, foncier, etc.) qui influencent la réalisation des infrastructures ainsi que les problèmes sociaux et de santé liés au développement des réseaux. L'objectif visé est de mettre en place des outils simples d'utilisation et peu coûteux pour une prise en compte satisfaisante des problèmes environnementaux dans les projets.

La mise en place d'un Système d'Information Géographique (SIG) pour faciliter les échanges de données entre les différents programmes impliqués dans la gestion environnementale est aussi un des sous objectifs de la gestion environnementale. Son opportunité sera étudiée en concertation avec les dits programmes. Pour ce qui est des actions d'atténuation des impacts, l'aménagement de forêts villageoises ou le reboisement de certains axes du réseau routier pourraient constituer la contre partie dans le cadre de l'exécution de certains programmes de transport.

La stratégie devrait aussi concerner les modes de transport favorables à l'environnement comme les bicyclettes qui constituent des moyens propres contrairement aux véhicules à moteur qui émettent beaucoup de gaz à effet de serre. Il en est également du choix de la technologie de construction ou de réhabilitation, des tracés, de la nature de la couche de roulement et des types d'assainissement qui ont un impact direct sur l'environnement.

Le ministère chargé de l'Équipement et des Transports et celui chargé de l'Environnement s'assureront de la mise en œuvre des mesures environnementales préconisées. Dans cette perspective ils devront faire élaborer dans les meilleurs délais les normes et les exigences réglementaires qui serviront notamment de références dans les évaluations d'impacts environnemental et social.

3.3.4.4 La mise en place d'un dispositif de suivi-évaluation

Ce volet vise la mise au point d'outils et de mécanismes propres à évaluer, ajuster, adapter ou corriger les différentes actions entreprises dans le cadre du transport rural et à permettre aux institutions concernées d'avoir un tableau de bord pour suivre les performances de la stratégie et des actions à développer.

L'ensemble des acteurs et parties prenantes du programme au niveau de ses différents volets devrait être impliqués dans la gestion du système qui s'articulera autour des axes suivants :

- l'établissement, pour chaque région, d'une situation de référence et de banques de données sur le réseau routier secondaire, les moyens de transport, les besoins prioritaires d'entretien, les prestataires ;
- l'autoévaluation participative par les parties prenantes des enjeux, objectifs et orientations de la SNTR pour une meilleure compréhension des choix et critères d'éligibilité des projets et pour mieux alimenter les thèmes des campagnes de sensibilisation et d'information sur les questions de genre, de promotion des MIT et de sécurité ;
- l'identification d'indicateurs clé et des méthodes d'évaluation pour aider à défendre les problèmes de transport auprès des décideurs et des bailleurs ; et
- la définition concertée d'un outil d'analyse et d'un tableau de bord basés sur une approche participative et concertée au niveau des institutions de mise en oeuvre de la stratégie.

Des rapports d'activités trimestriels seront produits à l'attention du Comité de pilotage, des institutions impliquées ainsi que des partenaires techniques et financiers.

Des réunions seront planifiées en vue de faire le point de la situation et arrêter les actions à mener.

L'évaluation des programmes à la fin de la première année de fonctionnement sera suivie par une rencontre de validation à laquelle prendront part tous les acteurs. Des missions de supervision périodiques d'experts seront réalisées en attendant l'évaluation finale desdits programmes.

3.3.4.5 La mise en place d'un plan de communication

Ce volet porte sur la mise en place d'un véritable programme d'IEC (Information/Education/Communication) pour permettre la diffusion :

- des informations sur les possibilités et les domaines d'intervention des populations pour leur permettre de savoir qu'une fois la route construite ou réhabilitée, elles doivent prendre part à son entretien ;
- des résultats produits dans le cadre du suivi en tenant compte des aspects culturels, des traditions de communication, des niveaux d'éducation et de la dimension genre.

3. PLAN D' ACTIONS

Le plan d'actions pour la mise en œuvre de la SNTR est présenté dans le tableau ci-après (la liste des actions à mettre en œuvre, proposées dans le plan n'est pas exhaustive).

Il ressort du plan d'actions que le financement global nécessaire à la mise en œuvre de la Stratégie Nationale du Transport Rural à l'horizon 2020, y compris les programmes d'investissements, est évalué à près de 213 milliards de Francs CFA, repartis comme suit :

- 33,300 milliards de Francs CFA, soit environ 15% du financement global, constitueront l'apport de l'Etat ;
- 10,500 milliards de Francs CFA, soit environ 5% du financement global, constitueront l'apport des bénéficiaires des actions ; et
- 169 milliards de Francs CFA, soit environ 80% du financement global, sont à rechercher auprès des partenaires techniques et financiers.

Les incidences de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale du Transport Rural sur le budget d'Etat, exercices de première et deuxième années sont évaluées respectivement à 480 millions de Francs CFA pour la première année et 780 millions de Francs CFA pour la deuxième année.

Une table ronde des bailleurs de fonds de la SNTR devra être organisée au courant de l'année 2010 en vue de la mobilisation des financements.

STRATEGIE NATIONALE DU TRANSPORT RURAL AU MALI
- PLAN D' ACTIONS BUDGETISE ET AVEC ECHEANCES -

Axes stratégiques de la SNTR	Domaines d'interventions prioritaires de la SNTR	Activités	Coûts indicatifs (Millions F.CFA) et sources de financement				Échéances	Services Responsable/ Impliqués
			BN	Bénéficiaires	PTF	Totaux		
Axe 1 : La construction, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures en adéquation avec les besoins réels	1.1. Le financement du sous-secteur transport rural	Créer une ligne budgétaire pour le financement du transport rural.	-	-	-	-	2010	<u>Responsable :</u>
		Mettre en place un Programme Décennal de Désenclavement des Communautés Rurales (1.000 km de pistes/an, soit 10.000 km en fin de programme).	22 500	500 7	120 000	150 000	2011 à 2020	MET
		Mettre en place, en concertation avec toutes les parties prenantes, les critères de sélection des projets présentés par les Communautés rurales.	-	-	-	-	30/09/2010	<u>Impliqués :</u>
		Relire la loi créant l'Autorité Routière pour introduire une disposition permettant le financement de l'entretien courant du réseau routier secondaire.	-	-	-	-	31/03/2010	MF
		Mettre en place un cadre fiscal et de financement incitatif pour la promotion des MIT.	-	-	-	-	2010	MECI
		Prendre les mesures pour assurer l'accroissement, la stabilité et l'usage efficient des ressources déjà mobilisées pour le transport rural.	-	-	-	-	Permanent	MATCL
		Evaluer et réviser le cas échéant les procédures administratives pour minimiser les lenteurs dans les décaissements des fonds alloués et améliorer la régularité.	-	-	-	-	Permanent	MMEI
		Faire une étude de la volonté de partage des coûts des investissements par les différentes parties prenantes (sociétés, projets et communautés des usagers).	50	-	-	50	31/03/2010	MEA
		Faire une étude pour la mise en place d'un dispositif fiable garantissant l'entretien régulier des infrastructures et équipements.	50	-	-	50	30/06/2010	MA

Axes stratégiques de la SNTR	Domaines d'interventions prioritaires de la SNTR	Activités	Coûts indicatifs (Millions F.CFA) et sources de financement				Échéances	Services Responsable/ Impliqués
Axe 1 (suite) : La construction, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures en adéquation avec les besoins réels	1.2. La mise en œuvre d'un Programme Général de Construction/ Réhabilitation des routes rurales	Elaborer le Schéma Directeur des Routes Rurales						
		Préparer et mettre en œuvre un Programme Décennal de réhabilitation et d'entretien des routes rurales à vocation commerciale (200 km par an, soit 2.000 km pour les 10 ans).	900	3 000	48 000	60 000	2011 à 2020	MET
	1.3. Le traitement des points critiques	Procéder, en rapport avec les communautés rurales, à l'identification exhaustive des points critiques dans les zones de projets de développement ou défavorisées pour préparer la programmation de leur traitement.	-	-	-	-	Permanent	MATCL/HCC
		Initier et mettre en place des dossiers de consultation simplifiés pour le développement et l'implication de petites entreprises locales dans les travaux programmés.	25	-	-	25	31/12/2010	Chambres consulaires
Axe 2 : La gestion participative	2.1. Le cadrage institutionnel du sous-secteur transport rural	Préparer et faire adopter en Conseil des Ministres le décret de création du Comité de pilotage de la SNTR.	-	-	-	-	31/12/2009	MET
		Prendre l'arrêté ministériel fixant la composition du Comité de pilotage de la SNTR.	-	-	-	-	02/2010	MET
		Prendre l'arrêté ministériel fixant les attributions spécifiques du Secrétariat permanent du Comité de pilotage de la SNTR.	-	-	-	-	02/2010	MET/ MATCL / MA/ MEA
		Mettre en place les ressources nécessaires à l'équipement et au fonctionnement du Secrétariat permanent.	50	-	-	50	02/2010	MEF
		Élaborer le manuel de procédures pour la mise en œuvre de la SNTR.	15	-	-	15	03/2010	MET/MA
		Élaborer une réglementation pour un système décentralisé de gestion du transport rural.	50	-	-	50	03/2010	MET/MATCL
		Réviser la réglementation nationale sur le trafic routier afin d'intégrer les spécificités du transport rural, notamment en ce qui concerne l'adoption des dispositifs de sécurité.	30	-	-	30	02/2010	MET

Axes stratégiques de la SNTR	Domaines d'interventions prioritaires de la SNTR	Activités	Coûts indicatifs (Millions F.CFA) et sources de financement				Échéances	Services Responsable/ Impliqués
Axe 2 (suite) : La gestion participative	2.1. (suite) : Le cadrage institutionnel du sous-secteur transport rural	Faire une étude de classification technique et fonctionnelle du réseau routier.	60	-	-	60	06/2010	MET
		Elaborer une réglementation sur les caractéristiques de transport.	60	-	-	60	06/2010	MET
		Elaborer une réglementation pour la limitation des charges, améliorer la qualité des harnais et le suivi en matière de soins de zootechnie pour le bien être des animaux de trait.	50	-	-	50	06/2010	MET/MEP
		Elaborer un Schéma Directeur d'Aménagement des Routes (SDAR).	200	-	-	200	2010 - 2011	MET
		Elaborer un Code de navigation sur les cours d'eaux.	80	-	-	80	30/06/2010	MET/MEE
		Elaborer des normes de construction pour les routes rurales, bateaux, pinasses et pirogues.	50	-	-	50	30/09/2010	MET
		Instaurer des taxes et redevances sur le transport fluvial.	20	-	-	20	31/12/2010	MET/MF
		Procéder à la classification des voies fluviales.	30	-	-	30	03/2010	MEE/MATCL
		Elaborer une réglementation pour les professions de transport fluvial.	20	-	-	20	06/2010	MET
		Elaborer une réglementation pour les visites techniques des bateaux, pinasses et pirogues.	8	-	-	8	06/2010	MET
		Créer des brigades fluviales chargées de l'application des réglementations fluviales.	-	-	-	-	31/12/2010	MSIPC
		Faire une étude de mise en place d'un système adéquat de communication pour les transporteurs fluviaux	50	50	-	50	31/12/2009	MCNTI

Axes stratégiques de la SNTR	Domaines d'interventions prioritaires de la SNTR	Activités	Coûts indicatifs (Millions F.CFA) et sources de financement	Échéances	Services Responsables/ Impliqués	
Axe 2 (suite) : La gestion participative	2.2. Le renforcement de la planification et de la gestion	Etudier et mettre à la disposition des Collectivités et autres acteurs concernés les documents simplifiés sur les procédures de passation des marchés, les coûts et les textes réglementaires régissant le transport rural.	75	-	75	31/12/2010 MEF/MET/ MATCL
		Elaborer et mettre à la disposition des acteurs : i) les connaissances et outils nécessaires à la gestion durable et efficiente des interventions au niveau des réseaux; ii) les informations techniques sur les matériaux de construction, les structures des ouvrages, iii) les directives d'entretien.	75	-	75	31/12/2010 MET
		Etudier les stratégies d'implication équitable des femmes dans les structures de gestion des infrastructures et services.	50	-	50	30/06/2010 MET/MPFEF
		Etudier les niveaux de pertinence de l'appui-conseil aux Collectivités rurales.	30	-	30	30/09/2010 MET/MATCL
		Procéder à la programmation des investissements sur le réseau routier rural en tenant compte des plans locaux de développement (PDSEC) et des programmes annuels d'investissements.	-	-	-	Permanent MEF/MET/ MATCL
Axe 3 : La promotion des techniques de travaux à faible coût et à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) faisant appel aux petites entreprises et aux ressources locales	3.1. Le développement de l'entreprenariat local	Identifier en rapport avec les femmes les critères permettant de réaliser les infrastructures sur les itinéraires spécifiques aux activités des femmes.	20	-	20	30/06/2010 MET/MPFEF
		Favoriser l'usage de véhicules motorisés à faible coût et promouvoir les services de transport en commun.	-	-	-	Permanent MET
		Promouvoir les équipes de cantonnier pour assurer la pérennité des infrastructures. Renforcer la participation communautaire en privilégiant la méthode HIMO.	-	-	-	Permanent MET/HCC/ MATCL MET/HCC/ MATCL

Axes stratégiques de la SNTR	Domaines d'interventions prioritaires de la SNTR	Activités	Coûts indicatifs (Millions F.CFA) et sources de financement				Échéances	Services Responsable/ Impliqués
Axe 3 (suite) : La promotion des techniques de travaux à faible coût et (HIMO)	3.1. (suite) Le développement de l'entrepreneuriat local	Faire l'étude de mise en place de dispositifs de crédit ou de location-vente leur permettant l'accès au matériel lourd faisant appel à une technologie adéquate.	100	-	-	100	31/12/2015	MEF/MET
Axe 4 : Le développement et la promotion du transport rural	4.1. Le renforcement des capacités	Mettre en place un programme d'appui institutionnel (équipements, formations, assistance technique) en faveur des Collectivités rurales et les autres acteurs du sous-secteur transport rural.	200	-	800	1000	2010-2015	MET/ MATCL
	4.2. La promotion des MIT et des services de transport	Mettre à la disposition des communautés rurales des MIT financièrement abordables en atténuant le poids fiscal.	-	-	-	-	Permanent	MEF/MET/ MATCL/ MA
		Prendre des mesures de soutien au crédit, en faveur des entrepreneurs et artisans locaux, pour la promotion des MIT et des services de transport.	-	-	-	-	Permanent	MEF/MET/ MATCL/ MA
		Faire une étude pour la promotion du transport fluvial.	80	-	-	80	30/06/2010	MET
		Prendre des mesures en faveur de la promotion de l'accès des femmes à la propriété des MIT et services de transport.	-	-	-	-	31/12/2010	MET/MPFEF
		Prendre les mesures pour rendre les MIT éligibilité dans la liste des moyens de production agricole bénéficiant des facilités de crédit.	-	-	-	-	31/12/2010	MEF/MET /MA
		Développer et améliorer la technologie de fabrication des MIT afin de mieux répondre aux besoins spécifiques des utilisateurs.	100	-	-	100	31/12/2011	MIIC/MET/ MF/MA
		Prendre des mesures pour la promotion de l'installation d'unité de fabrication des MIT.	-	-	-	-	31/12/2011	MIIC/MET/ MF/MA
		Promouvoir et vulgariser les MIT et les services de transport rural.	50	-	-	50	31/12/2012	MIIC/MET/ MF/MA
4.3. La mise en place d'un Plan de gestion environnementale et sociale	Réaliser une étude environnementale stratégique du secteur.	-	-	-	-	En cours sur financement de l'UE	MET/MEA	
	Veiller au respect de la mise en œuvre des mesures environnementales préconisées.	-	-	-	-	Permanent	MET/MEA	

Axes stratégiques de la SNTR	Domaines d'interventions prioritaires de la SNTR	Activités	Coûts indicatifs (Millions F.CFA) et sources de financement				Échéances	Services Responsable/ Impliqués	
Axe 4 (suite) : Le développement et la promotion du transport rural	4.4. La mise en place d'un dispositif de suivi-évaluation	Mettre au point des outils et mécanismes propres à évaluer, ajuster, adapter ou corriger les différentes actions entreprises dans le cadre du transport rural.	-	-	-	-	Financement possible dans le 6.1	MET	
		Procéder à des évaluations périodiques des projets.	-	-	-	-	Permanent	MET/MATCL /MA	
		Tenir les réunions de validation des évaluations.	-	-	-	-	Permanent	MET	
		Faire des missions périodiques de supervision.	-	-	-	-	Permanent	MET	
	4.5. La mise en place d'un Plan de communication	Mettre en place un programme d'IEC (Information/Education/Communication).	50	-	-	50	31/03/2010	MET	
		Organiser des voyages d'études regroupant les acteurs impliqués dans la gestion du sous-secteur transport rural.	75	-	-	75	2010-2011	MET	
		Produire les rapports d'activités trimestriels à l'attention du Comité de pilotage, des institutions impliquées ainsi que des partenaires techniques et financiers.	-	-	-	-	Permanent	MET	
		Tenir régulièrement les réunions.	-	-	-	-	Permanent	MET	
		Total financements sur la période 2010 à 2020 :		33 303	10 550	168 800	212 603		

