

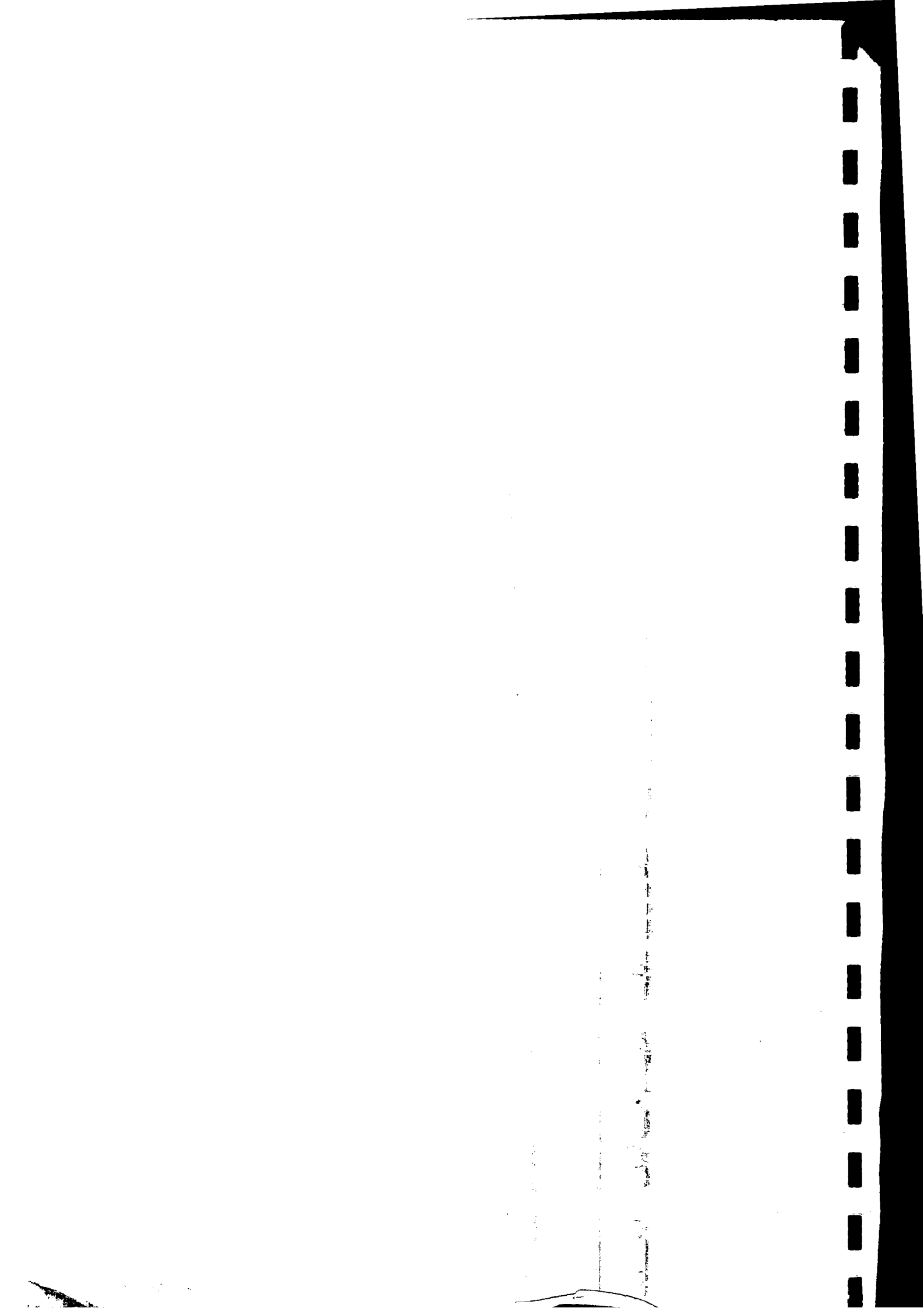
Rapport No. 12095-MLI

REPUBLIQUE DU MALI

MEMORANDUM SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

October 19, 1993

Division Infrastructures
Département du Sahel
Région Afrique



REPUBLIQUE DU MALI

Mémoire sur le Secteur des Transports

Table des Matières

Résumé et Conclusions Principales	i
I. INTRODUCTION	1
II. LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES	3
A. Le Réseau Routier	4
B. L'Administration des Routes	5
C. Dépenses et Recettes Routières	6
D. Moyens d'Etudes et de Réalisation	8
III. LES TRANSPORTS	10
A. Les Flux d'échanges	10
B. L'Administration des Transports	11
C. Les Transports Routiers	11
1. Le Parc Automobile	11
2. La Consommation de Carburants	12
3. L'Industrie des Transports Routiers de Marchandises	12
4. Les Prix et Coûts des Transports Routiers de Marchandises	13
5. La Situation de Crise du Transport de Marchandises	15
D. Le Transport Ferroviaire	17
1. Trafic, Politique Commerciale et Organisation Générale du Trafic	18
2. Cadre Institutionnel	19
3. Statut de la RCFM	19
4. La Gestion Interne de la RCFM	19
E. Les Corridors de Transport International	19
1. Les Trafics Internationaux du Mali	20
2. Les Corridors Internationaux de Transport du Mali	20
3. Répartition du Trafic International du Mali	21
4. Le Cadre Institutionnel	21
5. Les Pratiques Douanières et les Tracasseries des Contrôles Routiers	21
6. Déterminant du Choix des Corridors par les Expéditeurs	22
F. Le Transport Maritime	22
1. Généralités	22
2. Le Transport Maritime et la SONAM	23
3. Le Transit dans les Ports	24
4. Les Entrepôts Maliens	26
G. Le Transport Fluvial	29
H. Le Transport Aérien	30

Le Mémoire sur le Secteur des Transports du Mali a été préparé par MM Karim-Jacques Budin, Ingénieur ferroviaire Senior à la Division Infrastructures du Département Transport, Eau et Développement Urbain et Abdelghani Inal, Ingénieur routier à la Division Infrastructures du Département du Sahel. M. Alain Bonnafous, Directeur du Laboratoire d'Economie des Transports de l'Université de Lyon (France), Consultant, a apporté son concours à l'élaboration des propositions et recommandations et M. Guy Vioulès, Consultant, a contribué à la partie relative au transport maritime. La préparation du document a été précédée de discussions avec la Commission de coordination du secteur des transports créée en 1991 sous l'égide de la Direction nationale des transports du Mali et qui comprenait des représentants de l'Administration et des opérateurs économiques privés (chargeurs, transporteurs et auxiliaires de transports).

IV. LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT	32
V. LES ACTIONS DU GROUPE DE LA BANQUE	33
VI. OPTIONS DE POLITIQUES ET STRATEGIES SECTORIELLES	36
A. Introduction	36
B. Intensification de la Concurrence sur le Marché des Transports Terrestres de Marchandises	37
1. Structure de l'Industrie des Transports Routiers	37
2. Accords Internationaux de Partage du Trafic Routier	38
3. Amélioration de l'Information sur le Marché des Transports	38
C. Résorption des Surcapacités de l'Industrie des Transport Routiers	39
D. Amélioration du Fonctionnement des Corridors de Transport Internationaux ...	41
1. Programmation du Trafic Marchandises International	42
2. Stockage des Produits Maliens dans les Ports de Transit	42
3. Trafic Maritime	43
4. Le Transport Régional de Bétail	44
E. Transport de Voyageurs	44
F. Restructuration des Entreprises Publiques du Secteur des Transports	45
1. Régie du Chemin de Fer du Mali	45
2. Aéroports du Mali	46
3. Compagnie Malienne de Navigation	46
G. L'Etat et le Financement du Secteur des Transports - Amélioration du Recouvrement des Charges d'Infrastructure	47
H. Réorganisation de l'Administration et de l'Entretien des Infrastructures Routières	48
I. Transport Aérien	50
J. Transports Ruraux	50

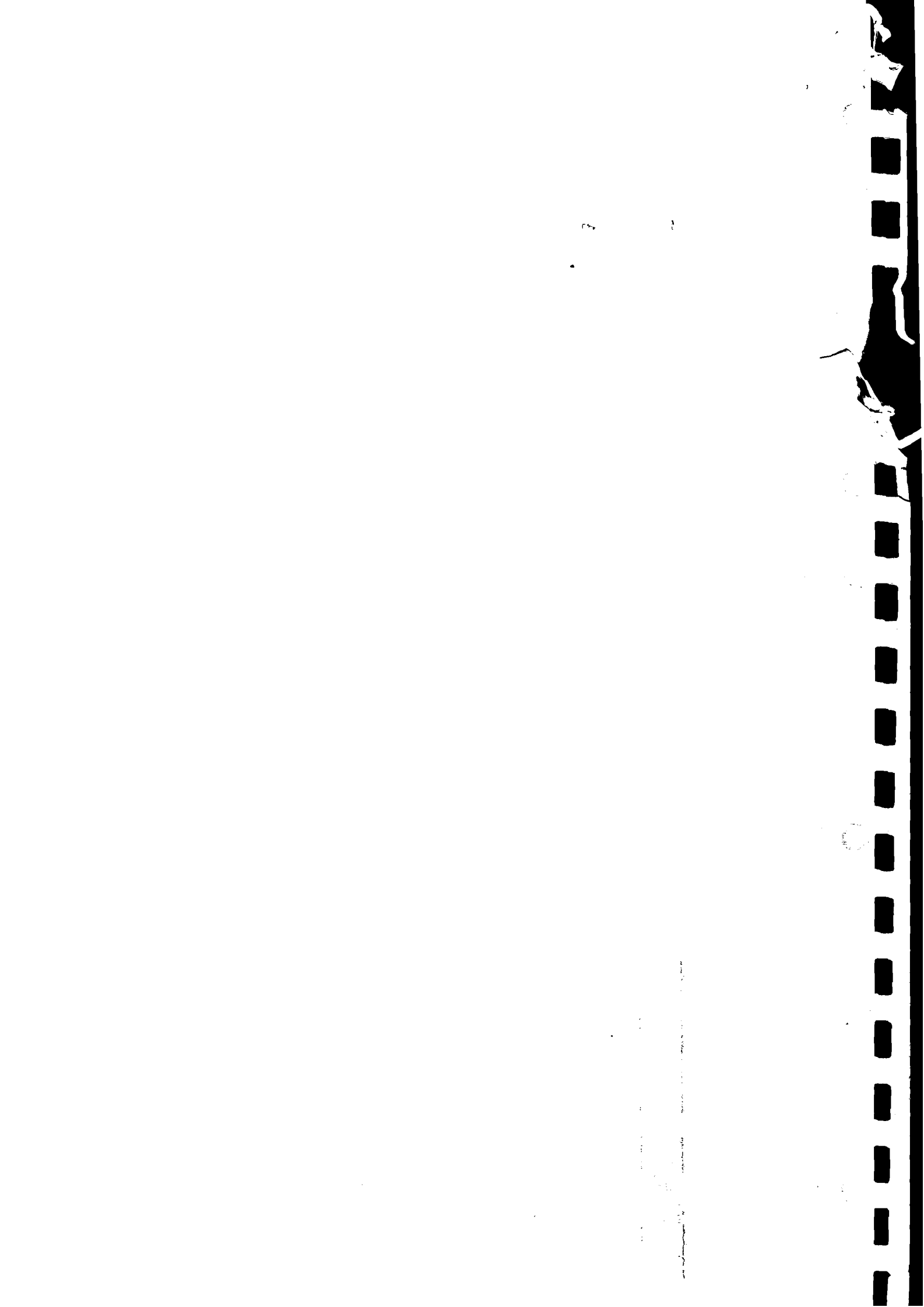
TABLEAUX DANS LE TEXTE

1. Recettes du Fonds Routier
2. Nombre de Véhicules par Transporteur
3. Tarifs fixés par l'ONT
4. Prix moyens à la T/K
5. Coûts T/K
6. Réalisations de la COMANAV

ANNEXES

- 1-1 Production intérieure brute
- 1-2 Revenus du Gouvernement (1984-1988)
- 2-1 Classification du réseau routier
- 2-2 Organigramme de la DNTP
- 2-3 Dépenses routières (1985-1992)
- 2-4 Recettes provenant des usagers de la route
- 2-5 Structure des prix des carburants à Bamako
- 2-6 Revenus du Gouvernement de la taxation des produits pétroliers
- 2-7 Composition des exportations
- 2-8 Composition des importations
- 2-9 Relations commerciales

- 2-10 Evolution du trafic international par axes (fret solide)
- 2-11 Organigramme de la DNT
- 2-12 Consommation des produits pétroliers
- 3-1 Prix moyen à la TK en fonction de la quantité et de la distance
- 3-2 RCFM. Résultats 1989-1990
- 3-3 Les corridors internationaux du Mali
- 3-4** Trafic total international O/D au Mali par route
- 3-5 Trafic transit O/D au Mali par port
- 3-6 Trafic régional au Mali par route
- 3-7 comparaison économique des différents corridors (1987)
- 3-8 Evolution 1986-1990 du trafic des aéroports principaux de l'ASECNA
- 3-9 Liaisons internationales régulières - Aéroport Bamako-Sénou (1984-1988)



REPUBLIQUE DU MALI

MEMORANDUM SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Résumé et Conclusions Principales

Le secteur des transports joue un rôle stratégique dans l'économie du mali, pays enclavé aux activités dispersées sur un immense territoire. Soumise jusqu'à 1990 à un étroit contrôle de l'Etat qui en diminuait très sensiblement l'efficacité et en augmentait le coût pour l'économie nationale! la gestion du secteur des transport s'appuie désormais essentiellement sur les mécanismes du marché. La concurrence entre modes et entreprises de transports reste toutefois encore insuffisante. Les réseaux de transport souffrent d'une dégradation souvent alarmante, due à l'insuffisance des ressources financières consacrées à leur entretien et, en plus, pour ce qui concerne les routes, à une organisation inefficace de l'entretien. L'amélioration de l'efficacité du fonctionnement à moyen terme du secteur des transports, élément important du développement de la compétitivité de l'économie malienne, s'appuie sur (i) l'approfondissement des actions visant à développer, sur une base saine, la concurrence entre modes et entreprises de transport et (ii) l'amélioration de l'état des infrastructures routières et ferroviaires existantes, grâce à une politique adéquate d'entretien.

ii. Intensification de la concurrence sur le marché des transports terrestres de marchandises. Malgré la libération totale des tarifs de transport, les mécanismes concurrentiels fonctionnent encore de manière très imparfaite sur le marché des transports terrestres de marchandises, nationaux et internationaux. La structure de l'industrie des transports routiers, constituée majoritairement d'entreprises artisanales, et la répartition du fret entre transporteurs effectuée par les syndicats de transporteurs n'est pas favorable à une concurrence réelle entre transporteurs. Afin d'intensifier la concurrence, la formation d'entreprises privées de transport de taille suffisante pour agir indépendamment des syndicats de transporteurs devrait être encouragée; tous les transports de lots importants effectués par les organismes étatiques ou para-étatiques ou pour le compte de l'Etat devraient faire appel à la procédure d'appel à la concurrence. Dès que les surcapacités actuelles de l'industrie des transports routiers auront été résorbées, les accords internationaux de partage du trafic routier conclus avec les pays de transit (Côte d'Ivoire et Togo notamment) devraient être renégociés et les quotas de répartition des trafics entre transporteurs maliens et étrangers supprimés, dans un cadre bilatéral en première étape, et dans un cadre régional ultérieurement. Enfin, pour améliorer la transparence du marché, un effort particulier doit être fait par la Direction nationale des transports, en association avec les organisations professionnelles, pour améliorer son rôle d'"observatoire des transports".

iii. Résorption des surcapacités de l'industrie des transports routiers. La capacité de la flotte de camions maliens, qui s'était fortement développée au milieu des années 80 pour faire face aux besoins de transport de l'aide alimentaire, aujourd'hui disparus, est aujourd'hui excédentaire par rapport aux besoins. La surcapacité entraîne une baisse continue des prix de transport, empêche tout renouvellement du parc et conduit à la pratique généralisée de la surcharge de véhicules dont l'influence sur la dégradation des routes est catastrophique. La résorption des surcapacités dans un délai raisonnable constitue un des éléments essentiels d'une politique d'assainissement du secteur. Elle sera recherchée par (i) une lutte réellement efficace contre les surcharges; (ii) la mise en oeuvre d'un contrôle technique sérieux des véhicules, afin d'éliminer tous les véhicules ne présentant plus les conditions adéquates de sécurité; et (iii) l'interdiction, pour une période initiale de trois ans, de toute importation de véhicule d'occasion ayant plus de quatre ans. Les opérations de contrôle technique des véhicules et de contrôle des surcharges seront sous-traitées à un opérateur extérieur.

Par contre est déconseillée l'introduction d'une réglementation visant à restreindre l'entrée dans la branche.

iv. **Amélioration du fonctionnement** des corridors de **transports** internationaux. Les deux principaux corridors de transport internationaux du Mali (corridor ferroviaire Dakar et corridor routier Abidjan) ont des infrastructures dans un état convenable et une capacité largement surabondante par rapport aux besoins; une concurrence réelle existe entre ces corridors. La création de nouveaux corridors n'est actuellement pas économiquement justifiée. L'amélioration du fonctionnement des corridors implique, outre l'intensification de la concurrence entre transporteurs, (i) la mise en oeuvre effective de la procédure TRIE pour le transit routier en Côte d'Ivoire; (ii) la suppression des procédures de programmation du trafic et de délivrance des autorisations de chargement de véhicules mises en oeuvre par les Entrepôts maliens (EMASE, EMACI, EMATO); (iii) l'abolition de l'obligation pour les marchandises maliennes de transiter par les installations portuaires des Entrepôts maliens; et (iv) le développement des installations ferroviaires terminales dans la zone de Bamako. La réflexion sur l'évolution à moyen terme de l'organisation des trafics maritimes mérite d'être poursuivie en commun avec les autres pays africains.

à la réglementation
Argument

v. **Transports de voyageurs.** Les transports inter-urbains routiers de voyageurs devraient continuer à se développer dans le cadre de l'initiative privée, sans qu'il y ait lieu de prévoir une intervention réglementaire de l'Etat, sauf pour ce qui concerne l'amélioration de la sécurité grâce au contrôle technique des véhicules. Les services ferroviaires voyageurs assurant la desserte de communautés non accessibles par la route sur l'axe Bamako/Kayes, nettement déficitaires ne pourront continuer à être exploités qu'au titre d'obligation de service public, dans le cadre de conventions entre l'Etat et l'entreprise ferroviaire. L'organisation générale des transports publics de l'agglomération de Bamako est adéquate et mérite d'être conservée.

mettre

vi. **Restructuration des entreprises publiques du secteur des transports.** La restructuration de la RCFM, des Aéroports du Mali et de la COMANAV a pour objectif de les transformer en entreprises à caractère résolument commercial et de supprimer les concours financiers de l'Etat à leur fonctionnement. Les mesures de restructuration de la RCFM sont définies par le contrat-Plan Etat/RCFM pour la période 1992/1993, et concernent la refonte du cadre institutionnel, la rationalisation des effectifs, le recours à la sous-traitance des activités de support et l'amélioration de la coordination technique et commerciale avec les chemins de fer sénégalais. De nouvelles modalités de gestion sont à envisager pour les Aéroports du Mali, avec transformation de l'établissement en société d'économie mixte dotée d'une grande autonomie de gestion. Dans le contexte d'un déclin d'activité dû à l'inadaptation croissante de sa flotte aux conditions de navigation sur le fleuve Niger, la COMANAV devrait voir privatisées celles de ses activités encore susceptibles d'être exercées avec profit, les autres activités étant abandonnées.

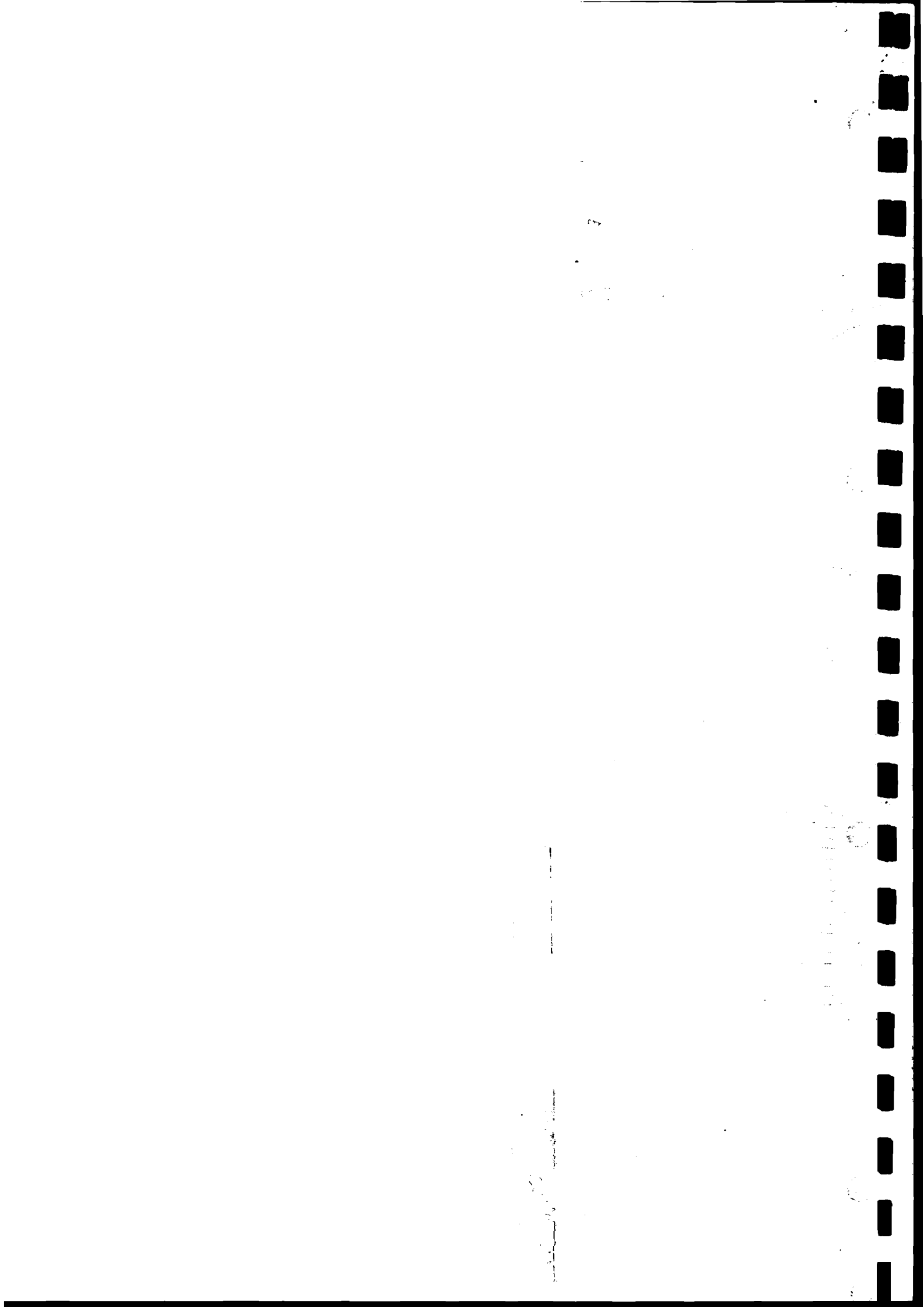
vii. **L'Etat et le financement** du secteur des transports - **Amélioration du recouvrement des charges d'infrastructures.** L'aspect essentiel de la stratégie des relations financière entre l'Etat et le secteur des transports concerne le recouvrement des charges d'infrastructure. A moyen terme, les charges relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures devraient être entièrement recouvrées sur les usagers, chaque usager contribuant à ce recouvrement en fonction des coûts engendrés par l'utilisation qu'il effectue de l'infrastructure. La mise en oeuvre de cette politique est simple dans le sous-secteur ferroviaire et le sous-secteur aéroportuaire, où la RCFM et Aéroports du Mali doivent supporter la charge de l'entretien et du renouvellement des infrastructures qu'ils gèrent et en répercuter le coût sur les usagers. Dans le sous-secteur routier la contribution des transports lourds (camions et autocars) ne couvre qu'environ 70% à 80% des coûts d'entretien et de renouvellement des infrastructures qui leur sont imputables. Le système de taxation des transports

routiers lourds devra ainsi être réexaminé; la partie des droits et taxes sur les carburants devant être considérée comme la contrepartie des prestations d'infrastructure fournies par l'Etat aura à être clairement séparée de la partie correspondant à la fiscalité générale; en complément de ces droits et taxes, le transport routier lourd aura à acquitter une contribution (taxe à l'essieu, vignette) permettant d'assurer une couverture adéquate des coûts d'usage des infrastructures

viii. Réorganisation de l'administration et de l'entretien des infrastructures routières. Le réseau routier malien, d'une valeur d'environ 300 milliards FCFA, constitue un des actifs les plus importants du pays. L'insuffisance de l'entretien et les conditions actuelles d'utilisation des routes conduisent à la dégradation sérieuse d'une route bitumée en cinq années et à sa ruine totale en dix ans. La poursuite de tels errements se traduirait par un gaspillage inadmissible de l'argent public; outre une lutte efficace contre les surcharges des poids lourds, le redressement implique une amélioration et une réorganisation complète de l'entretien routier et la mise en place de mécanismes appropriés pour en garantir le financement (environ 10 milliards FCFA par an pour le réseau prioritaire). Il est à cet égard proposé, dans une première étape, afin d'utiliser plus efficacement les ressources financières consacrées à l'entretien, que (i) la DNTP soit restructurée et ses attributions limitées à la maîtrise d'ouvrage; (ii) une agence d'exécution de droit privé malien, associant un partenaire étranger, intervienne au profit de la DNTP en maîtrise d'ouvrage déléguée et en maîtrise d'oeuvre pour l'entretien courant, et en assistance technique pour les autres travaux; et (iii) l'exécution proprement dite des travaux d'entretien (y compris l'entretien courant) soit confiée à terme en totalité à des entreprises privées, selon des procédures de mise à la concurrence. Dans une étape ultérieure, et de manière à mieux garantir le transfert régulier des ressources financières nécessaires à l'entretien et au renouvellement et à mieux traduire le fait que la mise à disposition des usagers des infrastructures routières constitue un service fourni à l'économie, la DNTP serait convertie en un établissement public doté de l'autonomie financière ("Routes du Mali"), dont le financement serait assuré par le prélèvement direct de la partie des droits et taxes sur les carburants et autres taxes parafiscales considérées comme la contrepartie des prestations d'infrastructure fournies aux usagers de la route.

ix. Transport aérien. La demande de transport aérien se développe rapidement au Mali. Le Mali vient d'entrer dans la compagnie multinationale Air Afrique, qui gère désormais les droits internationaux de trafic aérien maliens. Le développement du trafic intérieur et du trafic régional s'appuiera sur la promotion de l'initiative privée et l'intensification de la coopération régionale.

x. Transport ruraux. Les pistes jouent un rôle fondamental dans le développement des zones rurales, qui regroupent 80% de la population du Mali. Sauf pour les pistes directement entretenues par les organismes de développement rural, le réseau des pistes est en général en mauvais état, d'où un enchérissement notable du coût des transports ruraux, en particulier en saison des pluies. L'amélioration de l'entretien implique vraisemblablement le transfert aux collectivités locales de la responsabilité de l'entretien, tant sur le plan technique que sur celui du financement.



REPUBLIQUE DU MALI

MEMORANDUM SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

I. INTRODUCTION

1.1 Situé au coeur de l'Afrique de l'Ouest, au sud du Sahara, le Mali s'étend sur 1,240 millions de km² et compte près de neuf millions d'habitants avec un taux de croissance démographique de 2,6%. En 1991, son PIB par habitant n'est estimé qu'à 280 dollars EU, malgré une croissance annuelle moyenne de 6% de 1985 à 1990. Il est classé parmi les pays les plus pauvres du monde, avec une économie axée sur la subsistance et où le secteur agricole fait vivre 85 % de la population. Il exporte quelques produits de base (essentiellement coton, bétail, or) dont la valeur a atteint 347 millions de dollars EU en 1990 (9,9 % de croissance annuelle moyenne entre 1980 et 1990) et importe divers biens dont la valeur a atteint 640 millions de dollars EU, la même année (6,7 % de croissance annuelle moyenne entre 1980 et 1990) et répartis approximativement comme suit : produits alimentaires (14 %), produits pétroliers (9 %), machines et véhicules (31 %), matériaux de construction (10 %) et autres produits (36 %). La somme des importations et exportations représente 40 % du PIB (voir annexes 1-1, PIB, et 1-2, Revenus du Gouvernement).

1.2 La pauvreté du patrimoine naturel, la fragilité des sols, l'irrégularité des précipitations, des techniques traditionnelles d'agriculture et d'élevage, et des infrastructures insuffisantes et peu entretenues freinent le développement du pays. Cette situation est aggravée par l'enclavement et l'immensité du pays et les disparités régionales qui donnent aux transports et communications un rôle de premier rang dans la vie économique du pays.

1.3 Les volumes annuels du trafic terrestre sont de l'ordre de 1100 millions de tonnes/km (tlkm) (dont 25 % par rail) et 2200 millions de voyageurs/km (v/km) (dont 10 % par rail). Le transport participe pour environ 5 % dans le PIB et sa croissance moyenne a été de 4 % l'an entre 1985 et 1990. Pour une part relativement importante, le développement du Mali et la compétitivité de son économie dépendent d'une amélioration de l'efficacité du fonctionnement de son système de transports, particulièrement des transports internationaux et des transports ruraux.

1.4 Le système des transports malien consiste essentiellement en :

- (a) un système routier avec 14.500 km de routes dont 2500 km de routes revêtues, 1500 km de routes en terre et 10.500 km de pistes, et un parc automobile de l'ordre de 32.000 véhicules dont 4000 environ, de poids lourds. Ce système draine annuellement 820 millions de tlkm de marchandises et 2000 millions de v/km. Le transport routier, actuellement "déprimé", est pratiquement entièrement privé ;
- (b) 642 km de chemin de fer à voie unique et à écartement métrique, reliant Koulikoro et Bamako via Kayes au réseau ferroviaire sénégalais et au port de Dakar. Le rail traite actuellement et par an 380 millions de tlkm de marchandises et 200 millions de v/km. La Régie de Chemin de Fer du Mali (RCFM), entreprise publique, exploite cette ligne;
- (c) environ 1650 km de voies sur le fleuve Niger, desservant le nord du pays, entre Koulikoro, Gao et Asonga (frontière du Niger), navigables quatre à six mois par an. Le transport fluvial écoulait environ 160.000 tonnes de marchandises par an dont 20.000 tonnes par la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV),

société publique, concurrencée durement par une flottille privée de l'ordre de 4000 pirogues de tailles diverses ; et

- (d) un réseau d'aérodromes comprenant l'aéroport international de Bamako-Sénou et une trentaine d'aérodromes secondaires. L'établissement public "Aéroports du Mali" "gère" les aéroports et l'Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) l'espace aérien et les stations de météorologie. L'aéroport de Bamako a eu en 1990, un trafic passagers de près de 284.000 et un trafic fret de près de 8000 tonnes. Les sociétés étrangères exploitent les lignes internationales, la société mixte Mali Timbouctou Service (MALITAS) exploite actuellement les lignes intérieures, et six sociétés privées exploitent des services aériens non réguliers. Une certaine remise en ordre de ce secteur est aujourd'hui en cours, et il est à noter la réintégration du Mali comme actionnaire d'AIR AFRIQUE.

1.5 Ce système va être décrit cidessous avec ses capacités d'études, de réalisation, de maintenance et de gestion, ses aspects institutionnels, la politique actuelle du gouvernement et les actions du groupe de la Banque dans le secteur.

II. LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

A. Le Réseau Routier

2.1 Bien que la valeur de renouvellement du réseau routier actuel représente 250 à 350 milliards de FCFA, sa densité de 1,17 km par 100 km² ou 1,6 km pour 1000 habitants, est la plus faible de l'Afrique de l'Ouest (après celle de la Mauritanie). Elle est plus élevée dans la région agricole et plus peuplée de Mali Sud. En réseau de routes revêtues ou en terre praticables par tous temps (4000 km), cette densité n'est plus que de 0,32 km/100 km². Le réseau revêtu (2513 km) est constitué essentiellement par l'axe d'import-export Bamako-Sikasso-Zégoua vers Abidjan, la route du Nord-Est, Bamako-Ségou-San-Mopti-Gao, la route Sikasso-San, la petite boucle Bla-Koutiala-Koury-San et la liaison Ségou-Niono-Nampala. La dernière section construite a été celle de Sévaré-Gao (556 km), achevée en 1988, et financée par l'Allemagne et divers Fonds arabes. La section Bamako-Bougouni a été reconstruite récemment et la section Bougouni-Sikasso-Zégoua, en très mauvais état (malgré une intervention dans le cadre du Troisième Projet Routier (Cr. 599-MLI), est en cours de réhabilitation, les deux sections étant financées dans le cadre du Cinquième Projet Routier (Cr. 1629-MLI). Ce réseau revêtu a évolué rapidement entre 1960 et 1968, passant de 235 km à 1634 km, et de 1656 km en 1978 à 2483 km en 1988. La classification et la consistance du réseau sont donnés en annexe 2-1. Un réseau prioritaire de 8790 km a été défini dans le cadre du Cinquième Projet Routier pour être entretenu en priorité, ainsi que 490 km de routes revêtues et 535 km de routes non revêtues pour être réhabilitées ou pour recevoir un entretien périodique. L'agressivité du trafic, notamment par des pratiques de surcharge dépassant parfois 20 tonnes de charge par essieu simple (la charge maximale réglementaire par essieu est de 11,5 tonnes), l'insuffisance, voire la négligence de l'entretien courant et périodique de ce réseau revêtu construit ou reconstruit souvent avec des techniques de routes économiques, ont amené sa dégradation à moyenne échéance (environ cinq ans après la construction) et sa ruine au bout d'une décennie, nécessitant une lourde et coûteuse intervention pour sa réhabilitation, si ce n'est sa reconstruction. Après achèvement des programmes de réhabilitation en cours, dont notamment ceux du Cinquième Projet Routier (Cr. 1629-MLI), le réseau revêtu sera dans sa majeure partie en bon état. Pour les routes en terre et en l'absence de banque de données routières, des inventaires de l'administration font apparaître 10 % du réseau en bon état, 50 % en état moyen et 40 % en mauvais état (voir annexe 2-1).

2.2 Le réseau routier urbain à Bamako est constitué de 80 km de routes revêtues, 102 km de routes en latérite et 667 km de routes en terre, soit au total 849 km. Il souffre lui aussi d'un manque d'entretien, ce qui a nécessité l'intervention de l'IDA pour financer la réhabilitation de certaines routes dans le cadre du Deuxième Projet Urbain (Cr. 1677-MLI), et le Projet de Travaux d'Intérêt Public pour l'emploi (Cr. 2371-MLI).

2.3 Le réseau des pistes rurales et agricoles. serait d'environ 15.000 km. dont 11.000 dans la zone Mali-Sud, 1000 km dans la zone Mali-Est, 2000 km dans la zone Mali-Ouest, et 1000 km dans la zone Mali-Nord. Sa prise en charge, en dehors des pistes cotonnières gérées par la Compagnie Malienne de Développement des Textiles (CMDT) ou de celles de l'Office du Niger, n'est pas bien claire. Faute de maintenance, ce réseau nécessiterait la réhabilitation totale de 5000 à 6000 km. Ce réseau est classé en trois types de pistes :

- (a) type A avec un trafic supérieur à 4000 t/an ;
- (b) type B¹ avec un trafic supérieur à 3000 t/an mais inférieur à 4000 t/an ; et

- (c) type B² avec un trafic inférieur à 3000 t/an.

B. L'Administration des Routes

2.4 La Direction Nationale des Travaux Publics- (DNTP) du Ministère de la Construction, de l'urbanisme et du Logement (MCUL) a en charge la planification, la conception, la réalisation, la maintenance et la gestion du réseau routier et supervise les études techniques des autres infrastructures de transports. Ses effectifs globaux sont de l'ordre de 1300 personnes dont 98 "cadres". Ces effectifs étaient de 1935 personnes en 1954. Trop absorbée par les tâches de gestion courante notamment celles de la régie, la DNTP a du mal à jouer son rôle de concepteur, animateur et contrôleur.

2.5 La DNTP a deux divisions techniques, trois services opérationnels sur le terrain, et huit directions régionales des travaux publics (voir annexe 2-2 organigramme de la DNTP). Les deux divisions techniques comprennent :

- (a) la Division des Etudes Générales et des Programmes (DEGP) (huit agents) avec une section Etudes et Programmes et une section Entretien routier. Elle est chargée de la planification, de la programmation (budgets), des programmes d'entretien courant des routes et du suivi de leur exécution et du contrôle des actions. C'est normalement le centre de conception ; et
- (b) la Division des Etudes Techniques et des Travaux (DETT) (32 agents) avec une section topographie et contrôle, une section routes, une section ouvrages d'art. Elle est chargée du suivi des études de projets et du contrôle et surveillance des travaux à l'entreprise et des travaux en régie.

2.6 Les trois **services** opérationnels comprennent :

- (a) la cellule du second pont de Bamako chargée du suivi de réalisation de cet ouvrage et appelée à disparaître prochainement avec la mise en service du pont et de la voirie qui le dessert ;
- (b) le Service de Renforcement des Routes (SRR) avec une division routes en terre, une division des approvisionnements, du personnel et de la comptabilité, et une division du matériel et une section des routes bitumées. Il exécute des travaux de construction et de renforcement des routes, avec le matériel du Service à Matériel des Travaux Publics (SMTP). L'effectif de ce service était de 200 agents, début 1992 ; et
- (c) le SMTP, chargé d'approvisionner en matériels, équipements divers et pièces détachées les Services techniques sus-cités et les directions régionales des travaux publics chargées de l'entretien courant des routes. Ce service compterait 144 personnes.

2.7 Les huit Directions régionales des Travaux Publics comportent 19 subdivisions territoriales et sont chargées de l'entretien courant des routes avec le matériel du SMTP. Les effectifs des directions régionales seraient de 860 agents.

2.8 Il est à signaler par ailleurs, en dehors de la DNTP et en relation avec les routes et sous tutelle du MCUL, un laboratoire, un service cartographique et un centre de perfectionnement des Travaux Publics. créé lors du Second Projet Routier. Les différents divisions et services ont bénéficié d'une assistance technique dans le cadre du Cinquième Projet Routier, jusqu'en 1991.

2.9 Toutes les études et contrôles de travaux à l'entreprise sont confiés à des consultants, généralement étrangers. La forte centralisation, la concentration d'attributions diverses à intérêts opposés (conception, programmation, exécution et contrôle), la lourdeur et la pesanteur des tâches de gestion courante dans l'exécution de travaux en régie, l'insuffisance d'encadrement expérimenté et la non-motivation du personnel, ont entraîné une grande inertie au sein de la DNTP, et la focalisation de ses activités sur les tâches de gestion quotidienne de la régie. La capitalisation de l'expérience au contact de l'assistance étrangère ou par la pratique quotidienne a par ailleurs été très faible. La concentration des attributions de maître d'ouvrage, maître d'oeuvre et entreprise dans l'exécution des travaux en régie empêche tout contrôle et tout progrès.

C. Dépenses et Recettes Routières

2.10 **Les dépenses.** Les dépenses de l'Etat sur le réseau routier sont financés par le budget national, le Fonds routier (1971-1990) et des financements extérieurs. Les dépenses 1985-1992 sont mentionnées dans l'annexe 2-3 (hors routes rurales et hors service de la dette). Elles ont été très variables d'une année à l'autre, selon l'importance de l'aide extérieure et des capacités de réalisation de l'administration. Environ 72 milliards de FCFA (1,27 % du PIB) ont été investis durant la période, soit une moyenne annuelle de neuf milliards. Les constructions nouvelles représentent 31 milliards, soit 43 % du total, la réhabilitation et l'entretien périodique 26 milliards, soit 37 % et enfin l'entretien courant 14,7 milliards, soit 20 %. Ce dernier poste est passé de 1,7 milliards en 1985 à 2,2 en 1991, restant toujours en dessous des besoins. La part des travaux exécutés en régie représente 29,3 milliards, soit 41 % du total ; elle est passée de 5,3 milliards en 1985 à 2,2 en 1991 représentant l'entretien courant.

2.11 Les financements extérieurs représentent 56,4 milliards, soit 78 % et la part du gouvernement 15,5 milliards soit 22 %. Cette dernière part est passée de 1,769 milliards en 1985 à 2,565 en 1991, représentant environ la part consacrée à l'entretien courant.

2.12 **Les besoins.** Les besoins pour maintenir le réseau existant en bon état et hors extension seraient de l'ordre de 10 milliards de FCFA par année. Ceux relatifs à l'entretien courant de l'ensemble du réseau représenteraient 3,6 milliards de FCFA soit 1,0 à 1,4 % de la valeur du réseau. (300.000 FCFA/km pour le réseau revêtu, 500.000 FCFA/km pour les routes en terre et 200.000 FCFA/km pour les pistes (Source: Etude CEAO - SSATP). Pour l'entretien périodique une estimation peut être faite de l'ordre de grandeur des besoins sur la base d'un entretien périodique chaque année du dixième du réseau de routes revêtues, de routes en terre et de pistes améliorées et avec les coûts unitaires respectifs de 15 millions, 10 millions et 5 millions le kilomètre. Ces besoins seraient de l'ordre de 6,750 milliards de FCFA. Soit au total 10 milliards de FCFA par an (4,5 milliards soit 1,8 millions FCFA/km pour les routes revêtues, 2,250 milliards soit 1,5 millions FCFA/km pour les routes en terre et 3,6 milliards soit 342.000 FCFA/km pour les pistes). C'est aussi le montant prévu des dépenses routières pour 1992, mais ces dernières comprenant 1,850 milliards des travaux neufs.

2.13 Le Cinquième Projet Routier prévoyait une participation de l'Etat dans les dépenses routières à hauteur de 13,4 milliards de FCFA (hors service de la dette) pour la période 1985-1990. Elle n'a été que de 9,5 milliards soit 71 % des prévisions. Cette situation a été aggravée

par l'exécution de tous les travaux d'entretien courant en régie avec une très faible productivité des moyens. Le service de la dette pour la partie Routes et pour la même période se serait élevé à 11,5 milliards de FCFA.

2.14 **Les Recettes.** Elles ont été au moins de 50 % supérieures aux besoins d'entretien courant, d'entretien périodique et de réhabilitation pour maintenir l'ensemble du réseau en bon état. Les charges supportées par les usagers de la route sont nombreuses et ont subi diverses variations durant la décennie écoulée. On peut citer :

- (a) les taxes et droits de douane sur les importations de véhicules, pièces détachées et pneumatiques ;
- (b) les taxes et droits de douane sur les carburants, de loin les plus importants;
- (c) la vignette ;
- (d) les taxes sur assurance ;
- (e) les taxes sur les cartes grises, le permis de conduire ; et
- (f) les taxes relatives à l'activité de transporteur :
 - frais d'établissement de la carte de transporteur (vignette-patente)
 - droit de stationnement
 - droit de traversée
 - taxe d'affrètement (quand le fret était obtenu par l'ONT)
 - lettre de voiture
 - visites techniques
 - impôt sur le chiffre d'affaire
 - impôt sur le bénéfice industriel et commercial
 - taxe sur les transports routiers (TTR).

Une certaine remise en ordre de ce complexe système de taxation serait en cours, notamment par l'introduction de la nouvelle taxe (TTR) qui engloberait un certain nombre de taxes existantes.

2.15 Les recettes affectées au Fonds routier qui a fonctionné jusqu'à 1990 provenaient en partie de la taxation des produits pétroliers et des droits de traversée. Elles sont indiquées dans l'annexe 2-3 "Dépenses Routières". L'annexe 2-4 donne les recettes provenant des usagers de la route, l'annexe 2-5 donne la structure des prix des carburants délivrés à Bamako, en 1993 et l'annexe 2-6 donne les revenus du gouvernement provenant de la taxation des hydrocarbures (Source: Etude sur la révision du système des prix et de taxation des produits pétroliers au Mali). Le tableau 1 ci-dessous présente les dotations du Fonds routier et les revenus provenant de la taxation des produits pétroliers.

Tableau 1 - Recettes au Fonds Routier et
Revenus des Produits Pétroliers
(en millions de FCFA)

Année	Dotation Fonds Routier		Revenus Produits Pétroliers
	1	1/2	2
1985	3853	46 %	8324
1986	4701	37 %	12.670
1987	5139	38 %	13.675
1988	3900	28 %	13.760
1989	3951	23 %	17.353
1990	4526	23 %	19.300
1991	3162	16 %	19.900
	29.232	28 %	104.982

Les prix des produits pétroliers, stables après l'importante hausse de 1981, ont connu une nouvelle hausse en 1985. La révision de leur taxation serait en cours après la libération des prix. Pour les autres taxes, des informations très partielles obtenues. la recette (très partielle aussi) pour la période 1985-1991 aurait été de 11.600 millions de FCFA.

D. Moyens d'Etudes et de Réalisation

2.16 L'Administration n'a pu développer des compétences techniques efficaces publiques ou privées pour prendre en charge le réseau routier. La Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP) avec ses divisions techniques, ses services de réalisations et les directions régionales. a théoriquement en charge toutes les études de routes, leur construction et leur maintenance et le contrôle des travaux y afférents. En fait, trop absorbée par les tâches de gestion courante de la régie travaux, la DNTP n'a pu constituer à son niveau une cellule technique apte à gérer le réseau routier et les travaux y afférents. Toutes les études et contrôles de travaux autres que l'entretien courant sont faits par des consultants externes, étrangers dans la majorité des cas, les bureaux d'études maliens étant davantage des petits cabinets d'architecture ou d'ingénieurs géomètres que des bureaux d'ingénierie routière. Le nombre de professionnels travaillant dans ces bureaux d'études ne dépasse guère la centaine. Malgré les assistances techniques prodiguées pendant deux décennies, les services de la DNTP ne sont pas en mesure d'effectuer des études techniques ou économiques mêmes simples et la préparation d'un quelconque dossier de consultation pour un marché d'études ou de travaux de faible ampleur, nécessite un temps infiniment long, pouvant atteindre une année et la passation du marché lui-même une seconde année. L'inertie de l'administration a pu être appréciée dans la préparation et l'exécution des différents projets financés par l'IDA.

2.17 Cette situation est due à l'absence de cadres compétents et motivés, les salaires et avantages offerts par l'administration étant loin d'être attractifs. Cette même situation se trouve

au niveau des services de réalisation de la DNTP, le Service de Renforcement des Routes, le Service à Matériels et les Directions régionales, qui réalisent en régie les travaux d'entretien courant et dans un passé récent, d'entretien périodique ou de réhabilitation et même des travaux neufs.

2.18 La productivité très faible des équipes en régie est aggravée par des "consommations" très élevées de matériels et carburants importés, ces deux postes représentant plus de 56 % des dépenses en régie pour les directions régionales et 43,5 % pour le Service de Renforcement des Routes.

2.19 Du fait de l'exécution des travaux d'entretien par les équipes et les matériels de l'administration, les entreprises privées maliennes n'ont pu se développer dans le domaine routier, comme elles ont pu le faire dans le domaine du bâtiment et des petits chantiers de travaux publics. Ce dernier secteur regroupe actuellement, en dehors des entreprises étrangères :

- (a) trois grandes entreprises dont les chiffres d'affaires annuels varient de 350 millions à 700 millions de FCFA ;
- (b) des moyennes entreprises (une vingtaine à Bamako) avec des chiffres d'affaires annuels compris entre 100 et 300 millions de FCFA ;
- (c) les petites entreprises, au nombre d'une vingtaine à Bamako et ayant des chiffres d'affaires annuels de l'ordre de 30 millions de FCFA ; et
- (d) les tâcherons.

La capacité de réalisation de ces entreprises locales qui est de l'ordre de six milliards de FCFA par an, peut facilement augmenter et prendre en charge les travaux routiers si les différentes contraintes qui pèsent sur le secteur sont levées : disponibilité de matériels routiers, accès au crédit bancaire, paiement rapide des situations de travaux, assurance de plan de charge à moyen terme, allégement de la bureaucratie, assistance pour la formation et la gestion, assistance technique pour les bureaux d'études, etc. Ce n'est qu'avec la suppression de la régie que le développement des entreprises locales peut être accéléré et qu'une certaine efficacité sera introduite dans les travaux routiers, à condition que l'administration veuille bien déléguer la maîtrise d'ouvrage d'un certain nombre de travaux à des entités locales compétentes et motivées, assistées éventuellement par des consultants étrangers.

III. LES TRANSPORTS

A. Les Flux d'échanges

3.1 On distingue pratiquement quatre zones géographiques au Mali et qui sont au Nord au Sud :

- (a) la boucle du fleuve Niger avec les villes de Tombouctou et Gao, à agriculture de subsistance, structurellement déficitaire en céréales et où l'élevage est l'activité dominante. Les potentialités touristiques de Tombouctou sont à mentionner ;
- (b) le delta intérieur du Niger (autour de Mopti) où le riz, la pêche, l'élevage et la vie commerciale intense procurent une relative richesse ;
- (c) la région de l'Office du Niger. au Sud-Ouest du delta à riziculture irriguée; et
- (d) la région cotonnière du sud, plus riche, grâce à une pluviosité plus abondante

Cette répartition zonale ainsi que le drainage des produits agricoles, la distribution intérieure des produits, le fret solide à l'importation et à l'exportation et les importations d'hydrocarbures conditionnent les flux de transports de marchandises.

3.2 Les flux sont structurellement déséquilibrés, les volumes d'importations étant environ six fois plus importants que ceux des exportations. Les tonnages importés sont extrêmement variables en fonction de la conjoncture économique, et surtout de la nécessité liée à la pluviométrie, d'importer des produits agricoles. Après une pointe à 856.000 tonnes en 1985 liée à la grande sécheresse de la première moitié des années 80, les importations se sont stabilisées au cours des dernières années autour de 600.000 tonnes. Les céréales ont représentés 45 % à 16 % des tonnages importés entre 1984 et 1989 (370.000 tonnes en 1985 - 80.000 tonnes en 1987) et les produits pétroliers 22 % à 31 %. Les exportations sont constituées essentiellement de coton (68.600 tonnes en 1984, 114.000 tonnes en 1989) et de bétail (39.500 tonnes en 1984 et 30.700 tonnes en 1989). Les annexes 2-7, 2-8, et 2-9 donnent la composition des importations et exportations et l'annexe 2-10 donne la répartition du fret solide par axe. Les flux locaux sont beaucoup plus difficiles à appréhender tels le drainage des produits agricoles (souvent transport par propre compte pour les grandes productions tels le coton, le riz, etc.) et la distribution intérieure des produits dont une grande partie transite par Bamako avant d'être redistribuée. Les flux de véhicules sur les routes restent faibles, ne dépassant guère 200 ou 300 voitures par jour sur les axes les plus chargés, mais avec plus de 50 % de poids lourds.

B. L'Administration des Transports

3.3 Le secteur des transports (à l'exception des transports aériens) est sous l'égide de la Direction Nationale des Transports (DNT) (Décret 90-424/PRM du 31 octobre 1990) du Ministère des Transports, qui est chargée de définir la politique du secteur, d'élaborer les grandes orientations des activités, de les programmer, les diriger, les coordonner et d'en organiser et contrôler l'exécution. Elle comprend trois divisions (voir organigramme en annexe 2-11) :

- (a) la Division Développement des Transports, chargée des plans de transport. des programmes d'investissements et des tarifs et coûts de transport ;

- (b) la Division Organisation du trafic, chargée particulièrement de l'adéquation offre-demande, des facilitations et de l'information des usagers ; et
- (c) la Division Administration des Transports chargée des immatriculations, permis, agréments et autorisations de transport, normes de sécurité et administration du parc

Les effectifs de la DNT sont de 298 personnes dont 75 au niveau des entrepôts maliens dans les ports de Dakar, Abidjan et Lomé. Les personnels "cadre" sont au nombre de 26. La DNT exerce la coordination et le contrôle des directions régionales des transports, des Entrepôts maliens au Sénégal (EMASE), des entrepôts maliens en Côte d'Ivoire (EMACI) et des entrepôts maliens au Togo (EMATO). Les directions régionales n'existent pas encore sur le terrain. Il est à signaler le cloisonnement entre les différents services et l'absence de service de statistiques efficient. La DNT exerce la tutelle sur les deux entreprises publiques la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) et la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV). Dépourvue de moyens humains compétents, matériels et financiers, la DNT est pratiquement réduite au rôle de courroie administrative de transmission se limitant à la délivrance des permis de conduire, des autorisations de transports, à l'immatriculation des véhicules et au suivi des affaires administratives.

3.4 La Direction Nationale de l'Aéronautique civile créée par la Loi 90-109/AN-RM du 18 octobre 1990 est compétente en matière d'aéronautique civile.

C. Les Transports Routiers

1. **Le Parc Automobile**

3.5 Le parc automobile circulant est mal connu. Il était estimé en 1989 à 32.000 véhicules, dont 19.000 voitures particulières, 850 bus, 7200 camionnettes pick-up, 2900 camions et 2200 ensembles articulés. Il était estimé à 27.800 en 1980. Le taux de motorisation reste très faible, au-dessous de quatre véhicules pour 1000 habitants ou 2,6 véhicules pour 100 km².

3.6 La croissance annuelle moyenne du parc aurait été de 8.7 % entre 1961 et 1980 et seulement de 1,8 % entre 1980 et 1989 loin derrière la croissance de la PIB. Le parc est très âgé avec environ moins de 20 % des véhicules ayant moins de cinq ans d'âge, plus de 60 % de cinq à dix ans et 20 % plus de dix ans. La vétusté du parc s'explique, entre autres, par la lourdeur des droits de douanes sur l'importation des véhicules (66 %) augmentés d'une taxe variable selon les années, incitant les usagers à importer des véhicules d'occasion souvent déjà amortis en Europe. Cette situation est aggravée par les approvisionnements aléatoires en pièces détachées, l'insuffisance de la taxation élevée et l'insuffisance des moyens de réparation. Aussi, les parcours annuels moyens des véhicules restent faibles.

2. **La Consommation de Carburants - -**

3.7 Les consommations de carburants de 1985 à 1990 et les revenus du gouvernement provenant de la taxation de ces produits sont données en annexes 2-12, 2-5 et 2-6.

3.8 La consommation d'essence est passée de 58.000 tonnes en 1985 à 66.000 tonnes en 1990 soit un accroissement annuel moyen de près de 3 %. Quant à la consommation de gas-oil, elle est passée durant la même période de 51.000 tonnes à 59.000 tonnes, soit un accroissement annuel moyen de 3 % équivalent à l'accroissement du PIB (à prix constants) entre 1987 et 1991.

L'accroissement annuel moyen était de 9,5 % entre 1973 et 1980, déclina en 1981 et ce n'est qu'en 1983 que le niveau de consommation de 1977 fut atteint. Les prix des carburants sont restés stables depuis mars 1985, l'essence super étant à 325 FCFA le litre, l'essence normal à 300 FCFA le litre et le gas-oil à 210 FCFA le litre (soit environ 4,40 dollars EU/gallon, le super, 4,00 dollars EU/gallon le normal et 2,8 dollars EU/gallon le gas oings), avant leur libération début juillet 1993.

3. L'Industrie des Transports Routiers de Marchandises

3.9 L'organisation du secteur et ses caractéristiques. Le secteur des transports routiers de marchandises relevait depuis 1972 et jusqu'à 1990 de l'Office National des Transports (ONT) qui élaborait la réglementation, fixait les tarifs de transports, collectait les statistiques sur le secteur, organisait l'affrètement pour les transports régionaux et internationaux, etc. L'ONT étant dissous, le secteur relève administrativement de la Direction Nationale des Transports. Il est à signaler la dissolution des entreprises publiques ou parapubliques de transports routiers.

3.10 Les transporteurs se sont organisés au sein de deux syndicats. l'union Nationale des Coopératives de Transports Routiers du Mali (UNCTRM) et récemment le Syndicat des Transporteurs Routiers Urbains et Interurbains du Mali (STRUIM). L'accès à l'activité de transport est quasiment libre.

3.11 De ce fait, le transport routier reste dominé par un nombre élevé de petites et moyennes entreprises privées comme le montre l'enquête partielle (700 unités sur 5000) réalisée par l'UNCTRM en 1988.

Tableau 2 - Nombre de véhicules par transporteur

Nombre de camions	Nombre de transporteurs	Pourcentage	Nombre de véhicules	Pourcentage
1	291	71	291	41,5
2	70	17	140	20
3	20	5	60	8,5
4	11	2,5	44	6
5	7	2	35	5
plus de 5	11	2,5	131	19
Total	410	100	701	100

Ainsi les petites entreprises de transport (ou artisans) sont majoritaires puisque 97,5 % des entreprises ont cinq véhicules ou moins ; seulement 2,5 % de transporteurs ont plus de cinq véhicules et détiennent 19 % du parc.

3.12 La plupart de ces entreprises artisanales sont la propriété de commerçants transporteurs opérant pour leur propre compte et pour le compte d'autrui sans qu'il soit possible de les différencier. L'entretien de ces véhicules achetés d'occasion est assuré par le secteur informel qui ne dispose pas toujours du matériel nécessaire ni du personnel compétent. Aussi, comme mentionné déjà, l'état de ce parc est vétuste et le service rendu est médiocre et dans des conditions de sécurité aléatoires. Le parcours annuel moyen des véhicules est de l'ordre de 20.000 à 30.000

km quand ils ne sont pas immobilisés. Les transporteurs artisans autofinancent leurs investissements ou ont recours au crédit auprès des vendeurs de camions. Ils opèrent sur tous les segments d'activités, fret international et national, transport interrégional, drainage des produits agricoles et transport local.

3.13 Les sociétés de transports, souvent financées par des crédits bancaires ou des capitaux extérieurs, sont plus spécialisées dans le fret international et national et le transport interrégional. Elles possèdent des ateliers de maintenance intégrés ou attitrés et leur service est bien plus fiable que celui des artisans. Le parcours annuel moyen de leurs véhicules se situe aux alentours de 50.000 à 70.000 km ce qui reste nettement faible.

4. Les Prix et Coûts des Transports Routiers de Marchandises

3.14 **Les prix.** Depuis la dissolution de l'ONT les prix sont libres. Les enquêtes menées en 1988 par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET) et l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) ont confirmé la hiérarchisation du système (corrélation entre les principales caractéristiques des expéditions, les conditions de transport et ses caractéristiques géographiques) et le niveau des prix dont elle est le premier facteur explicatif. L'annexe 3-1 donne les niveaux de prix en fonction du couple quantité-distance. Ces prix s'écartaient des tarifs fixés officiellement par l'ONT et qui étaient les suivants en 1989 :

Tableau 3 - Tarifs fixés par l'ONT
(1989)

Nature du transport	Tarifs (FCFA par T.K.)
Intérieur	
sur route bitumée	25
sur route en terre	37,5
sur piste	50
International	
sur route bitumée	18,75
sur route en terre	28,12
sur piste	37,5

L'ampleur de la hausse des prix à la T/K à mesure que décroissent la quantité transportée et la distance parcourue, ne s'explique pas que par le phénomène des rendements décroissants. Divers facteurs interviennent pour renchérir et faire varier davantage les prix des transports locaux, et plus particulièrement en milieu rural : les états très différents des routes, l'éparpillement du fret au bas de la hiérarchie, le renchérissement du coût de recherche de chargement désavantageant les petites expéditions, itinéraire fluctuant en brousse avec des paysans (ou éleveurs) - chargeurs parfois captifs du transporteur qui se présente au village et peut alors imposer ses prix sans compter sur un fret retour, risques plus grands, type de véhicule (pick-up, en général, avec saut brusque au camion de dix tonnes, sans tonnage intermédiaire). Au niveau régional et national, camions et semi-remorques se font concurrence et sur les grandes liaisons le marché est relativement plus concurrentiel notamment sur l'axe d'Abidjan avec la concurrence des transporteurs ivoiriens même si elle reste limitée du fait des accords de partage de fret deux-tiers - un tiers. Sur la liaison Bamako-Abidjan, la T/K se négocie aujourd'hui entre 15 et 20 FCFA alors qu'elle était de 24 FCFA il y a trois ans.

3.15 Le transport malien reste l'un des plus compétitifs de la région comme le montrent les prix moyens à la TK, selon le niveau hiérarchique et les pays ci-dessous (enquête LET-INRETS 1989) malgré un niveau de taxes plus élevés.

Tableau 4 - Prix moyens à la T/K

	Tchad	Cameroun	Côte d'Ivoire	RCA	Mozambique ^{1/}	Mali
Local		200	164			142
Régional		64	73			43
National		33	29			32
International	29	26	24	20-35	30	15-20

Mention particulière doit être faite pour le camionnage du bétail sur pied dont le prix sur l'axe Mali-Abidjan s'établirait entre 800 et 1900 FCFA par tête de bovin et sur 100 km^{2/}.

3.16 **Les coûts.** Les coûts sont très difficiles à cerner en dehors de comptabilité analytique tenue par les transporteurs. Une simulation pour trois types de véhicules neufs parcourant 50.000 km/an a donné les coûts suivants (toutes taxes comprises) à la tonne kilométrique offerte (étude LET-INRETS 1989) (en FCFA) :

Tableau 5 - Coûts T/K

Véhicules	Burkina Faso	Cameroun	Madagascar	Côte d'Ivoire	Mozambique	Mali	Niger	Fnnce	Pakistan
semi-remorque (dont taxes)	25	20 (29 %) ^{1/}	36 ?	18 (25 %)	30 ?	18 (30 %)	24 ?	11.6 (15 %)	5.3 ?
camion 10T		38		33	50	34			
camionnette		98		81		80			

3.17 Les coûts élevés s'expliqueraient par :

- (a) des coûts d'acquisition plus élevés des véhicules et pièces détachées ;
- (b) des taxes plus hautes ;
- (c) des assurances plus chères (non concurrence) ;
- (d) une maintenance peu développée peu performante et chère ;
- (e) un état des routes médiocre ;
- (f) le système de tour de rôle pour le fret supprimant toute compétition ;
- (g) pas de conduite de nuit ;
- (h) un seul conducteur par véhicule ;

^{1/} Source "Mozambique Private Sector road. Transport support study". Septembre 1992 (USAID)

^{2/} Source. Etude USAID-Banque mondiale sur la libéralisation des marchés régionaux des produits de l'élevage, Octobre 1991.

- (i) pas de responsabilité du conducteur pour le fret et la maintenance ;
- (j) consommation élevée de carburant, pneus, etc.
- (k) la multiplicité des contrôles et "péages" occultes.

5. La Situation de Crise du Transport de Marchandises

3.18 Le transport routier de marchandises connaît une crise grave caractérisée par un excès d'offre par rapport à la demande de fret. Cette situation trouve son origine dans la forte croissance de la flotte, nécessitée au milieu des années 80, par les besoins de transport de l'aide alimentaire. Au cours de cette période, les importations de poids lourds d'occasion se sont fortement développées et les filières de vente de véhicules trop vétustes pour le parc européen sont restées très actives.

3.19 L'entrée dans la branche est ainsi devenue très facile depuis cette période: d'une part, pendant la période de forte demande de fret, les autorisations de transport ont été accordées sans restriction et cette pratique a été par la suite maintenue ; d'autre part, un poids lourd d'occasion pouvant être acquis avec une faible mise de fonds, un très grand nombre de nouveaux "professionnels" ont pu entrer dans la branche. Ces derniers, commerçants ou fonctionnaires, investissent quelques millions de FCFA dans un camion et en soustrait l'exploitation à un chauffeur selon une formule qui s'apparente à de la location.

3.20 Bien que cette pratique se soit ralentie à mesure que l'activité est devenue moins rémunératrice, le stock de véhicules s'établit aujourd'hui à un niveau excessif et cet excès d'offre provoque une baisse constante du prix du fret. Cette surcapacité n'aurait pas entraîné l'adaptation d'une partie de la flotte pour le transport du bétail qui connaît des difficultés importantes.

3.21 Le marché devrait logiquement conduire à de nouveaux équilibres avec la disparition des véhicules les moins rentables. Cependant, cette adaptation ne peut se faire que très lentement en raison de la très faible "sortie de la branche". Les faillites ne sont pratiquement pas prononcées, même en cas de fortes accumulations d'impayés. En dépit d'un vieillissement de la flotte (plus de 12 ans d'âge moyen!), les véhicules les plus anciens sont maintenus tant bien que mal. Au total, l'ensemble du secteur fonctionne dans une logique de survie et non dans une logique de développement. Cette logique de survie a bénéficié de trois supports.

3.27 Le premier de ces supports a été la politique de l'ONT, soutenue dans cette action par les transporteurs. Comme il avait mission de répartir le fret, notamment sur l'axe Bamako-Abidjan, l'ONT a fait en sorte que tous les transporteurs puissent maintenir une activité minimale après la période faste de l'aide alimentaire, pratiquant pour cela une sorte de tour de rôle qui existait avant du fait des syndicats. La suppression de l'ONT est trop récente pour que l'on sache si elle entraînera des sorties de la branche, d'autant que les syndicats de transporteurs s'efforcent de reconstituer pour leur propre compte un dispositif comparable.

3.23 Le deuxième support tient au principe de gestion (si l'on peut dire) qui semble dominer dans ce secteur : dans une logique de survie à très court terme, certains transporteurs semblent raisonner avec des coûts marginaux qui ne prennent en compte que la dépense immédiate (carburant et sommes alloués aux chauffeurs pour les dépenses de route et leur salaire), sans même intégrer parfois les frais de pneumatiques et d'entretien périodique. Quant à l'amortissement du véhicule, il ne semble pris en compte que par une minorité de transporteurs et lorsque la saison le permet. Il y a donc là une grave carence dans la formation et dans l'information des opérateurs.

3.24 Enfin, le support le plus néfaste de cette logique de survie est la pratique de la surcharge qui apparaît comme une réponse du transporteur à la baisse du prix du fret. En regard des 38 tonnes de poids total en charge autorisé pour un ensemble articulé, les charges supérieures à 50 tonnes sont de pratique courante. Une citerne de 60.000 litres est construite à Koulikoro. Indépendamment de ses conséquences catastrophiques sur l'état des routes, il est clair que cette pratique aggrave le déséquilibre offre-demande et interdit un ajustement au prix d'équilibre : au lieu d'entraîner une contraction de l'offre, la baisse du prix du fret favorise les surcharges et induit une augmentation d'offre. Un processus déséquilibrant est ainsi auto-entretenu. Bien que du matériel de pesée d'essieu soit disponible et opérationnel, il n'est utilisée qu'aux fins de statistiques et aucun dispositif de régression ne fonctionne actuellement au Mali. 30 % des essieux contrôlés sont en surcharge, le maximum constaté étant de 35 t.

3.25 Au total, avec un marché du fret peu actif, des véhicules vétustes et peu fiables et une très mauvaise situation générale des entreprises qui n'ont plus accès au crédit bancaire, le secteur malien du transport routier de marchandises apparaît aujourd'hui comme sinistré. Plusieurs aspects de son fonctionnement sont pervers comme la faible sortie de la branche et la pratique des surcharges.

3.26 Quelques éléments structurels positifs méritent cependant d'être notés. Un deuxième syndicat de transporteurs, le STRUIM (Syndicat des Transporteurs Routiers Urbains et Interurbains du Mali) a aboli, de fait, le monopole de l'UNCTRM (Union Nationale des Coopératives des Transporteurs Routiers du Mali), créant ainsi une certaine émulation qui devrait favoriser la modernisation de la profession à l'avenir et empêcher une monopolisation de l'offre de transport. En outre, quelques transporteurs semblent arriver à mobiliser une épargne privée et développer des entreprises convenablement gérées. Enfin, avec la disparition de l'ONT, les mécanismes concurrentiels ont tout de même joué et, si l'on se place du point de vue de la collectivité, la baisse des prix du camionnage serait un élément très favorable pour un pays enclavé comme le Mali si elle n'était gravement compensée par les coûts collectifs induits par la surcharge des véhicules.

6. Les Transports Routiers de Personnes

3.27 Les transports urbains et interurbains correspondent à des niveaux de service très rudimentaires, avec des conditions relativement précaires de sécurité, mais arrivent à satisfaire la demande solvable au moindre coût pour la puissance publique. Fondées sur l'initiative privée et les mécanismes du marché, ces activités connaissent un développement régulier en dépit du contexte de crise et l'organisation de l'offre semble s'adapter très rapidement aux évolutions de la demande sur la base d'une concertation minimale entre transporteurs.

3.28 Le transport urbain de personnes intéresse essentiellement la ville de Bamako qui s'étend sur une quarantaine de km² avec une population de 850.000 habitants qui augmente de près de 8 % l'an. Les besoins de déplacements par jour ouvrable sont estimés à 500.000 par jour.

3.29 Le service de transport collectif, laissé à l'initiative privée est assuré par deux types de véhicules de faible capacité, le "Dourouni" (15 à 22 places) et le taxi (quatre à cinq places). Les "dourouni" (moins d'un millier) transportent quotidiennement près de 139.000 passagers en 9.400 navettes, soit en moyenne 15 personnes par course. Les taxis (335 unités) transporteraient 40.000 passagers/jour en 15.400 courses. Les engins à deux roues (une cinquantaine de milliers d'unités) prendraient 22 % des déplacements contre 41 % en transport collectif et 6 % en véhicules particuliers. Il est à signaler la création toute récente de deux sociétés privées de transport urbain qui mettent en place des bus de grande capacité.

3.30 La mise en service du deuxième pont sur le Niger allégera légèrement pour quelques années la tension qui a existé au niveau du transport urbain à Bamako, mais la croissance urbaine est telle que des capacités plus grandes doivent être envisagées.

3.31 La sécurité routière. Malgré l'absence de données statistiques, il apparaît que le niveau des accidents est très élevé par suite de la vétusté du parc, la méconnaissance du code de la route ou l'inobservation de ses règles, l'état des routes dont particulièrement l'insuffisance de la signalisation, l'ignorance des dangers de la circulation automobile par les piétons ou les usagers de véhicules non motorisés, la pratique du transport mixte sur des camions déjà bien surchargés, les grandes distances à parcourir, etc.

D. Le Transport Ferroviaire

3.32 Le transport ferroviaire est assuré par la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) qui est un établissement public à caractère industriel et commercial créé par ordonnance en 1960 et jouissant de l'autonomie de gestion. La RCFM est en rapide évolution quant à son mode de gestion et à ses relations avec l'Etat. D'importants progrès ont été réalisés pendant la période d'exécution du premier contrat plan signé avec l'Etat, de 1986 à 1990, que ce soit en termes de qualité de service, de part de marché ou de compte d'exploitation. Avec un résultat d'exploitation positif en 1990, la RCFM peut être considérée comme une entreprise commerciale viable. La poursuite de cet effort devra faire l'objet d'un suivi permanent dans la mesure où, si elle est en bonne voie, la mutation de la Régie devrait être poursuivie tout au long du nouveau contrat plan.

1. Trafic, Politique Commerciale et Organisation **Générale** du Trafic

3.33 Le transport ferroviaire est soumis, pour les transports internationaux de marchandises, à une forte concurrence de l'axe routier vers Abidjan, exploité par des transporteurs privés, relativement compétitifs comme le montrent les flux transportés en provenance d'Abidjan ou Dakar. Pour les hydrocarbures, qui constituent un produit privilégié de transport par rail, le chemin de fer n'a réalisé qu'un trafic annuel inférieur à 60.000 tonnes (30 millions de tk, recette 350 millions de FCFA) pour une consommation annuelle du Mali de l'ordre de 200.000 tonnes. Ceci est dû à une mauvaise qualité du service rendu, liée à une organisation technique défectueuse de la chaîne des transports, ainsi que des relations commerciales inadéquates entre RCFM et la Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal (SNCS) d'une part, et les entreprises pétrolières, d'autre part. Les tarifs actuels sont de l'ordre de 13 FCFA/t km.

3.34 Le trafic conteneurs est importé à 90 % via Dakar. Il a connu un fort développement au cours des dernières années atteignant en 1990, 5000 boîtes soit 70.000 tonnes (recette 600 millions FCFA) saturant le miniterminal de Bamako!

3.35 Le trafic international de marchandises intéresse environ 300.000 tonnes (recette 2.500 millions de FCFA) et porte essentiellement sur les importations d'engrais (40.000 tonnes), le ciment (15.000 tonnes), les céréales (60.000 tonnes), le sucre (50.000 tonnes) et le sel (30.000 tonnes), et sur les exportations de coton (35.000 tonnes) et quelques produits divers.

3.36 La position du rail par rapport à la concurrence de la route s'est sensiblement améliorée ces dernières années. La commercialisation des services marchandises internationaux comporte encore de graves insuffisances avec des structures de tarifs complexes et parfois différentes sur les deux réseaux et une insuffisante coordination entre SNCS et RCFM, à la fois sur le plan

commercial et en matière d'organisation des acheminements. Les installations terminales marchandises de la zone de Bamako sont exiguës et d'exploitation malaisée.

3.37 Le trafic national de marchandises sur l'axe Bamako-Kayes ne dépasse guère les 80.000 tonnes/an (500 millions de FCFA de recette). Ce trafic de caractère diffus est coûteux; il serait à l'origine de déficit au même titre que le trafic de détail (16.000 tonnes/an, 250 millions de FCFA de recettes).

3.38 Les services voyageurs internationaux comportent actuellement deux trains Bamako-Dakar et retour par semaine. L'activité a connu une croissance modérée dans les dernières années, avec en 1990, environ 78.000 voyageurs pour 34 millions de v/km et une recette d'environ 400 millions FCFA. La qualité du service est médiocre en raison notamment de la vétusté d'une partie du parc voitures mais l'activité semble dégager une rentabilité acceptable grâce à un taux moyen élevé d'occupation des trains.

3.39 Les services voyageurs nationaux, réalisés par des trains de composition réduite et du matériel vétuste portent sur environ 850.000 voyageurs par an, pour 160 millions de v/km et une recette de 1200 millions FCFA dont on ignore si elle couvre les charges (étude en cours). Voir en annexe 3-2 les résultats 1989-1990.

2. Cadre Institutionnel

3.40 La RCFM dispose, depuis la parution du décret 90-533 du 8 décembre 1990, de la liberté de fixer, sans recours à l'homologation par l'administration de tutelle, l'ensemble de ses tarifs. Néanmoins, le fonctionnement actuel du marché des transports des hydrocarbures avec la prise en charge des frais de transport par l'intermédiaire de l'Office de surveillance et de régulation des prix n'incite pas les opérateurs au choix du mode de transport le plus performant. (Réforme en cours avec la déréglementation du secteur des hydrocarbures).

3. Statut de la RCFM

3.41 Par suite de la parution de l'Ordonnance 91-041 du 18 mai 1991 régissant l'organisation et le fonctionnement des établissements publics à caractère industriel et commercial et des sociétés d'Etat, les statuts actuels de la RCFM auront à être mis en conformité avec les dispositions de l'ordonnance ci-dessus, transformant la Régie en Société d'Etat ou en Société d'Economie mixte. La révision du cahier des charges régissant le fonctionnement et l'exploitation du chemin de fer au Mali, devenu archaïque, est en cours. Après achèvement du premier contrat plan Etat-RCFM 1986-1991 un nouveau contrat-plan Etat RCFM pour la période 1991-1995, stipule les performances financières que doit atteindre la RCFM, sans aucune ingérence dans sa gestion, les éventuelles missions de service public pouvant être régies par contrats séparés. Il fixe aussi les mesures à prendre pour transformer la RCFM en entreprise commerciale.

4. La Gestion Interne de la RCFM

3.42 La gestion générale de la RCFM a connu dans les années récentes, une amélioration notable, qui a notamment conduit à une progression du résultat brut d'exploitation de 1987 à 1990 et a permis, en 1990 de dégager un résultat d'exploitation positif (185 millions de FCFA). La politique rigoureuse suivie par la RCFM en matière de personnel a été un facteur déterminant de l'équilibre de la gestion. Avec des effectifs d'environ 2300 travailleurs au cours des exercices 1988-1990, la RCFM a maintenu le ratio frais de personnel/recettes d'exploitation dans une

fourchette de 20 % à 25 % Les possibilités d'accroissement des recettes par augmentation des tarifs étant fortement limitées, voire nulles, par la concurrence de la route, toute augmentation future du niveau de rémunération unitaire des travailleurs de la RCFM ne sera acceptable que si elle est compensée par une augmentation de la productivité du personnel, provenant d'une réduction des effectifs. L'augmentation du trafic serait plus sûre avec des activités développées de marketing et d'action commerciale où d'importantes insuffisances existent actuellement. D'autres insuffisances restent à lever au niveau de l'organisation technique des acheminements marchandises internationaux, du cantonnement des trains, de disponibilité et d'utilisation des locomotives, de l'entretien de la voie (notamment les problèmes d'approvisionnement en ballast), et de sa réhabilitation, de la signalisation et des télécommunications.

E. Les Corridors de Transport International

3.43 **Introduction.** Le chapitre qui suit tente de résumer les principaux points (situation actuelle) du rapport du 13 février 1989 (Région Afrique, Département technique, Division Infrastructure) relatif aux corridors de transport du Sahel, cas du Mali, en y apportant les éléments nouveaux intervenus depuis cette date. Le système des transports internationaux est d'une importance vitale pour le Mali, en raison de sa situation d'enclavement. Le coût annuel total des transports internationaux (y inclus les transports maritimes) en 1987 est estimé à 150 millions de dollars soit 30 % de la valeur totale des importations et 8 % du PIB. La part revenant au fret maritime représente 33 à 37 % du coût global généralisé direct des expéditeurs en provenance d'Europe, celle du transit terrestre 30 à 33 % et les frais portuaires 6 à 12 %. Les commissions des transitaires représentent de 6 à 9 % du coût total et les pertes et dommages de 4 à 6 %. Les dépenses résultant de la perception de droits non réglementaires sur chaque itinéraire ne représentent en moyenne que 0,9 à 1,3 % du total mais le coût des attentes résultant des formalités douanières et des contrôles rouriers non autorisés se traduit par des coûts d'inventaire et de fiabilité élevés, respectivement de 7 à 8 % et 1 à 2 % du coût total. Le trafic de transit de marchandises générales généré par le Mali (337.000 tonnes en 1987), donne lieu à des recettes brutes pour les pays traversés de l'ordre de 48 millions de dollars sur le coût global généralisé direct de 100 millions de dollars. Pour chaque tonne transitant par leur territoire ces derniers pays bénéficient d'une valeur ajoutée nette estimées à 20.000 FCFA.

1. **Les Trafics Internationaux du Mali**

3.44 A la fin de la décennie 80, le volume global des échanges extérieurs du Mali atteint environ 720.000 t/an (961.000-tonnes en 1985, 790.000 tonnes en 1986, années de sécheresse). Le trafic de transit de marchandises générales correspondant aux importations et exportations (hors hydrocarbures) empruntant la voie maritime portait en 1987 sur un tonnage d'environ 337.000 tonnes dont 259.000 tomes à l'importation et 78.000 tonnes à l'exportation. Les principaux produits concernés sont, à l'importation les céréales et autres produits alimentaires, les engrais, les biens d'équipement et divers et à l'exportation, le coton-fibre, les cuirs et peaux, etc. Le trafic régional de marchandises portait la même année sur 275.000 tonnes dont 223.000 tonnes (produits pétroliers, ciment, cola, etc.) à l'importation et 52.000 tonnes à l'exportation, la Côte d'Ivoire étant le principal partenaire et le bétail constituan l'un des principaux produits.

3.45 Le Mali importe la totalité de sa consommation d'hydrocarbures (environ 200.000 tonnes par an) de Dakar, par train (moins de 60.000 tonnes) et surtout d'Abidjan par route. D'autres importations directes (20 % à 25 %) ont lieu, en provenance du Nigéria, de Lomé et de Parakou, les prix étant moins chers qu'à Abidjan ou Dakar.

2. **Les Corridors Internationaux de Transport du Mali**

3.46 Le trafic international peut actuellement emprunter trois corridors principaux. Les deux plus importants sont ceux d'Abidjan et de Dakar et le troisième relie l'est du Mali à Lomé, via le Burkina Faso. La plus grande partie du trafic de transit passe par Abidjan et Dakar, mais le pan de marché de chacun a varié au cours des années, selon l'évaluation faite par les usagers du coût global généralisé du transport et selon la stratégie adoptée par le gouvernement malien pour s'assurer plus d'une voie d'accès à l'océan.

3.47 Des différences majeures caractérisent les deux principaux corridors. Celui de Dakar est exploité par deux entreprises publiques de chemin de fer, dont l'efficacité et le service médiocres, sont en nettes améliorations ces dernières années.

3.48 Le corridor d'Abidjan est essentiellement servi par des camionneurs privés, relativement compétitifs qui offrent un niveau de service acceptable. Ce corridor offre aussi la possibilité de services rail-route via Ouangolodougou d'où le relais est assuré vers le Mali par des camionneurs ivoiriens ou maliens. Cette voie est peu utilisée essentiellement à cause des pressions exercées par les camionneurs maliens lesquels prétendent que l'option rail-route ne fait pas partie de la convention de répartition du fret (deux-tiers - un-tiers) conclue par le Mali et la Côte d'Ivoire. La route Abidjan-Bamako ne souffre d'aucun problème de capacité.

3.49 Le corridor de Lomé relie (par le Burkina Faso) le port de Lomé (Togo), à l'est du Mali (Mopti, Gao). Deux autres corridors rail-route vont jusqu'à Mopti et Ségou mais ils sont peu utilisés. Il s'agit de la voie ferrée Abidjan-Bobo-Dioulasso prolongée par les deux routes Bobo-Dioulasso-Faramana-Kouri-Sienso-Mopti et Bobo-Dioulasso-Farman-Kouri-Koutiala-Sbgou.

3.50 A signaler le corridor potentiel le plus court, Bamako-Conakry, peu utilisé, sauf pour les iniponations militaires dans le passé, le corridor par la Mauritanie et celui par l'Algérie. (Voir en annexe 3-3 la liste des corridors de transit existants).

3. Répartition du Trafic International du Mali

3.51 Les annexes 3-4, 3-5 et 3-6 donnent :

- (a) le trafic total international origine-destination au Mali, par corridor ;
- (b) le trafic de transit origine-destination au Mali par port ;
- (c) le trafic régional origine destination au Mali par corridor.

Globalement le chemin de fer assure moins de 50 % du trafic de marchandises, 30 % du trafic d'hydrocarbures et 90 % du trafic conteneurs.

4. Le Cadre Institutionnel

3.52 Les institutions administratives. Depuis la suppression de l'Office National des Transports, en 1990, la Direction Nationale des Transports a repris ses attributions et avec la déréglementation de l'activité des transports, une certaine remise en ordre est en train de s'opérer. Les interventions directes de l'Administration (en dehors des Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire, au Sénégal et au Togo), dans le fonctionnement courant du système des transports international ne porteraient plus que sur les droits de trafic maritime (code de conduite des conférences maritimes - CNUCED - dite règle des 40-40-20 donnant à chaque partenaire commercial un "droit" à transporter 40 % de ses cargaisons transportées par les lignes régulières "conférences" - hors cargaisons sous effrètement) au contrôle des règles de partage des frets routiers fixés par les accords internationaux.

3.53 Les transports routiers s'exécutent dans le cadre d'accords internationaux ou bilatéraux. Le trafic routier de transit est transporté pour deux-tiers par les transporteurs maliens et un tiers par les transporteurs ivoiriens. Le trafic routier des hydrocarbures à l'importation est effectué exclusivement par les transporteurs maliens. Un accord récent est intervenu entre la Régie de Chemin de Fer du Mali (RCFM) et la Société Nationale de Chemin de Fer du Sénégal pour l'unification des tarifs et une meilleure concertation et coopération.

5. Les Pratiques Douanières et les Tracasseries des Contrôles Routiers

3.54 Les procédures douanières sont en principe simples pour le trafic de transit sur le corridor ferroviaire Dakar-Bamako ; les marchandises font l'objet d'une déclaration simplifiée et voyagent sous couvert du Transit International Ferroviaire (TIF) qui permet le passage de la frontière sans interruption.

3.55 Les procédures douanières appliquées au trafic routier à Abidjan sont plus complexes et plus longues, la Côte d'Ivoire n'appliquant pas le régime douanier TRIE (Transport Routier Inter-Etats). De plus, chaque expédition via Abidjan, doit être escortée jusqu'à la frontière par un agent des douanes, les convois ne passant que trois fois par semaine. Les contrôles routiers sont nombreux et les tracasseries administratives, douanières et policières ayant pour objet principal des "péages" occultes sont loin d'être minimales.

6. Déterminant du Choix des Corridors par les Expéditeurs

3.56 Les expéditeurs ou leurs transitaires sont très conscients des faux frais directs et des délais d'acheminement qui impliquent chaque corridor. Parmi les autres critères figurent la destination finale au Mali, le type de produit et l'urgence de l'arrivée à destination. La lenteur et le coût des formalités douanières à Abidjan, les contrôles routiers et la nécessité d'une escorte douanière ont figuré parmi les principales raisons du détournement d'une importante partie du trafic au profit de Dakar. D'autres éléments peuvent intervenir, comme l'existence de marchés parallèles de changes, les habitudes acquises, les échanges illégaux, les possibilités de surcharge et transport mixte. Les importateurs sont fréquemment à la merci de leurs fournisseurs d'outre-mer et choisissent la desserte proposée par les transitaires, lesquels peuvent avoir un intérêt particulier à emprunter un corridor plutôt qu'un autre.

3.57 Pour le trafic de transit, le coût significatif est le coût généralisé, qui inclut le coût du fret maritime, le coût des services portuaires, le coût du transport terrestre entre le port et la zone de destination ou d'origine de la marchandise, la rémunération des transitaires et commissionnaires de transport, les intérêts sur les immobilisations de capitaux correspondant à la valeur de la marchandise et le coût des dommages et pertes de marchandises. L'annexe 3-7 compare les coûts directs et les coûts économiques des différents corridors en 1987. Cette comparaison fait ressortir :

- (a) qu'en termes de coûts directs, le corridor de Dakar est de 17 % moins cher que celui d'Abidjan, mais en incluant les coûts indirects, le corridor d'Abidjan est moins cher de 3 % ;
- (b) l'avantage comparatif que le corridor d'Abidjan présente pour le Mali, pour ce qui est des avantages nets indirects, résulte principalement des transferts qu'il procure aux camionneurs maliens.

F. Le Transport Maritime

1. Généralités

3.58 Le fret maritime malien transite essentiellement par les ports de Dakar et Abidjan et accessoirement par le port de Lomé. Il a été de l'ordre de 430.000 tonnes en 1992, dont 120.000 d'export. Les 310.000 tonnes d'importation représentent les tonnages officiels et correspondent à une année sans importation exceptionnelle de produits alimentaires. Ces tonnages se répartissent sensiblement 50/50 entre cargaisons transportées par navires de lignes régulières (conférences), et cargaisons faisant l'objet d'affrètement par navires complets (riz, blé, engrais, etc.). Les marchandises diverses sont en très large part transportées en containers dont le nombre a été de l'ordre de 7.300 en 1992 (6.300 pour Bamako). Un seul opérateur économique, la CMDT, représente aujourd'hui plus du tiers du trafic maritime malien (dont la quasi totalité des exportations): 117.000 t de coton, 40.000 à 50.000 tonnes d'intrants (engrais, insecticides, etc.). Les importations sont constituées par moitié de cargaisons sous affrètement, arrivant par navires de 6.000 à 10.000 tonnes (voire plus pour les céréales). Les besoins d'évacuation connaissent des pointes importantes que doivent subir les moyens de transport terrestres. Cette irrégularité des flux de marchandises est accentuée par les variations saisonnières (engrais en août-novembre, certains produits alimentaires la veille du mois de Ramadan, etc.). Les exportations de coton sont traitées FOB liner termes alors que les importations sont traitées généralement: (a) CAF-sous palan Abidjan ou Dakar pour le conventionnel de lignes et parfois une partie du trafic conteneurisé, l'importateur malien prenant en charge le transport port-Mali; (b) CAF rendu site ou sur wagon Bamako pour le trafic en containers, le transport port-Mali étant soit le fait de l'Armateur (porte-à-porte), soit celui de fournisseur; (c) CAF free out pour les cargaisons sous affrètement (riz, blé, etc.), l'importateur malien prenant en charge les frais de déchargement du navire..

2. Le Transport Maritime et la SONAM

3.59 Après l'adoption du Code de Conduite des Conférences et la mise en application de la règle dite des 40/40/20, le Mali a créé par Loi 81-07 AN-Rh4 du 3 mars 1981 un armement national, la Société Navale Malienne (SONAM). Celle-ci avait pour vocation d'"assurer" la partie malienne des transports maritimes et est concessionnaire des droits de trafic maritime du Mali (Décret 180-PG-RM du 23-7-1985). La SONAM a été privatisée le 7 février 1986, l'Etat et le secteur public ne détenant plus que 18,52 % des actions. La SONAM, qui ne dispose d'aucun moyen de transport, rétrocède ses droits de trafic moyennant rémunération (les recettes déclarées de la SONAM provenant des commissions et courtages, se seraient élevées à 85 millions de FCFA en 1989, à 59 en 1990. et 65 en 1991; les impôts payés à l'Etat les mêmes années seraient de 2,3 - 2,6 et 2,6 millions de FCFA respectivement). L'activité de la SONAM est restée limitée jusqu'à fin 1992, faute de disposer de textes légaux rendant obligatoire, avec coercition éventuelle, le transport sous pavillon malien. Les accords de rétrocession passés par SONAM avec des armements étrangers, moyennant une commission sur fret, sont devenus quasiment caducs, peu d'opérateurs voulant payer les commissions.

3.60 En 1992, la SONAM s'est rapprochée d'autres partenaires armateurs de la sous-région, dont certains opéraient des navires, pour participer plus activement au transport des cargaisons maliennes. Ainsi a été créé un groupement d'intérêt économique reprenant les armements des pays suivants : Sénégal (COSENAM), Côte d'Ivoire (SITRAM; SIVOMAR), Togo (SOTONAM. TAAL), Bénin (COBENAM), Burkina Faso (COFAMA), Niger (COMANI) et Mali (SONAM). Ce consortium, dénommé 'African Liner Service' a comme coordinateur le Président Directeur Général de la COFAMA. A l'inverse de ce qui se faisait (rétrocession des droits de trafic en échange d'une commission de 10 % sur le fret, ALS opérera des navires (SITRAM, SIVOMAR, COSENAM) au

profit de l'ensemble des partenaires. Chaque armateur sera débité d'un forfait par tonne ou container, chacun commercialisant la ligne en s'appuyant d'abord sur les droits découlant de la règle des 40/40/20. La mise en place d'ALS est en cours avec quelques problèmes telle la mise en place d'un réseau d'agents à l'étranger, chaque partenaire préférant le sien. ALS aurait négocié ou le fera, avec les armateurs des principaux partenaires commerciaux (exemple DSR France, DELMAS Allemagne, MESSINA Italie, etc.) le transport de ce que ses bateaux ne pourront pas transporter.

3.61 Ce type de consortium avait été suggéré lors de la Table Ronde de Cotonou organisée sous l'égide de la CNUCED en juin 1992 afin de favoriser les armateurs africains propriétaires ou opérateurs des navires. Ce sont en effet ces derniers qui devraient tirer profit de tels regroupements par un meilleur coefficient de remplissage de leurs navires ce qui devrait entraîner une baisse des coûts. Mais au cours de cette même Table Ronde, un représentant d'armateur avait cité que pour un container de 20 pieds, le surcoût était de 100 000 FCFA dan; le cas de fret protégé par des droits nationaux par rapport à la libre concurrence. Des informations recueillies auprès de SONAM, la mise en oeuvre des droits nationaux se ferait au travers d'accords passés avec l'OIC de Côte d'Ivoire qui participerait par délégation à la répartition des cargaisons. le système appliqué sera basé sur le contrôle a priori et la délivrance d'attestations de réservation de cale (ARC), système déjà en vigueur dans les pays côtiers disposant d'une flotte.

3.62 Mais quel intérêt le Mali, qui ne fait qu'apporter ses cargaisons à ses partenaires, peut-il tirer aujourd'hui de telles dispositions ? En effet, il existe une contradiction flagrante entre les intérêts de la SONAM (qui ne cherche qu'à maximiser ses profits) et l'intérêt de l'économie malienne et des consommateurs maliens qui supportent déjà une lourde facture transports. Les prestations de la SONAM viendront se rajouter au coût du fret payé par les opérateurs économiques maliens et ceci de manière d'autant plus risquée que SONAM se trouve en position de monopole pour 40 % du fret. Ce coût supplémentaire pourrait être acceptable si en contre-partie l'intervention de la SONAM apportait un plus dans la qualité et les délais de transport et un moins dans les coûts habituels de transport. Mais dans l'état actuel des choses, la SONAM n'a aucune obligation en échange des avantages qui lui ont été consentis. L'étendue des droits consentis à la SONAM reste toutefois limitée si l'on s'en tient à l'application stricte de la règle des 40/40/20 de la CNUCED. En effet cette règle s'applique uniquement aux cargaisons conférence (trafic régulier) et non aux tonnages transportés sous affrètement. C'est donc essentiellement le trafic Mali-CEE qui est concerné, soit environ 100.000 tonnes représentent un droit pour le Mali de 40.000 tonnes ou l'équivalent de 3.000 containers. A cela il faut ajouter le trafic de coton Mali-CEE qui a été de 32.000 t en 1992, soit environ 13.000 t pour la SONAM. Celle-ci est donc finalement concernée par environ 53.000 tonnes par an et l'on imagine mal son avenir si elle reste confinée dans un rôle de "sleeping partner" dans un consortium d'armateurs. Quoiqu'il en soit, les recettes de la SONAM doivent être considérées comme des charges supplémentaires pour l'économie malienne. Il est donc clair que l'Etat malien n'a aucun intérêt à s'impliquer directement ou indirectement dans le transport maritime. L'intérêt de son économie réside bien au contraire dans le libre jeu de la concurrence, dans ce domaine particulièrement sensible et à risques. Ceci n'excluant nullement de suivre l'évolution de la participation des divers partenaires au trafic et la négociation des frets dans le cadre d'un ensemble régional.

3. Le Transit dans les Ports

3.63 Le Mali dispose, dans le cadre d'accords bilatéraux relativement anciens, dans les ports de Dakar, Abidjan et Lomé, d'installations (magasins et terre-pleins) d'entreposage des marchandises maliennes, initialement "gérées" par des structures administratives maliennes, les Entrepôts Maliens. A ces facilités accordées par les pays à façade maritime, s'ajoutent les possibilités

d'accostage des navires au droit des magasins cales réservés au Mali. Ces installations regroupent entre magasins, terre-pleins et terrains non aménagés, 39.300 mètres carrés à Dakar, 33.000 à Abidjan et 8.800 à Lomé. Les Entrepôts Maliens (EMASE, EMACI et EMATO) n'effectuent aucune opération physique mais mettent seulement à la disposition des opérateurs maliens ou de leurs transitaires, les surfaces dont ils disposent. Leur rôle sur l'ensemble de la chaîne de transport et l'impact de leur intervention sera examiné plus loin, après la revue des opérations de transit dans les ports de Dakar et Abidjan, le fret malien passant par Cotonou étant marginal et en voie de diminution.

3.64 A Dakar, les opérations se déroulent comme suit : (a) déchargement du navire en magasin cale ou sur le terminal containers; (b) dépôt de manifeste, bien qu'en théorie cela doive se faire avant déchargement du navire ; (c) réception de l'ordre de transit (cela peut aussi précéder l'arrivée du navire) ; (d) échange du connaissement par le transitaire auprès du consignataire, et établissement du TIF (déclaration simplifiée) ; (e) enregistrement TIF en Douane, et Visa Douane Sénégalaise et Douane Malienne ; (f) demande de wagons à SNCS (simultanément avec passage TIF en Douane) ; (g) obtention TIF - Visa EMASE sur TIF ; (h) mise en place wagons par SNCS et chargement par transitaire (à noter que les douanes sénégalaises acceptent le chargement des wagons avant l'obtention du TIF) et (i) plombage et retrait des wagons.

3.65 A Dakar proprement dit, l'expédition se heurte à deux problèmes principaux, et pour une fois, le problème essentiel n'est pas douanier. Le premier problème est le dépôt du manifeste par le consignataire. Contrairement à ce que l'on pouvait espérer, l'informatisation a eu un effet négatif sur ce point précis. La crainte d'amendes en Douane à la moindre erreur entraîne une extrême prudence et des vérifications nombreuses de la part des consignataires. On peut évaluer cette perte de temps à 48 heures. Perche sèche car aucune déclaration (même le TIF) ne peut être enregistrée (1ère. étape) par la Douane sans ce manifeste. Le deuxième problème provient "du Chemin de Fer". Les opérateurs économiques rejettent en bloc leurs difficultés actuelles de transport sur la SNCS et la RCFM pour lesquelles il faut souligner, entre autres : (a) manque de locotracteurs pour les manoeuvres ; (b) un organisation différente de l'exploitation. Le Mali n'a aucune garantie réelle que son trafic sera assuré en priorité et le Sénégal peut être tenté de favoriser son trafic d'intérêt national ; (d) enfin, il est notoire que la gestion des wagons aux deux extrémités du réseau reste très laxiste, certains importateurs maliens se servant notamment des wagons pour l'entreposage de leur marchandises. D'ailleurs le manque de capacités de stockage des importateurs au Mali semble se répercuter jusqu'à Dakar. Des délais d'acheminement de certains lots de sacheries et en particulier les délais entre l'arrivage du navire et la première expédition sont assez frappants. Tout se passe comme si les marchandises débarquées chez un acconier - avec le feu vert d'EMASE - qui réalise également le transit/réexpédition sur le Mali, bénéficient d'un traitement de faveur pour les taxations de stationnement. C'est peut être là un effet pervers de la taxation particulière EMASE de 60 F la tonne/jour, voire 20 F quand il s'agit de dons. Il s'agit d'une éventualité, favorisée par le fait que le Port Autonome de Dakar ne perçoit aucun magasinage et de ce fait laisse toute liberté aux acconiers pour la facturation du stationnement et bien entendu n'exerce aucun contrôle quant au séjour des marchandises. En tout cas, il est certain que les délais de réexpédition de certains lots ne sont pas imputables uniquement aux carences du Chemin de Fer. Le transit des marchandises maliennes via le port de Dakar a connu une amélioration dans les années passées, mais la détérioration récente des évacuations entraîne à nouveau un détournement du trafic au profit d'Adidjan.

3.66 A Abidjan, le déroulement des opérations est identique à celui de Dakar au plan portuaire et nécessite 13 jours (manifeste : cinq jours, D25 : six jours. escorte : deux jours). Les différences sont actuellement : (a) dépôts de manifestes très en retard, entraînant des délais d'enregistrement de cinq jours des déclarations en Douane ; (b) les conventions TIR et TRIE n'étant

pas en application, la Douane contraint les transitaires à établir une déclaration de transit D25, déclaration en détails (contrairement au TIF ou carnet TRIE). Le délai moyen d'obtention du bon à enlever Douane est actuellement de six jours (TIF Dakar : deux jours). Ces D25 sont déchargés lors du passage à la frontière et reviennent au bureau d'émission ; (c) la suppression de l'ONT a entraîné la libre négociation des tarifs de transport routier entre transporteur et transitaire portuaire. Les EMACI n'ont donc plus à contrôler le "Contact" mais émettent un bon de "chargement" en échange de la perception de la taxe de 500 FCFA par tonne, et éventuel stationnement ; (d) chargement du camion et émission d'un bon de sortie ; (e) dans le cadre de l'organisation actuelle par convoi, le transitaire fait alors une "demande d'escone" à la Douane qui permet d'inclure le camion dans le prochain convoi en partance d'Abidjan vers le Mali. Puis qu'un camion puisse s'intégrer au convoi du lendemain il faut déposer la demande avant 11 heures du matin. Ceci entraîne un retard supplémentaire car les camions sont généralement prêts à partir (chargé sortie Douane) en fin d'après midi. Etant donné que les convois partent mardi, jeudi et samedi, la moyenne de retard est évaluée à près de 48 heures ; (f) à l'heure actuelle l'offre de camions est suffisante pour faire face au trafic via Abidjan. Il faut noter que les transporteurs maliens assurent la plus grande part du trafic conventionnel, le partage étant plus près des accords inter-états pour les containers.

3.67 Contrairement à Dakar, les problèmes de transit à Abidjan sont avant tout douaniers. Toutefois l'application stricte de la réglementation à l'encontre des consignataires pourrait améliorer sensiblement ce retard et le ramener à 48 heures maximum. Les autres retards découlent de la non application d'une procédure douanière allégée pour les transits à destination du Mali. Le cadre juridique existe entre Mali et Côte d'Ivoire mais la mise en application de la convention TRIE n'avance pas, malgré les déclarations de bonne volonté et l'intérêt évident (la Côte d'Ivoire supporte annuellement 72 M CFA pour l'escorte routière des convois à destination du Mali). Actuellement, le problème ivoirien tourne autour de la gestion du fonds de garantie que le gouvernement veut déléguer probablement à la Chambre de Commerce. Mais en admettant ce problème résolu, un problème technique tout aussi important restera à régler : celui de la conformité technique des véhicules agréés TIR/TRIE.

3.68 Le système actuel d'escorte ne donnerait pas réellement satisfaction aux Douanes Ivoiriennes qui, par contre, demandent que soit établie une réelle collaboration entre les Douanes, ne serait ce que pour s'assurer que toute marchandise en transit est bien mise à la consommation au Mali.

4. Les Entrepôts Maliens

3.69 La mise en place des Entrepôts Maliens est intervenue en 1977 à Dakar et Abidjan suite aux accords de 1963 avec le Sénégal et de 1974 avec la Côte d'Ivoire et en 1985 à Lomé suite à l'accord de 1985 avec le Togo. Les espaces affectés au Mali étaient au départ gérés par des structures privées, puis par l'ONT de qui relevaient les Entrepôts Maliens. Suite à la dissolution de l'ONT, les Entrepôts sont devenus des services extérieurs de la DNT. Le Sénégal s'oblige à assurer au trafic malien un traitement égal à celui de son propre trafic et à mettre à sa disposition une partie des installations portuaires. L'Administration et la gestion des installations utilisées par le Mali relèvent de la compétence de l'autorité portuaire. Les mêmes dispositions générales ont été prises entre la Côte d'Ivoire et le Mali et pour les deux établissements les principes de fonctionnement et de facturation peuvent être résumés ainsi : (a) toutes marchandises maliennes en transit dans les ports doivent être entreposées en zone malienne où elles bénéficient de conditions de séjour préférentielles ; (b) les navires doivent accoster impérativement aux installations maliennes dès lors qu'ils déchargent plus de 500 T en transit. Dans le cas de déchargement à un autre poste, les marchandises destinées au Mali doivent être transférées dans les installations maliennes (à la charge de la marchandise) sauf

dérogations accordées par les entrepôts maliens. En 1985, un décret du gouvernement malien fixait les différentes taxes à régler à l'occasion du transit portuaire : (a) taxe de passage portuaire - 500 FCFA la tonne/jour sur toute tonne, payée par la marchandise aux entrepôts ; (b) entreposage dans les installations maliennes ; franchise 20 jours (identique à celle admise par les ports dans les autres installations) ; puis 45 jours au tarif de 80 F la tonne/jour ou 60 F pour les céréales et 20F pour aides alimentaires. Au delà de 45 jours des Entrepôts Maliens doivent avoir pris les dispositions pour l'évacuation et en cas de pénurie de moyens d'évacuation: le stationnement est plafonné à 45 jours.

3.70 Le but recherché lors de la création des Entrepôts Maliens dans les années soixante était de s'assurer, par un accord inter-Etats Une certaine garantie pour le transit des marchandises maliennes. Ensuite de limiter les frais de magasinage - énormes - que payaient les entreprises maliennes, en particulier à Abidjan. Ces dispositions ont été prises dans un contexte particulier : lendemain de crise avec le Sénégal ; isolement politique du Mali en raison de ses choix ; échanges commerciaux essentiellement avec les pays socialistes d'Europe, l'URSS en particulier ; transport du commerce extérieur par un armement soviétique (Estonien S.C.) consigné manutentionné par SOCOPAO, gestionnaire de zone EMAZE ; difficultés d'évacuation nécessitant une organisation des évacuations en fonction des priorités maliennes et situation de crise lors des périodes de sécheresse (aides d'urgence).

3.71 A cela est venu s'ajouter, tout particulièrement à Abidjan, à la fin des années 70, des charges énormes de stationnement - plusieurs centaines de millions de francs CFA par an - principalement à la charge de SOMIEX (Société d'Etat ayant le monopole du Commerce Extérieur du Mali). La raison essentielle de cette situation était l'absence de documents à l'arrivée des navires et par conséquent l'impossibilité dans laquelle se trouvait le transitaire d'évacuer la marchandise. Nous ne citerons que pour mémoire les lots de ciment perdus après plusieurs années de stationnement.

3.72 En 1993, le contexte est complètement différent pour ne pas dire l'inverse de celui de 1963 Le Mali est revenu à l'économie de marché et dans peu de temps les sociétés d'Etat auront presque toutes disparues, privatisées ou transformées en sociétés d'économie mixte avec gestion de type privée.

3.73 D'un autre côté deux évolutions "techniques" ont modifié sensiblement l'environnement portuaire : (a) le développement du conteneur et son corollaire, le transport de bout en bout; (b) les regroupements récents d'armateurs exploitant des navires de plus en plus gros, de plus en plus sophistiqués, à manutention très rapide, déchargeant à des terminaux spécialisés.

3.74 Il y a donc lieu d'examiner quelles sont les fonctions remplies par les Entrepôts Maliens dans les ports, leur rôle et leur utilité en 1993. Ne seront examinés que les problèmes liés à l'importation car en ce qui concerne les exportations elles sont limitées quasi exclusivement au coton fibre et les Entrepôts Maliens se limitent à la mise à disposition de leurs entrepôts (Dakar Bel Air Zone 5 et Abidjan Vridi ex CMTR) qui sont par ailleurs gérés par des transitaires. L'examen est basé sur la réalité de mars 1993. Nous rappelons également que, bien que chargés du stockage des marchandises maliennes, les Entrepôts Maliens n'ont jamais réalisé d'opérations physiques dans les ports en matière de transit, manutention ou entreposage. les Entrepôts Maliens ont mis à la disposition des manutentionnaires (enceinte portuaire) ou des transitaires (hors zone portuaire) les surfaces d'entreposage dont ils disposaient. Leur refus d'assumer la responsabilité du stockage - laissée entièrement aux utilisateurs - rend moins crédible leur intervention. En réalité, en matière de stockage les Entrepôts Maliens se sont comportés comme des loueurs de magasin... à titre gracieux, aux manutentionnaires. Cette mission d'entreposage devait aboutir à limiter fortement les frais de

stationnement et l'on peut dire que le résultat a été positif. Mais depuis leur instauration, les conditions ont été modifiées sensiblement. Les ports ont accepté d'accorder une franchise de 20 jours. Les acconiers acceptent parfois d'accorder les conditions des EMA aux marchandises déchargées dans leurs magasins cales. À Abidjan, où le magasinage est réparti entre le Port Autonome (50 %) l'OIC (20 %) et l'acconier (30 %), la Direction Générale du Port - toujours suivie par OIC - accorde l'exonération de sa part, soit au total 70 %, pourvu que la demande soit justifiée, ce qui ramène le magasinage à des tarifs raisonnables. Si l'on prend par exemple 500 T de farine séjournant à Abidjan 30 jours après déchargement du navire, on peut comparer le tarif préférentiel à celui de EMACI, les deux pratiquant une franchise de 20 jours : EMACI $30 - 20 = 10 \text{ j} \times 500 \times 60$ soit 300 000 FCFA. Port d'Abidjan (préférentiel) $30 - 20 = 10 \text{ j} \times 180 \times 0.3 \times 500$ soit 270 000 FCFA. On voit que la différence est insignifiante entre les deux, et ceci dans le cas de marchandise séjournant 45 jours après débarquement. Les moyens modernes de communication permettent à tout importateur sérieux de disposer des documents en temps utile.

3.75 La deuxième fonction des Entrepôts Maliens était l'organisation des réexpéditions depuis les ports vers le Mali suivant des priorités définies par la DNT/ONT dans le cadre d'une économie entièrement étatisée et en fonction des moyens de transport de l'ONT et des besoins respectifs des Sociétés d'État. Le retour à une économie de marché a enlevé ce rôle à la DNT, le réacheminement des importations maliennes étant désormais de la responsabilité de chaque importateur. Ceux-ci négocient des contrats avec les transitaires portuaires délimitant clairement les responsabilités respectives, particulièrement en matière de stationnement, le transitaire prenant en charge ces pénalités dès lors que l'importateur lui a fourni à temps les documents nécessaires au dédouanement et qu'il dispose des finances indispensables au paiement des frais de transport et des droits de Douane. Ce nouvel environnement et la libre concurrence retrouvée enlève désormais tout rôle à la DNT - donc aux EMA - dans l'organisation des transit-transport des marchandises. D'ailleurs à l'heure actuelle les EMA se contentent de délivrer un bon de chargement qui atteste ... que les taxes EMA ont bien été perçues. Il est important de noter également qu'il est de l'intérêt du transitaire de réexpédier rapidement les marchandises afin de percevoir au plus vite sa facturation et ses débours.

3.76 Contrairement à Dakar où le monopole de fait des Chemins de Fer ne laisse aucun choix de transporteur, la voie ivoirienne a pleinement bénéficié du retour à la libre concurrence. La disparition du monopole de l'ONT et de son tarif obligatoire a entraîné une chute des frets routiers. Actuellement les contrats de transport sont librement négociés entre les parties sans intervention des EMACI. Par ailleurs le développement important du transport de bout en bout favorisé par le développement du transport containerisé a transféré la responsabilité de l'organisation du transport soit à l'Armateur soit à un commissionnaire de transport généralement situé à l'étranger. Il est à noter, par exemple, que CMDT achète ses intrants, "rendu sur site", et ne maîtrise donc pas ses transports à l'importation.

3.77 Parmi les tâches dévolues aux EMA il faut mentionner le rôle d'information, à la fois des opérateurs économiques (position de leurs lots) et des autorités en fournissant à la DNT des statistiques de trafic. En fait la première de ces fonctions serait plutôt du ressort des importateurs eux-mêmes directement ou au travers d'une délégation d'une Chambre de Commerce. Quant à la tenue des statistiques officielles cela pourrait utilement être réalisé au cordon douanier et rapproché des statistiques des Douanes portuaires ainsi que des chiffres des Ports qui sont particulièrement fiables. Ces fonctions d'information ne peuvent pas, à elles seules, justifier le maintien des structures actuelles des Entrepôts.

3.78 Enfin dernière fonction des EMA, la facturation et la perception de taxe de passage ou de magasinage est devenue la fonction essentielle et à vrai dire l'unique fonction utile, avec le règlement des factures fournisseurs, principalement les ports autonomes.

3.79 La suppression de ces taxes, supportées par l'économie malienne et les consommateurs maliens, et le transfert des magasins actuels à CMDT pour ceux destinés au stockage du coton et le retour des magasins cales aux ports autonomes soulageraient les charges du Mali en matière de transport.

3.80 En résumé, l'on constate aujourd'hui que les EMA ne jouent plus un rôle effectif et utile dans la chaîne des transports du Mali. Tout en reconnaissant l'apport de leur action dans le passé, cette constatation s'impose en raison de l'évolution du contexte socio-économique au Mali et dans la sous région. D'ailleurs il faut souligner que ces évolutions rendent de plus en plus rares l'utilisation des zones et magasins cales maliens dans les ports (règle des 500 T) car, ou bien il s'agit d'un trafic régulier qui arrive maintenant par navires porte-conteneurs qui, pour des raisons techniques, déchargent au terminal container, ou bien il s'agit d'arrivages par navires affrétés, déchargeant de très gros lots, ou des vracs pour lesquels les installations des EMA sont insuffisantes.

3.81 Aussi la négociation avec les pays concernés et les ports autonomes de la restitution des terre-pleins et magasins-cales en zone portuaire, en échange de tarifs et traitements préférentiels pour les marchandises maliennes, aboutirait certainement à une solution plus profitable pour l'économie malienne, d'autant plus que dans le contexte de crise actuelle, une concurrence certaine apparaît entre les ports de Dakar et d'Abidjan.

3.82 La centralisation des statistiques et leur recoupement se feraient au niveau de la DNT dans le cadre de sa fonction, de l'Observatoire des Transports et en relation avec les ports concernés et la Douane malienne.

G. Le Transport Fluvial

3.83 Il intéresse essentiellement la partie Koulikoro (près de Bamako) Gao du fleuve Niger, qui représente un bief de près de 1400 km, navigable selon la pluviosité quatre à six mois par an et exploité par la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV) et une flottille de 4000 pirogues privées. La section à l'amont de Bamako (Bamako-Kouroussa-Kanka en Guinée) est très peu exploitée. Le fleuve Sénégal, navigable à partir de Kayes en direction de l'Atlantique, ne joue qu'un rôle marginal.

3.84 La COMANAV. La flotte COMANAV est composée de :

- (a) trois bateaux courriers, en bon état (construits en 1964, 1978 et 1983) ;
- (b) un pousseur, en bon état (1983) ;
- (c) deux automoteurs dont un pétrolier (270 T) ;
- (d) trois remorqueurs de 30 à 50 ans d'âge ;
- (e) sept barges mises en service il y a une trentaine d'années et pouvant être réparés
- (f) 32 petites barges bonnes à être réformées.

3.85 Les principaux ports sont Koulikoro (base principale pour la COMANAV), Mopti, port le plus important en trafic, Ségou, Kabara (Tombouctou), Bourem et Gao. L'effectif de la

COMANAV est passé de 613 agents en 1980, à 520 en juin 1986 et 330 actuellement. La COMANAV a bénéficié d'une assistance technique allemande depuis 1979.

3.86 Les réalisations de la COMANAV ces quatre dernières années sont de :

Tableau 6 - Réalisations de la COMANAV

	Passagers (U)	Fret (en tonnes)
1987-1988	25.493	16.422
1988-1989	30.075	21.492
1989-1990	32.230	13.861
1990-1991	15.563	14.982

Parallèlement à l'activité transport, la COMANAV exerce une activité transit pour le coton à Koulikoro et exploite un chantier naval avec des constructions et réparations navales et de la construction métallique (citernes, réservoirs, charpentes métalliques, etc.). Subissant la concurrence de la flottille de pirogues privées et de la route, et ne pouvant fonctionner que quatre mois par an, la COMANAV est déficitaire en dépit de tarifs élevés (14 FCFA/T/km longue distance et sept FCFA/passager/km). Un plan de redressement est en cours avec une assistance technique et financière allemande, mais même avec une restructuration, la COMANAV ne pourrait fonctionner sans subvention de l'État. Il est à signaler les très fortes consommations de carburant par t/km transportée (bien plus que le transport par route).

3.87 La flotte artisanale. Non soumise à immatriculation et la navigation n'étant pas réglementée, la flotte est mal connue et est estimée à 4000 pirogues de différentes tailles, de moins d'une tonne de charge utile à plus de 80 tonnes. L'enquête de 1986 a montré que 50 % ont une charge utile de cinq tonnes et plus, 66 % sont exploitées par leurs propriétaires, 13 % par des locataires et 21 % par des employés. 60 % ne sont pas motorisées, 30 % ont un moteur à essence et 1 % un moteur diesel. Toutes les pirogues sont de fabrication locale.

3.88 Le trafic de cette flottille a été estimé lors de la même enquête à 140.000 tonnes, dont la moitié par le port de Mopti. Les marchandises transportées sont essentiellement des céréales (58,7 %), farine (4,5 %), poissons (9,3 %) et divers (27,5 %). La fourchette des tarifs pratiqués est très large, avec une moyenne de l'ordre de 50 FCFA/T/km pour les marchandises et de sept à dix FCFA le voyageur/km.

3.89 Les pirogues opèrent sur des distances plutôt courtes ou moyennes et desservent un très grand nombre de villages dans une zone dépourvue de routes revêtues. Les problèmes les plus importants concernent la sécurité de navigation et de transport, la cherté des moteurs et des pièces détachées, leur consommation élevée d'essence, la défaillance de l'entretien, la fragilité des coques en bois et les difficultés de vernissage, l'absence de balisage, l'absence d'assurance, les compagnies refusant d'assurer les pirogues artisanales, l'insuffisante organisation de la collecte et de la distribution du fret, la taxation jugée excessive par les piroguiers, les contrôles trop fréquents, et l'absence de dragage des ports et chenaux.

H. Le Transport Aérien

3.90 Une certaine remise en ordre du sous-secteur est actuellement en cours. Jusqu'en 1987, la société d'Etat AIR MALI fut l'instrument d'une politique nationale de transport aérien du Mali qui n'était pas membre d'Air Afrique. Devenue trop coûteuse, cette Société fut liquidée en 1987 et une société d'économie mixte (20 % de capitaux d'Etat et 80 % de capitaux privés) Mali Timbouctu Air Service (MALITAS) fut constituée le 27 décembre 1989 avec pour vocation l'exploitation des lignes régulières nationales et internationales et des droits de trafic des lignes internationales. Ayant fonctionné sans flotte propre et sans atteindre ses objectifs, une libération du secteur est intervenue autorisant la création de nouvelles compagnies et une certaine remise en ordre est aujourd'hui en cours. Depuis le 5 juin 1992, le Mali a adhéré au Traité de Yaoundé signé le 28 mars 1961 créant la compagnie Air Afrique. (Sa souscription est évaluée à 2,4 milliards de FCFA). Air Afrique prend en charge à compter du 1er janvier 1993 le portefeuille des droits de trafic concédés par le Traité de Yaoundé.

3.91 Les acteurs du transport aérien. La Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC) créée par loi le 18 octobre 1990. exerce l'ensemble des attributions de l'Etat en matière d'aéronautique civile. La Direction Nationale de la Météorologie créée par ordonnance du 28 juin 1979 est compétente en matière de météorologie.

3.92 L'Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), établissement public inter-étatique doté de la personnalité morale et jouissant de l'autonomie financière dont la mission consiste à assurer les services destinés à garantir la régularité des vols au-dessus des espaces aériens des Etats africains et malgache membres et ceux pour lesquels ils ont été chargés de fournir les services de circulation aérienne et de la météorologie aéronautique (convention de Dakar 1974). L'ASECNA est chargée au Mali des aérodromes de Bamako et de Gao en plus de ceux de Mopti, Tombouctou, Kayes, Nioro, Nara-Goundam, Tessalit, Keniéba, Manantali et Yélimane et des stations de météorologie, confiés par contrat particulier.

3.93 Un établissement public à caractère industriel et commercial créé le 6 juillet 1970, les Aéroports du Mali, chargé de la "gestion" des aéroports et qui encaisse les taxes et redevances d'aéroports dont l'usage qui en est fait n'a pu être examiné. Les recettes 1989 ont été de l'ordre de 344 millions plus une subvention (salon d'honneur) de 24 millions ; les pertes ont été de 20 millions de FCFA la même année.

3.94 MALITAS, a débuté ses activités le 1er avril 1990 en exploitant des lignes intérieures avec un AN 24, deux L 410 loués et un Fokker 100 en coopération avec Air Ivoire. Pour 1990, ses recettes totales ont été de 1767 millions de FCFA dont 1447 de recettes aéroport (assistance aéroport, commissions et autres. etc.).

3.95 Des sociétés privées de services aériens non réguliers : Société Aéro-Service-Trans Air Mali qui, avec un TU-154 affrété se propose de relier différents pays et villes limitrophes dont Lagos. Cinq autres sociétés de taxis aériens totalisant sept appareils, et une société de travail aérien. Trans Air Mali n'exploitera plus de lignes internationales à compter du 30 juin 1993.

3.96 Les compagnies étrangères desservant le Mali sont Air Afrique, Air France SABENA, Air Algérie, Aéroflot, Royal Air Maroc, Ethiopian Air Lines, Air Burkina, Air Ivoire, Air Zaïre.

3.97 Les Infrastructures. En dehors de l'aéroport principal de Bamako-Sénou le Mali dispose de six aéroports avec des pistes revêtues à Gao, Mopti, Tombouctou, Nioro, Kayes et Manantali et d'un trentaine d'aérodromes secondaires disposant de pistes latéritiques courtes.

3.98 Le Trafic. Les annexes 3-8 et 3-9 donnent l'évolution du trafic de Bamako (1986-90) et de ses liaisons internationales régulières. En dépit d'un contexte économique peu favorable, l'activité aérienne a connu une croissance assez importante au cours de la décennie 1980-1990 où l'aéroport de Bamako-Sénou a vu le nombre de passagers augmenter de 88 % pour atteindre 288.000 (avec une part très faible pour le trafic intérieur). L'aérogare n'est plus du reste adaptée à ce trafic. Le fret a connu une croissance plus modeste (de l'ordre de 13 % entre 1980 et 1990) et reste à un niveau faible de l'ordre de 8000 tonnes par an.

3.99 Perspectives. Un Plan Aéronautique National a été élaboré avec l'aide du PNUD, définissant les desoins d'investissements. Il reste que le transport aérien a une importance particulière pour le Maliet pourrait devenir plus important encore pour le cas où un choix stratégique de développement du tourisme serait retenu.

IV. LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT

4.1 Jusqu'à ces dernières années, le fonctionnement du système des transports était étroitement contrôlé par l'Etat, par l'intermédiaire notamment de l'ONT, les Entrepôts maliens, la RCFM, la société publique AIR MALI, la COMANAV, et quelques entreprises publiques de transport routier. Les fortes rigidités inhérentes à ce type administratif et bureaucratique de fonctionnement en diminuaient très sensiblement l'efficacité et en augmentaient le coût pour l'économie malienne.

4.2 La suppression de l'ONT en 1990 et la libéralisation des tarifs routiers et ferroviaires en vertu du décret 90-533 du 8 décembre 1990 permettent désormais une gestion plus souple du système. La liquidation d'AIR MALI en 1987, l'agrément d'entreprises privées de transport aérien, et la remise en ordre actuellement en cours dans le secteur, la transformation de la RCFM en société commerciale, la restructuration envisagée de la COMANAV et les concertations qui ont lieu entre Etat, Transporteurs et Chargeurs laissent augurer une évolution positive du secteur.

4.3 La Lettre de Politique du Secteur des Transports (LPST), signée par le gouvernement malien en octobre 1990 confirme cette orientation. Elle prévoit notamment:

- (a) la transparence dans la participation éventuelle de l'Etat dans toute société mixte du secteur des transports ;
- (b) l'affectation des ressources disponibles dans le secteur des transports (toutes sources confondues, internes ou externes) selon les priorités suivantes : entretien courant, entretien périodique, réhabilitation et reconstruction, et finalement pour la construction et l'acquisition de matériels ;
- (c) la mise en oeuvre de toutes actions pour promouvoir l'initiative privée dans le secteur des transports ;
- (d) des études économiques pour les projets d'infrastructures ;
- (e) une meilleure programmation de l'entretien courant routier et sa dotation budgétaire à concurrence de 2,2 milliards de FCFA en 1991 et 2,4 milliards FCFA en 1992 ;
- (f) de ne plus effectuer de travaux autres que l'entretien courant, en régie, et même pour ces travaux, d'en confier l'exécution aux entreprises privées à concurrence de 15 % des dépenses totales prévues en 1992 et 30 % en 1993 ; et
- (g) de confier l'ensemble des travaux d'entretien périodique, réhabilitation, reconstruction et construction de routes à des entreprises privées et de les faire contrôler par des consultants indépendants.

La réforme du code des marchés publics et des procédures de passation des marchés, devrait améliorer la situation actuelle.

V. LES ACTIONS DU GROUPE DE LA BANQUE

5.1 En deux décennies le groupe de la Banque a financé cinq projets routiers et trois projets ferroviaires. Les projets routiers ont porté sur l'entretien courant de plus de 15.000 km de routes, l'entretien périodique ou la réhabilitation de 2400 km de routes revêtues et 1750 km de routes en terre, soit un linéaire supérieur à celui du réseau routier actuel, ainsi que l'équipement et l'assistance technique du service à matériels des travaux publics, l'assistance technique aux institutions, la création d'un centre de formation, son équipement, la formation du personnel de l'administration et diverses études. Les projets ferroviaires ont porté sur l'équipement en matériels, la réhabilitation de la voie et l'assistance technique.

5.2 **Le Premier Projet Routier.** Le Premier Projet Routier (1970-1976 - 7,7 millions de dollars) fut un projet de maintenance des routes avec équipement en matériels et pièces détachées, de construction, amélioration des routes en terre (1450 km), une composante assistance technique au service à matériels, la formation et une partielle réorganisation de la DNTP. Les disponibilités des contributions locales posèrent quelques problèmes et les coûts élevés des travaux en régie ne permirent pas d'atteindre les objectifs fixés lors de l'évaluation (un tiers seulement). Il est à signaler les taux de rentabilité de 20 % pour la maintenance et 3 % pour la construction des routes en terre.

5.3 **Le Second Projet Routier** (1973-1983 - 17,8 millions de dollars) composait initialement l'amélioration des routes revêtues Bamako-Bougouni (155 km) et Bamako-Ségou (223 km) et la poursuite de la maintenance du réseau et de l'amélioration des routes en terre.

5.4 **Le Troisième Projet Routier** (1975-1981 - 10 millions de dollars) composait l'amélioration de 1200 km de routes en terre, la maintenance de 944 km de routes revêtues, et l'assistance au centre de formation créé lors de ce projet. Une forte inflation entraîna la réduction du projet, qui se traduit par la suppression du projet Bamako-Bougouni, l'abandon de l'amélioration de 344 km de routes en terre et de la maintenance de 694 km de routes revêtues.

5.5 **Le Fonds routier**, créé en 1970, connut d'importantes difficultés dues à la non solvabilité des comptes chèques postaux où étaient payées les taxes sur les carburants. Pour ces deux projets aussi, la composante maintenance eut un taux de rentabilité de 50 % alors que la composante routes en terre eut un taux de rentabilité plus bas que prévu, sauf pour celles construites pour les zones cotonnières qui eurent un taux de rentabilité plus élevé que prévu. La lenteur des procédures administratives et de la passation des marchés continue à caractériser le fonctionnement de l'administration.

5.6 **Le Quatrième Projet Routier** (1981-1986, 17 millions de dollars) fut un projet relais de maintenance routière comprenant un programme d'entretien Courant de 6600 km de routes pendant 30 mois et l'entretien périodique de 680 km de routes revêtues et 200 km de routes en latérite. Le projet comprenait en outre un programme pour la mise en place d'un système de contrôle des charges par essieu et d'une assistance à l'ONT pour la mise sur pied d'un service de statistiques en plus d'un programme de formation. Ce projet profita d'un reliquat d'un million de dollars du Deuxième Projet Routier pour l'achat de nouveaux matériels au Service à matériels de l'Administration. Les problèmes de liquidité du Fonds routier, de lenteurs administratives notamment dans la passation des marchés et de faibles performances de la régie et du service à matériels malgré les financements et l'assistance technique prodigués, continuèrent à marquer l'exécution du projet. Après un report de trois ans de la date de clôture fin 1986, 90 % du programme d'entretien courant fut réalisé, 116 % du programme d'entretien périodique avec seulement 60 % pour celui réalisé en

régie. Le centre de formation fonctionnait correctement et le service statistiques de l'ONT était installé. Début 1987, le reste du programme des travaux d'entretien périodique non réalisé en régie, fut confié à des entreprises. Le taux de rentabilité réestimé du projet s'est établi à 30 % comparé au taux de 50 % prévu dans le rapport d'évaluation.

5.7 **Le Cinquième Projet Routier** (1985 à 1993, 48,6 millions de dollars) a pour objectifs la préservation du réseau routier prioritaire, le développement de la participation des entreprises locales aux travaux; d'entretien routier, une réduction et une meilleure efficacité de la régie. L'introduction de mesures pour assurer le financement de l'entretien routier par des ressources locales, une allocation équilibrée des ressources entre investissements routiers et maintenance et la poursuite du développement institutionnel du secteur des transports routiers, et l'amélioration de l'efficacité de l'industrie malienne des transports en vue de réduire les coûts de transports. Le projet prévoyait le financement :

- (a) de pièces détachées, carburant, matériels de travaux et main d'oeuvre ainsi que de nouveaux équipements ;
- (b) des services de consultants pour renforcer l'administration et ses capacités techniques, un programme de maintenance portant sur 8300 km du réseau routier prioritaire avec 3.5 ans d'entretien courant ;
- (c) la réhabilitation de 492 km de routes revêtues et 535 km de routes en terre;
- (d) la reconstruction de la route Bamako-Bougouni (160 km).

Les taux de rentabilité prévus sont de 50 % pour la maintenance et la réhabilitation, 28 % pour la route Bamako-Bougouni et 12 % pour un projet isolé. Le projet a connu beaucoup de difficultés et connaît un important retard dû à la constante inertie des services de l'administration. Le programme de réhabilitation des routes a été réduit à 465 km pour les routes revêtues et 81 km pour les routes en terre. Le programme d'entretien courant a été entièrement consommé en régie et jusqu'à fin 1991 aucun appel d'offres n'a pu être lancé pour réaliser les travaux à l'entreprise. Par contre, il est à noter l'affectation de montants en constante augmentation pour l'entretien courant des routes, la libéralisation des transports et la suppression du Fonds Routier fin 1990.

5.8 **Le Premier Projet Ferroviaire** (1966-1974 - 9,1 millions de dollars) portait sur l'acquisition de matériel de traction et de wagons et de renforcement de la voie et du système de gestion. Le taux de rentabilité du projet a été de 11 % au lieu des 15 % prévus.

5.9 **Le Deuxième Projet Ferroviaire** (1973-1978 - 9,3 millions de dollars) portait sur la rénovation partielle de la voie ferrée, et l'achat de locomotives et d'autorails.

5.10 **Le Troisième Projet Ferroviaire** (1977-1984 - 10,5 millions de dollars) portait sur la réhabilitation des ouvrages d'art, l'amélioration des opérations par une meilleure coordination entre le Mali et le Sénégal et le renforcement des capacités de maintenance.

Tableau 7 - Projets financés par l'IDA

Nom du Projet	Crédit	Date d'approbation	Dates de Clôture		Montant du Crédit (M de \$EU)
			Prévue	Réelle	
1er Projet Soutier	Cr. 197	2 juin 1979	3176	3176	7,7
2e Projet Routier	Cr. 383	17 avril 1973 3 juin 1975	7/77	12181	9,5 17,8
3e Projet Routier	Cr. 599	11. décembre 1975	6179	12/81	10,0
4e Projet Routier	Cr. 1104	3 mars 1981	12183	12/86	17,0
5e Projet Routier	Cr. 1629	4 novembre 1985	12/90	12/93	48,6
1e Projer Ferrov.	Cr. 0095	22 septembre 1966	6169	6173	9,1
2e Projet Ferrov.	Cr. 0384	17 avril 1973	6178	6178	9,3
3e Projet Ferrov.	Cr. 0713	17 mai 1977	6/82	6/84	10,5

VI. OPTIONS DE POLITIQUES ET STRATEGIES SECTORIELLES

A. Introduction

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

6.2 Au cours des décennies 70 et 80, le Mali a consenti d'importants efforts pour le développement des infrastructures de transport, principalement dans le domaine des routes. La densité du réseau routier reste cependant l'une des plus faibles d'Afrique ^{3/}. L'insuffisance des ressources consacrées à l'entretien des réseaux routier et ferroviaire et l'inefficacité du mode d'exécution des travaux routiers ont entraîné d'importants retards d'entretien et ont accentué la dégradation des réseaux existants.

6.3 Les entreprises de transport ont quant à elles subi une évolution contrastée lors des dernières années. Si l'efficacité du chemin de fer pour les transports internationaux s'est améliorée très sensiblement, les entreprises de transport routier continuent à souffrir d'une surcapacité importante, héritage pour l'essentiel du sur-équipement consécutif à la forte demande engendrée par les transports massifs d'aide alimentaire vers le milieu des années 80. Les adaptations de capacité nécessaires se heurtent à divers comportements aux conséquences perverses ; l'industrie des transports routiers connaît ainsi une crise majeure.

6.4 L'évolution récente du secteur des transports, aussi bien que ses perspectives de développement à moyen terme s'inscrivent dans le cadre de la politique d'ajustement structurel initiée par les Autorités maliennes au début de la décennie 1990 et confirmée par le nouveau gouvernement mis en place en 1992. Jusqu'à la fin des années 80, le fonctionnement du système des transports était étroitement contrôlé par l'Etat, par l'intermédiaire notamment de l'ONT ; les fortes rigidités inhérentes à ce type de fonctionnement en diminuaient très sensiblement l'efficacité et en augmentaient le coût pour l'économie nationale. La gestion du secteur devrait désormais s'appuyer essentiellement sur les mécanismes du marché. La suppression récente de l'ONT et la libéralisation des tarifs routiers et ferroviaires constituent à cet égard une étape importante et permettent déjà une gestion plus souple du système. Toutefois, de manière générale, la concurrence entre modes et entreprises de transport reste encore insuffisante. La tentation de réintroduire une réglementation

^{3/} 1,18 km de routes (y-inclus les pistes) pour 100 km², contre 3,1 pour l'ensemble de la Communauté Economique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO).

destinée à protéger les intérêts de certains opérateurs du secteur reste toujours présente, ainsi que le montrent certaines interventions lors des Etats généraux des transports tenus en mars 1992.

6.5 L3 politique à moyen terme préconisée pour le secteur des transports a pour objet d'améliorer l'efficacité de son fonctionnement. Elle se traduit par un programme visant, pour l'essentiel (a) en ce qui concerne le fonctionnement du système des transports, à approfondir les actions déjà amorcées, en vue de développer, sur une base saine, la concurrence entre modes et entreprises de transport ; et (b) en ce qui concerne les infrastructures, à améliorer, par priorité, l'état des infrastructures routières et ferroviaires existantes, grâce à une politique adéquate d'entretien.

B. Intensification de la Concurrence sur le Marché des Transports Terrestres de Marchandises

6.6 Les années récentes ont été marquées par une évolution vers la déréglementation du marché des transports terrestres de marchandises, plus particulièrement en ce qui concerne les transports terrestres internationaux. L'ONT, qui, dans le passé, procédait à la répartition du fret entre couloirs de transports internationaux (couloir ferroviaire Dakar/Bamako, couloir routier Abidjan/Bamako, accessoirement couloir routier Lomé/Bamako) et intervenait dans l'attribution du fret aux divers transporteurs routiers, a été aboli en 1990. Les tarifs de transport routier et ferroviaire, qui jusque là étaient fixés ou homologués par l'Etat, ont été entièrement libérés courant 1990 ^{4/}, pour les transports nationaux et internationaux. Les chargeurs peuvent désormais choisir librement le couloir de transport international et, en partie, leur entreprise de transport, avec laquelle ils négocient librement les prix de transport.

6.7 Les mécanismes concurrentiels fonctionnent toutefois encore de manière très imparfaite sur le marché des transports terrestres de marchandises. En matière de trafic routier international, des quotas de répartition du trafic entre transporteurs maliens et transporteurs des pays de transit continuent d'être appliqués et constituent un obstacle au développement de la concurrence entre opérateurs. De manière plus profonde, les mécanismes de base du marché concurrentiel sont pour partie inopérants dans le secteur des transports routiers ou (a) les opérateurs les moins performants ne sortent pas du marché, empêchant - ou, tout au moins, rendant très long - l'ajustement de l'offre et de la demande, et (b) les prix ne reflètent pas les coûts réels des opérations de transport. Plusieurs mesures visant à intensifier la concurrence sont susceptibles d'être prises dans le cadre d'un programme à moyen terme.

1. Structure de l'Industrie des Transports Routiers

6.8 L'industrie des transports routiers est majoritairement constituée par des entreprises privées de caractère artisanal. Ces entreprises ne disposent pas de structure commerciale et la négociation des contrats de transport pour les lots importants, notamment en trafic international, est confiée, dans la plupart des cas, aux syndicats de transporteurs, qui assurent également la répartition du fret entre leurs adhérents. Depuis 1991, il existe deux syndicats de transporteurs routiers ^{5/}, ce qui permet d'introduire une certaine forme de compétition entre groupes de transporteurs. De manière générale toutefois, la structure de la profession n'est pas favorable à une concurrence réelle entre transporteurs ; dans une situation d'offre excédentaire, les syndicats se voient

^{4/} A l'exception des tarifs de transports des produits pétroliers, dont la libération ne s'est effectuée que courant 1992, dans le cadre de la déréglementation de la distribution desdits produits.

^{5/} L'Union nationale des coopératives de transports routiers (UNCTRM), créée en 1970, et le Syndicat national des transporteurs routiers urbains et inter-urbains du Mali (SYNTRUIM), créé en 1991.

donner pour objectif essentiel par leurs adhérents d'assurer une activité minimale à chacun des membres, et, partant, freinent la concurrence. L'intensification de la concurrence entre transponeurs routiers indique ainsi vraisemblablement, en plus des autres mesures évoquées par ailleurs. l'émergence, aux côtés des entreprises artisanales, d'entreprises privées de transport d'une taille suffisante pour pouvoir agir, sur le plan commercial, indépendamment des syndicats de transporteurs. Les dispositions fiscales susceptibles d'inciter à la création de telles entreprises mériteraient d'être examinées. Un autre élément fondamental qui serait de nature à favoriser la création de telles entreprises serait l'appel systématique à la procédure d'appel d'offres pour tous les transports de lots importants effectués par les organismes étatiques ou para-étatiques ^{6/} ou pour le compte de l'État ^{7/}.

2. Accords Internationaux de Partage du Trafic Routier

6.9 Le Mali a conclu avec les pays de la sous-région, et notamment avec la Côte d'Ivoire et le Togo, principaux pays de transit routier, des accords bilatéraux de répartition du fret international entre transporteurs maliens et transponeurs du pays de transit. Le fret routier en transit par les ports doit être acheminé, pour 2/3 du tonnage, par les transporteurs maliens et pour 1/3 par les transporteurs du pays de transit; le fret routier correspondant aux échanges entre les pays doit être acheminé, pour moitié du tonnage, par les transporteurs maliens et, pour moitié, par les transporteurs du pays d'origine de la marchandise. Toutefois, le transport des hydrocarbures est réservé en totalité aux transporteurs maliens.

6.10 Ces dispositions, qui, à court terme, assurent la protection de l'industrie des transports routiers maliens, constituent aussi, dans une optique à moyen terme, un élément défavorable à l'amélioration des performances de cette industrie, voire du développement de son activité sur d'autres marchés de la sous-région. Il est ainsi suggéré que le Mali engage avec ses partenaires des négociations en vue de modifier les dispositions des accords. Dans une première étape -- à mettre en oeuvre dès que l'essentiel des surcapacités actuelles de l'industrie malienne des transports routiers aura été résorbée -- le fret routier entre le Mali et un pays limitrophe (qu'il transite par un port ou qu'il corresponde aux échanges de produits entre les deux pays) serait réservé exclusivement aux transporteurs des deux pays, sans quota de répartition entre leurs transporteurs; toutefois, le trafic des hydrocarbures à destination du Mali continuerait à être réservé aux transporteurs maliens. Dans une deuxième étape, les transporteurs maliens aussi bien que ceux du pays limitrophe seraient autorisés à traiter, sans limitation ni quota, le trafic intérieur de l'autre pays et les dispositions réservant le trafic des hydrocarbures aux transporteurs maliens seraient abrogées. A long terme, les dispositions bilatérales préconisées pourraient, selon des étapes à définir, être élargies à un espace sous-régional, par exemple celui de la Communauté Economique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO).

3. Amélioration de l'Information sur le Marché des Transports

6.11 L'intensification de la concurrence implique également une amélioration très importante de l'information économique et financière des opérateurs de transport. En règle générale, l'information sur la demande de fret à court terme circule correctement, notamment pour ce qui concerne le trafic international grâce aux contacts commerciaux qu'entretiennent avec les principaux

^{6/} Notamment la CMDT et l'OPAM

^{7/} Le recours à l'appel d'offres permettrait également d'utiliser efficacement la technique combinée rail/route sur l'axe Abidjan, lorsqu'elle est justifiée. L'hostilité absolue des syndicats de transporteurs à l'utilisation de ce type d'acheminement en exclut aujourd'hui l'utilisation.

chargeurs d'une part les entreprises ferroviaires malienne et sénégalaise et, d'autre part, les syndicats de transporteurs routiers. Il n'y a donc pas lieu en la matière de prévoir la mise en place de nouvelles institutions ou procédures. Par contre, l'information publique relative à la structure de l'industrie et aux conditions économiques du transport sont presque inexistantes. Il est à cet égard fondamental pour améliorer la transparence du marché qu'un effort tout particulier soit fait par la DNT, en association avec les organisations professionnelles, pour améliorer son rôle d'"observatoire des transports" et pour mettre une information adéquate à la disposition des opérateurs de transport, dans une forme la rendant accessible à tous les opérateurs, sur les capacités de transport disponibles, l'évolution passée des trafics, la structure du marché et ses perspectives de développement à moyen terme. Des fiches de prix de revient types établies par le DNT et/ou les organisations professionnelles, qui permettraient notamment aux opérateurs, ne tenant pas de comptabilité (soit la quasi-totalité des transporteurs routiers) de situer les prix en deçà desquels ils n'ont aucune chance de couvrir leurs coûts réels, seraient des instruments importants pour améliorer à moyen terme le fonctionnement du marché.

Résorption des Surcapacités de l'Industrie des Transport Routiers

6.12 L'industrie malienne des transports routiers connaît une crise très grave caractérisée par un excès persistant d'offre par rapport à la demande de fret. Cette situation entraîne depuis plusieurs années une baisse continue des prix de transport, qui ne couvrent le plus souvent qu'une fraction des coûts réels des opérateurs, et empêche tout renouvellement du parc routier. La résorption des surcapacités dans un délai raisonnable constitue un des éléments essentiels d'une politique d'assainissement du secteur.

6.13 La situation de surcapacité de l'industrie des transports routiers trouve son origine dans la forte croissance de la flotte induite, au milieu des années 80, par les besoins de transport de l'aide alimentaire. Le mauvais fonctionnement du chemin de fer à cette époque a également augmenté très sensiblement la demande de transport routier des hydrocarbures, activité alors très rémunératrice, ce qui a conduit à la mise en place d'une importante flotte de camions-citernes. Les importations de poids lourds se sont alors fortement développées, en particulier de véhicules d'occasion en provenance d'Europe, souvent dans un état de vétusté avancée. L'entrée dans la branche est devenue très facile; les autorisations de transport ont été accordées sans restriction par l'Administration; d'autre part, un poids lourd d'occasion pouvant être acquis avec une mise de fonds très faible, un grand nombre de nouveaux opérateurs, souvent commerçants ou fonctionnaires, sont entrés dans la branche et ont sous-traité l'exploitation de leur véhicule à un chauffeur, selon une formule s'apparentant à la location.

6.14 Bien que ces pratiques se soient ralenties à mesure que la demande de transport routier déclinait à la suite de la fin des transports d'aide alimentaire, la capacité de la flotte de camions reste aujourd'hui excédentaire par rapport aux besoins; cet excès d'offre provoque une baisse constante des prix du fret^{8/}. Le marché aurait dû conduire à de nouveaux équilibres avec la disparition des entreprises les moins performantes. Or cette adaptation ne s'est effectuée que très partiellement, principalement en raison de la structure de l'industrie analysée précédemment. En dépit du vieillissement de la flotte (dont l'âge moyen est de plus de douze ans), les véhicules les plus anciens sont maintenus et l'ensemble du secteur fonctionne désormais dans une logique de survie. Cette logique a bénéficié de plusieurs supports. Le premier a été la politique de l'ONT, soutenue par les transporteurs, qui, par l'intermédiaire de la procédure de répartition du fret, a fait en sorte que tous

^{8/} Sur la relation Abidjan/Bamako, le prix à la tonne x kilomètre qui était d'environ 24 FCFA en 1989 se négocie en 1993 entre 15 et 20 FCFA.

les transporteurs puissent maintenir une activité minimale; cette politique continue à être appliquée par les syndicats de transporteurs. Le second support tient aux principes de gestion appliqués par de nombreux transporteurs qui, dans une logique de survie à très court terme, ne tiennent compte que de leurs coûts marginaux à court terme^{9/}. Enfin, les faillites d'entreprises, même en cas de forte accumulation d'impayés, sont très rarement prononcées.

6.15 L'effet pervers le plus important de la situation de surcapacité est la pratique généralisée de la surcharge des véhicules^{10/}. Cette pratique aggrave le déséquilibre offre-demande et interdit un ajustement du prix d'équilibre; au lieu d'entraîner une contraction de l'offre, la baisse du prix du fret favorise les surcharges et induit une augmentation de l'offre; un processus déséquilibrant se trouve ainsi auto-entretenu. De plus les surcharges de véhicules s'avèrent catastrophiques pour l'état des routes.

6.16 A court terme, la résorption des surcapacités de transport routier devrait être recherchée par (i) une lutte réellement efficace contre les surcharges; (ii) la mise en oeuvre d'un contrôle technique sérieux des véhicules, afin d'éliminer tous les véhicules ne présentant plus les conditions adéquates de sécurité^{11/}; et (iii) l'interdiction, pour une période transitoire de trois ans, susceptible éventuellement d'être renouvelée, de toute importation de véhicule d'occasion gros porteur ayant plus de quatre ans et l'application de taxes douanières discriminatoires selon l'âge des véhicules importés pour limiter les importations. Une opération de ré-immatriculation des véhicules, qui permettrait alors d'avoir une connaissance exacte du parc, compléterait les opérations envisagées. L'aspect essentiel du succès de cette politique réside dans les conditions de sa mise en oeuvre. Le contrôle de la charge des véhicules existe en principe au Mali, de même qu'un embryon de contrôle technique; l'importation de véhicule de plus de sept ans d'âge est également, en principe, interdite; mais ces actions sont de fait inefficaces, en raison (i) de l'insuffisance des textes portant répression des infractions^{12/}; (ii) de l'absence d'installations adéquates, en particulier en matière de contrôle technique des véhicules; et (iii) des phénomènes de corruption qui permettent aux transporteurs fautifs d'échapper aux sanctions prévues. Un programme précis de mise en oeuvre de la politique préconisée devrait ainsi être préparé. L'Administration n'étant pas susceptible de disposer des capacités requises pour faire fonctionner efficacement les structures de contrôle technique et de contrôle des surcharges, la sous-traitance de ces opérations à un opérateur extérieur mériterait d'être retenue. L'opération de ré-immatriculation du parc serait liée et simultanée à celle du contrôle technique. Le contrôle des charges à l'essieu serait également mené, de manière non répressive en première phase. L'exploitation des résultats de ces trois opérations permettrait de dégager la réglementation la plus appropriée notamment pour les sanctions et leur application. En deuxième phase, des campagnes de contrôle seront menées avec application des sanctions.

6.17 L'introduction d'une réglementation de l'entrée dans la branche, fondée sur des critères de professionnalisme, a été préconisée lors des récents Etats généraux des transports tenus en Mars

^{9/} Frais de carburant et dépenses des chauffeurs.

^{10/} Alors que la charge autorisée pour un ensemble articulé est de 38 tonnes, les charges supérieures à 50 tonnes sont de pratique courante.

^{11/} Bien que présentée ici au titre des mesures contribuant à la résorption des surcapacités, l'instauration d'un contrôle technique sérieux aura aussi pour avantage d'améliorer sensiblement la sécurité routière.

^{12/} Par exemple, les mesures à appliquer en cas de surcharge devraient comporter, au minimum, le retrait du véhicule de la circulation pour une période assez longue, indépendamment des autres sanctions à caractère pénal.

1992 afin de lutter contre la multiplication des transporteurs non professionnels, qui sont effectivement pour partie à l'origine du déséquilibre du marché. Un tel système aurait toutes les chances de favoriser, comme dans tous les pays où il a été utilisé, la création de rentes de situation, l'instauration d'un marché officiel ou informel des autorisations d'exercer la profession de transporteur, et introduirait de graves risques de trafic d'influence. L'introduction d'une telle réglementation est ainsi totalement déconseillée et les dispositions libérales relatives à l'entrée dans la branche devraient être conservées.

6.18 A moyen terme, l'adéquation des capacités de transport routier à la demande devrait être assurée, pour l'essentiel, par un mécanisme adéquat de financement des acquisitions de véhicules, qui devrait freiner tout accroissement de capacité qui ne serait pas justifié par des perspectives de rentabilité satisfaisante. Cette fonction est à assurer normalement par le secteur bancaire. Celui-ci a aujourd'hui pratiquement cessé tout financement de véhicules de transport en raison même de la situation de surcapacité qui ôte toute perspective de rentabilité à des acquisitions nouvelles. Lorsque le marché sera assaini, les entreprises les plus performantes du secteur devraient alors retrouver la confiance des banques. A contrario, la mise en place à court terme de modalités privilégiées de financement visant en particulier à "moderniser" la flotte, ne pourrait, dans le contexte de faible sortie de la branche, que contribuer à retarder le rééquilibrage de marché.

D. Amélioration du Fonctionnement des Corridors de Transport Internationaux

6.19 Le Mali dispose pour son trafic international de deux corridors de transit international principaux: le corridor ferroviaire Dakar/Bamako et le corridor routier Abidjan/Bamako^{13/}, s'y ajoute, à titre secondaire, le corridor routier Lomé/Bamako (via le Burkina). Ces corridors, dont les infrastructures sont dans un état convenable, ont une capacité largement surabondante par rapport aux besoins. Une concurrence réelle existe entre les deux corridors principaux, et des déplacements de trafic de l'un vers l'autre s'opèrent en fonction des prix et de la qualité des services^{14/} offerts respectivement par les ports de Dakar et Abidjan et les transporteurs ferroviaires et routiers.

6.20 Dans le cadre de la politique générale de diversification des accès du Mali à la mer, l'ouverture de deux nouveaux corridors routiers de transit a été considérée par le passé, en particulier un corridor routier sur Dakar -- qui impliquerait le bitumage de la liaison Bamako-Tambacounda (Sénégal) -- et un corridor routier sur Conakry -- qui impliquerait le bitumage de la liaison Bougouni-Kankan (Guinée). Les investissements nécessaires à la création de ces corridors ne peuvent être justifiés par les seules économies d'exploitation qu'ils entraîneraient pour le trafic de transit. La rentabilité économique du bitumage de ces axes serait liée, pour l'essentiel, au trafic routier local, le trafic international de transit ne jouant alors qu'un rôle marginal dans la justification économique des investissements. Or, le niveau des trafics locaux ne semble pas de nature à justifier ces bitumages dans un avenir à moyen terme.

6.21 La diminution des coûts des transports internationaux maliens est ainsi à rechercher pour les prochaines années dans l'amélioration du fonctionnement des corridors de transit existants Dakar/Bamako. Les mesures propres à intensifier la concurrence entre transporteurs terrestres

^{13/} Le corridor Abidjan/Bamako est également un corridor rail/route, avec rupture de charge à Ouangolodougou (Côte d'Ivoire) ou Bobo-Dioulassou (Burkina). La technique rail/route n'est actuellement pas utilisée.

^{14/} Par exemple, au cours des dernières années, le trafic des containers a pratiquement entièrement basculé sur le corridor ferroviaire Dakar.

présentés ci-dessus, ainsi que les réformes et investissements en cours de mise en oeuvre au niveau des entreprises ferroviaires maliennes (RCFM) et sénégalaise (SNCS) contribueront à cette amélioration. La simplification des procédures douanières – et notamment la mise en oeuvre effective de la procédure TRIE pour le transit routier en Côte d'Ivoire^{15/} – devra être recherchée en coopération avec les Autorités ivoiriennes et la lutte contre les tracasseries policières et douanières en cours de trajet, en Côte d'Ivoire comme au Mali, poursuivie. Le développement des installations ferroviaires terminales dans la zone de Bamako (terminal conteneurs, installations de transfert et de stockage) permettra un traitement plus aisé du trafic en provenance de Dakar. En outre, certaines procédures héritées de l'es-ONT et mises en oeuvre par les Entrepôts maliens, qui constituent des obstacles à la fluidité du trafic devraient être abrogées à court terme.

6.22 La transformation de l'Union Monétaire Ouest Africaine (UMOA), en union économique permettrait de supprimer les quotas de trafic routier de marchandises entre transporteurs des différents Etats, d'étendre le champ de la concurrence et de supprimer les contrôles et tracasseries douanières entre les Etats de l'Union. Ceci permettrait de mieux exploiter, et de réhabiliter davantage les moyens existants. Cette union nécessiterait l'harmonisation des législations et réglementations en matière de régime douanier, de code de la route et de réglementation des transports.

1. Programmation du Trafic Marchandises International

6.23 Lors de la suppression de l'ONT, la DNT s'est vue confier la responsabilité de la programmation et du suivi du trafic marchandises international, qu'elle exerce notamment à travers les Entrepôts maliens^{16/} implantés au Sénégal (EMASE), en Côte d'Ivoire (EMACI) et au Togo (EMATO). Les Entrepôts maliens s'assurent que les programmes d'acheminement des marchandises préparés par la DNT sont bien respectés, par l'intermédiaire de la délivrance d'une "autorisation de chargement" des véhicules (wagons et camions) au port d'importation des marchandises^{17/}. L'existence d'une programmation centrale des acheminements internationaux de marchandises ne présente actuellement pas d'intérêt^{18/} ; la procédure de l'autorisation de chargement constitue un obstacle bureaucratique à la fluidité du trafic et contribue à priver les opérateurs de transport (transporteurs routiers, commissionnaires de transport, entreprises ferroviaires sénégalaise et maliennes) d'une partie de leurs responsabilités commerciales. Il est ainsi recommandé la suppression pure et simple des procédures de programmation du trafic et de délivrance des autorisations de chargement.

2. Stockage des Produits Maliens dans les Ports de Transit

^{15/} Globalement, la procédure douanière utilisée pour les transports ferroviaires sur l'axe Dakar/Bamako et Abidjan/Bamako ("Transit international ferroviaire TIF") sont satisfaisantes. Les durées des procédures au port de Dakar ou à Bamako sont toutefois souvent excessives.

^{16/} Les entrepôts maliens, qui étaient antérieurement des établissements de l'ONT sont désormais des "services extérieurs" de la Direction nationale des transports.

^{17/} Les Entrepôts maliens, entendent également soumettre à la procédure de l'autorisation de chargement le trafic d'échange en provenance des pays où ils sont implantés, par exemple le trafic du sel en provenance de Kaolack (Sénégal).

^{18/} Elle ne pourrait être justifiée que dans le cas exceptionnel d'acheminements massifs d'aide alimentaire, tels que connus lors de la période de grande sécheresse au Sahel dans le milieu des années 1980.

6.24 Outre leur intervention en matière de programmation des trafics terrestres, les Entrepôts maliens assurent également le stockage des produits maliens en transit (à l'exportation comme à l'importation). dans des installations (magasins, terre-pleins) qui leur sont concédées dans les ports de Dakar, Abidjan et Lomé; en principe, les navires transportant plus de 500 tonnes de marchandises maliennes doivent accoster au môle desservant ces installations de stockage. Ces dispositions avaient pour but, lorsqu'elles ont été adoptées, de regrouper l'ensemble des marchandises maliennes au sein des ports, de manière à en faciliter leur acheminement terrestre; les redevances appliquées par les Entrepôts étaient également sensiblement inférieures à celles appliquées par les autres opérateurs portuaires. Avec le temps, ces dispositions ont perdu l'essentiel de leur justification. L'aménagement dans les ports de terminaux spécialisés, par exemple pour les conteneurs, n'est pas compatible avec le déchargement à un môle séparé des produits maliens; une partie croissante du fret malien ne transite ainsi plus par les installations de stockage des Entrepôts maliens^{19/}. En fin de compte, l'intervention des Entrepôts maliens contribue à augmenter le coût de transit des marchandises dans les ports, sans qu'un service supplémentaire par rapport à celui qu'offrent les opérateurs portuaires ne soit réellement rendu. Il est ainsi recommandé d'abolir l'obligation pour les marchandises maliennes de transiter par les installations des Entrepôts maliens. Les installations portuaires des Entrepôts seraient, dans ce contexte, cédées soit à la Chambre de commerce du Mali (qui les utiliserait pour le stockage de produits maliens, sans toutefois que les opérateurs maliens soient tenus de les utiliser), soit aux opérateurs portuaires, leur utilisation étant alors banalisée.

3. Trafic Maritime

6.75 Le trafic maritime des produits importés et exportés par le Mali est assuré dans le cadre de la règle dite des 40/40/20 de la convention des Nations unies relative au Code de conduite des conférences maritimes. Les droits de trafic maliens (soit 40% du trafic) sont concédés par l'Etat à la Société navale malienne (SONAM), société créée en 1981 avec le statut de société publique et privatisée en 1984. La SONAM ne possédant pas de navire, rétrocède les droits de trafic soit à des armements africains (SITRAM, SIVOMAR), soit à des armements européens (CMB, SNCVD). La répartition et le contrôle des cargaisons (visant notamment à s'assurer que la SONAM bénéficie bien des droits de trafic malien) sont assurés, sous la responsabilité de la DNT et en son nom (i) par des agences maritimes dans les ports européens^{20/} et (ii) par les conseils de chargeurs dans les ports de transit africains^{21/}.

6.26 Un bilan complet du système, et notamment de son influence sur le coût de transport maritime supporté par l'économie malienne, reste à faire. De l'avis de plusieurs chargeurs, confirmé par l'expérience de la Banque dans d'autres pays, les procédures de gestion du trafic maritime pourraient constituer une gêne à la fluidité des transports et à la concurrence entre armateurs; le coût de l'inefficacité qu'elles entraînent pourrait ainsi sensiblement excéder les avantages apparents qu'en tire l'économie. On peut également s'interroger sur l'intérêt réel qu'il y a à confier la gestion des droits de trafic maritime nationaux à une entreprise privée sans activité industrielle telle que la SONAM, gestion qui pourrait apparemment être assurée directement par l'Etat. La réflexion sur les évolutions à moyen terme de l'organisation des trafics maritimes méritera d'être poursuivie, en

^{19/} Les Entrepôts maliens perçoivent toutefois sur ces marchandises les taxes de passage dues au titre des marchandises transitant effectivement dans leurs installations.

^{20/} VINCIMAR en Italie, Espagne et Portugal. WALINA en Belgique. SECRETAMA en France.

^{21/} Office Ivoirien des chargeurs (OIC) à Abidjan, Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC) à Dakar, Conseil national des chargeurs togolais (CNTC) à Lomé.

commun avec les autres pays africains, lors des prochaines années. En particulier, les solutions visant à confier la gestion des droits de trafic à un organisme à caractère sous-régional pourraient s'avérer prometteuses.

4. Le Transport Régional de Bétail

6.27 L'étude USAID-Banque Mondiale d'Octobre 1991 et relative à la "libéralisation des marchés régionaux des produits de l'élevage", a montré l'importance des transports routiers dans l'exportation du bétail vers la Côte d'Ivoire. Si la marche a constitué par le passé le principal mode de transport, le camionnage, avec éventuellement transbordement sur le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou, tend à prendre une part de plus en plus importante par les avantages qu'il apporte, malgré des prix de transport qui restent encore très élevés. Alors que les marchandises connaissent une surcapacité dans le parc de transport, le parc des véhicules adaptés spécialement au transport du bétail reste encore très insuffisant. L'étude citée ci-dessus recommande que des remorques à plusieurs étages pour le transport des petits ruminants soient aménagées spécialement en employant la main d'oeuvre et les matériaux locaux, pour réduire les coûts de transport, tout en augmentant les recettes des camionneurs. Un soutien financier sous la forme de garantie de prêts ou de crédit à des conditions avantageuses, lié aux résultats, stimulerait l'investissement dans ce type de transformation ou d'adaptation de véhicules, tout en réduisant la surcapacité du parc marchandises et augmentant celui consacré au transport du bétail.

E. Transport de Voyageurs

6.26 Les transports inter-urbains de voyageurs sont assurés de manière prépondérante par la route ("taxis-brousse" et autocars) dans le cadre de l'initiative privée et des mécanismes du marché; en dépit du contexte de crise des dernières années, le développement de l'activité est important, notamment sur les lignes Bamako/Bougouni/Sikasso et Bamako/Mopti/Tombouctou/Gao. Les services offerts sont parfois d'un niveau de qualité rudimentaire, mais ils permettent de satisfaire la demande solvable sans contribution financière des Pouvoirs publics. Le meilleur état des infrastructures attendu de l'amélioration de l'entretien routier devrait accélérer dans les prochaines années la mise en service par les opérateurs privés de véhicules de meilleure qualité (autocars modernes de grande capacité) là où le niveau de la demande le justifie. De manière générale, le secteur devrait continuer à se développer sur les bases actuelles; en particulier il n'y a pas lieu de prévoir une réglementation de l'activité de transport de voyageurs ni d'établir des "schémas de transport voyageurs". Seule doit être améliorée la sécurité des transports, essentiellement par l'instauration d'un contrôle technique des véhicules, déjà mentionné à propos des transports de voyageurs.

6.29 Le chemin de fer offre, en matière de services voyageurs, des services internationaux (relation Dakar/Bamako) et divers services locaux sur l'axe Bamako/Kayes. Si les services internationaux, exploités en collaboration avec les chemins de fer sénégalais, dégagent une rentabilité acceptable, par contre la quasi totalité des services locaux est fortement déficitaire et la rentabilisation de ces services n'est pas susceptible d'être atteinte par une augmentation des tarifs de transport. Dans l'optique de gestion commerciale qui est désormais la sienne, la RCFM abandonnera l'exploitation de ces services, sauf ceux qui, assurant la desserte de communautés non accessibles par la route, seront exploités à titre d'obligation de service public imposé par l'État, dans le cadre de conventions entre l'État et la RCFM. En application de ces conventions, l'État versera à la RCFM une contribution pour obligation de service public calculée de manière à assurer la rentabilité des services pour l'entreprise.

6.30 Les transports urbains publics ne sont développés -- et n'offrent de perspectives de développement à moyen terme -- que dans le district de Bamako. Jusqu'à mi-1992, ces transports étaient assurés exclusivement par des "dourounis", mini-bus et taxis appartenant à des opérateurs privés. Deux compagnies privées mettant en oeuvre des autobus modernes de forte capacité se sont créées à la mi-1992 et assurent, sur les axes les plus importants, la couverture d'environ 20% du trafic total de l'agglomération. Le système en place est favorable au développement des initiatives et s'est jusque là correctement adapté à la croissance de l'agglomération de Bamako; il permet de faire face dans les conditions acceptables à la demande, même si le confort offert par les "dourounis" est très sommaire. L'organisation générale des transports publics de l'agglomération de Bamako mérite ainsi d'être conservée, et toute intervention de l'Etat dans les domaines autres que la sécurité des véhicules et de la gestion du trafic urbain n'est pas actuellement justifiée.

F. Restructuration des Entreprises Publiques du Secteur des Transports

6.31 L'Etat, qui s'est désengagé de l'industrie des transports routiers durant la décennie 80, continue d'être directement impliqué dans la production de services de transport par l'intermédiaire de la Régie du chemin de fer du Mali (RCFRI), des Aéroports du Mali et de la Compagnie malienne de navigation (COMANAV), qui ont un statut d'entreprise publique. La restructuration de ces entreprises publiques est une des composantes de la stratégie à moyen terme pour le secteur des transports. De manière générale, la restructuration a un double objectif: d'une part, transformer les entreprises en question en entreprises à caractère résolument commercial, et, d'autre part, supprimer les concours financiers de l'Etat à leur fonctionnement.

1. Régie du Chemin de Fer du Mali

6.32 La RCFM a réalisé d'importants progrès de gestion pendant la période 1986-1990; la qualité des services offerts s'est améliorée et a permis au chemin de fer d'augmenter sensiblement sa part de marché en ce qui concerne le trafic marchandises international; la politique de rigueur activement poursuivie, notamment en matière de rémunération du personnel, a permis de dégager un résultat d'exploitation positif en 1990. Le chemin de fer continuera de jouer à l'avenir un rôle essentiel dans le système des transports du Mali; toutefois, pour les transports internationaux de marchandises, qui représentent une part prépondérante de son activité, il sera soumis à la concurrence accrue des transporteurs routiers assurant la liaison avec Abidjan. Le développement de l'activité ferroviaire implique donc la poursuite de l'amélioration de l'efficacité et de la compétitivité du transport ferroviaire, qui sera recherchée dans l'immédiat par la transformation de la RCFM en entreprise à caractère résolument commercial, gérée de manière autonome selon les principes et les règles applicables au secteur concurrentiel. Les mesures à mettre en oeuvre au titre de la restructuration de la RCFM en entreprise commerciale ont été définies par le Contrat-Plan Etat/RCFM pour la période 1992/93. Ce contrat prévoit notamment: (a) la refonte du cadre institutionnel de l'activité ferroviaire, par l'adoption d'un nouveau Cahier des charges et l'adoption d'un nouveau statut juridique pour la RCFM, en remplacement de l'actuel statut d'Etablissement public à caractère industriel et commercial, afin d'accroître l'autonomie de gestion de l'entreprise; (b) la rationalisation des effectifs, actuellement largement excédentaires, et la refonte du statut du personnel et de son système de rémunération; (c) la mise en place de conventions avec l'Etat pour l'exploitation, à titre d'obligation de service public, des services voyageurs déficitaires dont l'Etat jugerait le maintien indispensable au plan social et du point de vue de la politique de désenclavement

régional^{22/}; et (d) le recours à la sous-traitance au secteur privé de certaines activités de support, en particulier dans le domaine de l'entretien du matériel et des infrastructures.

6.33 L'amélioration de la compétitivité de l'axe ferroviaire Dakar/Bamako par rapport à son concurrent principal, l'axe routier au départ d'Abidjan, implique une coordination accrue de l'activité ferroviaire sur les parties sénégalaise et malienne de l'axe ferroviaire. A court terme, la Société nationale de chemins de fer du Sénégal (SNCS) et la RCFM doivent intensifier leur coopération dans le domaine de l'organisation des acheminements du trafic marchandises et dans le domaine commercial. A cet effet, un organisme commun pour la gestion et le suivi du parc international wagons est en cours de mise en place, et les procédures de coordination entre les organes chargés, sur chacun des réseaux, du suivi de la circulation des trains, seront renforcées; une refonte de la tarification des transports internationaux est également envisagée, ainsi que la signature de contrats conjoints SNCS/RCFM avec les principaux chargeurs. Cette intensification de la coopération, qui a déjà été tentée à plusieurs reprises dans le passé, se heurte toutefois à de nombreuses difficultés et ne suffira vraisemblablement pas à permettre un fonctionnement pleinement efficace de l'activité ferroviaire. Aussi, les Etats malien et sénégalais devraient dès que possible s'orienter vers la mise en place d'une exploitation unifiée des transports. Dans cette formule, la propriété des infrastructures ferroviaires et, le cas échéant, de tout ou partie du matériel ferroviaire pourrait être conservée par chacun des Etats, et l'exploitation des services de transports, y inclus la gestion et la maintenance des infrastructures ferroviaires, serait assurée sur le territoire du Mali et du Sénégal par une entreprise unique, dont le capital pourrait éventuellement être détenu majoritairement par des intérêts privés.

2. Aéroports du Mali

6.34 Les aéroports du Mali (ADM), à statut d'Etablissement public à caractère industriel et commercial, assurent la gestion de l'aéroport international de Bamako-Sénou et des aéroports nationaux. L'entreprise est dans une situation de déficit chronique depuis 1979; le fonctionnement d'ensemble de l'aéroport de Bamako et la qualité du service rendu sont médiocres, et les conditions de sécurité y sont mauvaises. De nouvelles modalités de gestion sont actuellement envisagées, avec transformation d'ADM en société d'économie mixte dotée d'une grande autonomie de gestion.

3. Compagnie Malienne de Navigation

6.35 Le transport fluvial joue un rôle non négligeable dans le transport local des marchandises et des voyageurs sur la section navigable Koulikoro/Gao du fleuve Niger. Il est assuré pour partie par des artisans piroguiers, pour partie par la Compagnie malienne de navigation (COMANAV); la COMANAV exploite également un chantier naval et une usine de fabrication de fûts. Alors que l'activité des artisans piroguiers connaissait une croissance continue, celle de la COMANAV a été divisée par deux dans la décennie 80, tandis que le déficit engendré par l'entreprise atteignait des niveaux non négligeables. Outre aux problèmes internes de gestion inhérents à son statut d'entreprise publique, le déclin de l'activité de la COMANAV est aussi dû à l'inadaptation croissante de sa flotte aux conditions de navigation sur le fleuve. Des travaux de grande ampleur permettant d'améliorer la navigabilité du fleuve ne pouvant être justifiés économiquement, la navigation fluviale s'appuiera de plus en plus à l'avenir sur l'activité des artisans piroguiers. Cette activité, qui a le mérite de ne rien coûter à l'Etat, doit être préservée des tentations d'une réglementation qui, au prétexte de problèmes de sécurité, n'aurait dans les faits d'autre but que de contraindre son expansion pour protéger la COMANAV. Quant à la COMANAV elle-même, sa restructuration aurait

^{22/} Voir paragraphe 6.29 ci-dessus.

vraisemblablement à s'appuyer sur la privatisation de celles de ses activités encore susceptibles d'être exercées avec profit; les autres activités auraient alors à être abandonnées.

G. L'Etat et le Financement du Secteur des Transports - Amélioration du Recouvrement des Charges d'Infrastructure

6.36 L'Etat intervient dans le financement du secteur des transports a un double titre, d'une part, par l'intermédiaire des entreprises publiques de transport, d'autre part en tant que gestionnaire (direct comme dans le cas des routes et voies navigables; indirect, par l'intermédiaire d'entreprises publiques, comme dans le cas du chemin de fer et des aéroports) des infrastructures de transport. Les relations financières entre l'Etat et le secteur des transports se manifestent par l'intermédiaire de la fiscalité et la parafiscalité et des concours de l'Etat aux entreprises publiques; elles sont relativement complexes à analyser dans la mesure où il est souvent difficile de distinguer, parmi les recettes perçues par l'Etat sur le secteur des transports (et plus particulièrement pour ce qui concerne les taxes sur les carburants), celles des recettes qui constituent la contrepartie de services fournis au secteur par l'Etat et celles pour lesquelles le secteur ne joue dans les faits que le rôle de collecteur d'impôts. De manière générale, les schémas de financement du secteur devraient conduire à ce que le secteur des transports apporte une contribution nette au budget de l'Etat.

6.37 La politique de commercialisation des entreprises publiques de transport exposée dans ce document devrait conduire dans l'avenir à supprimer toute contribution financière de l'Etat dans le domaine de l'exécution des opérations de transport proprement dites, à la seule exception des éventuelles contributions pour obligation de service public qui seraient versées à la RCFM en contrepartie des obligations qu'imposerait l'Etat en matière d'exploitation des services voyageurs intérieurs structurellement déficitaires.

6.38 L'aspect essentiel de la stratégie des relations financières entre l'Etat et le secteur concerne le recouvrement des charges d'infrastructures. Il conviendrait en la matière que, à moyen terme, le recouvrement des charges relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures soit assuré en totalité sur les usagers, et que chaque usager contribue à ce recouvrement en fonction des coûts engendrés par l'utilisation qu'il effectue de l'infrastructure. La mise en oeuvre de cette politique est simple en ce qui concerne le sous-secteur ferroviaire et le sous-secteur des infrastructures aéroportuaires; la RCFM et les ADM doivent supporter la charge de l'entretien et du renouvellement des infrastructures dont ils assurent la gestion et en répercuter le coût sur les usagers par l'intermédiaire des tarifs de transport ou de prestations. La politique est plus difficile à mettre en oeuvre dans le secteur routier^{23/}.

6.39 Le recouvrement des charges d'infrastructures dans le secteur routier est assuré essentiellement par la fiscalité et la parafiscalité. Les principales taxes -- hors droits et taxes non spécifiques aux activités de transport -- sont: (i) les taxes et droits de douanes perçus sur les produits pétroliers (19.000 millions FCFA en 1991^{24/}); (ii) la taxe d'affrètement perçue sur le transport de marchandises (225 millions FCFA en 1991); (iii) le droit de traversée routière (environ 300 millions FCFA en 1991); et (iv) les droits de douane et taxes spécifiques sur les véhicules, pièces détachées et pneumatiques (700 millions FCFA en moyenne sur les dernières années^{25/}). Les droits perçus sur la carte annuelle de transport et sur les lettres de voiture sont actuellement d'un montant très faible. Globalement, le montant total des taxes fiscales et parafiscales perçues dépasse

^{23/} Er. accessoirement, dans le secteur fluvial, dont le cas ne sera toutefois pas développé dans ce document

^{24/} Dont environ 12.000 sur l'essence (consommée par des véhicules légers). 6.000 sur le gas-oil (consommé par les véhicules lourds, Camions et autocars) et 1.000 sur les autres produits.

^{25/} Chiffre incertain.

largement le montant des ressources-nécessaires pour assurer l'entretien et le renouvellement du réseau routier prioritaire, évaluées à 10 milliards FCFA par an. Toutefois, cette affirmation n'aurait pleine signification que si les taxes perçues sur les carburants étaient considérées en totalité comme la contrepartie des prestations fournies par l'Etat dans le domaine des infrastructures routières et que le prélèvement de ces taxes ne constituait pas un des éléments de la fiscalité générale du pays.

6.40 La fiscalité des transports routiers reflète par ailleurs très mal le coût d'utilisation des infrastructures engendré par les divers utilisateurs des infrastructures routières. Les camions et ensembles articulés lourds -- et à un degré moindre, les autocars -- sont à l'origine de l'essentiel de la dégradation des chaussées^{26/} et devraient ainsi supporter des charges égales à la quasi-totalité des coûts d'entretien et de renouvellement des infrastructures, alors que les droits perçus sur les carburants qu'ils consomment et autres prélèvements fiscaux et parafiscaux ne couvrent qu'environ 70% de ces coûts. Cet élément est à l'origine d'une distorsion dans les prix du transport et peut, quoique vraisemblablement dans une mesure limitée, conduire à une affectation modale inadéquate du trafic entre corridor ferroviaire et corridor routier pour les transports internationaux.

6.41 Le système de taxation des transports routiers aura ainsi à être réexaminé, de manière à assurer un meilleur recouvrement des coûts d'entretien et de renouvellement des infrastructures par les transports routiers lourds marchandises et voyageurs. La partie des droits et taxes sur les carburants devant être considérée comme la contrepartie des prestations d'infrastructure fournies par l'Etat aura à être clairement séparée de la partie correspondant à la fiscalité générale^{27/}. En complément, le transport routier lourd aura à acquitter, sous une forme à déterminer -- qui pourrait être soit une "taxe à l'essieu", soit une taxe supplémentaire perçue à l'occasion de la délivrance des cartes annuelles de transport, soit une vignette annuelle -- une contribution permettant d'assurer une couverture adéquate des coûts d'usage des infrastructures qu'ils engendrent.

H. Réorganisation de l'Administration et de l'Entretien des Infrastructures Routières

6.42 Le réseau routier du Mali comporte environ 15.000 km de routes, dont 2.500 km de routes bitumées et 1.500 km de routes modernes en terre praticables en toutes saisons. Ce réseau représente un des actifs les plus importants du pays, sa valeur de renouvellement étant estimée à environ 300 milliards FCFA. L'agressivité du trafic des poids lourds, et tout spécialement la désastreuse pratique des surcharges, l'insuffisance de l'entretien courant et périodique de ce réseau construit souvent avec des techniques de routes économiques signifie que, dans les conditions d'utilisation et d'entretien actuelles, une route est sérieusement dégradée cinq années après sa construction et totalement ruinée en une décennie^{28/}. La poursuite de tels errements se traduirait par un gaspillage inadmissible de l'argent public: outre une lutte réellement efficace contre les surcharges des poids lourds, le redressement de la situation implique une amélioration et une

Situation encore aggravée par le phénomène des surcharges analysé cidessus.

^{27/} Les droits et taxes perçus sur le gas-oil (consommé essentiellement par les camions et autocars) seraient considérés pour leur quasi-totalité comme la contrepartie du coût d'utilisation des infrastructures routières; au contraire, les droits et taxes perçus sur l'essence (consommée par les véhicules légers) seraient considérés pour l'essentiel comme un élément de fiscalité générale.

^{28/} C'est par exemple le cas de la section Bougouni/Sikasso/Zégoua sur le corridor Bamako/Abidjan qui, construite dans le cadre du Troisième Projet Routier financé par l'IDA en 1975/81, a dû être entièrement réhabilitée au titre du Cinquième Projet Routier (1985/92).

réorganisation complète de l'entretien routier et la mise en place de mécanismes appropriés pour en garantir le financement.

6.43 Un réseau routier prioritaire, sur lequel l'entretien doit être concentré, a été défini récemment et a une longueur d'environ 9.000 km; le coût annuel moyen de son entretien est d'environ 10 milliards FCFA^{29/}. L'affectation régulière des ressources correspondantes est une des composantes essentielles de la stratégie du secteur des transports à moyen terme.

6.44 La DNTP, qui est actuellement responsable de l'ensemble du réseau routier à l'exception de certaines pistes rurales, concentre les attributions de maître d'ouvrage, maître d'oeuvre et entreprise d'exécution de travaux d'entretien (travaux dits en régie). Cette concentration d'attributions diverses à intérêts souvent opposés, la lourdeur et la pesanteur des tâches de gestion courante dans l'exécution des travaux en régie, l'insuffisance d'encadrement expérimenté et l'absence de motivation du personnel ont entraîné une grande inertie de la DNTP et sa focalisation sur les tâches de gestion quotidienne de la régie; la capitalisation de l'expérience au contact de l'assistance technique étrangère a par ailleurs été très faible. Une profonde réorganisation de la DNTP est ainsi indispensable, le maintien des structures actuelles ne pouvant qu'empêcher tout progrès dans l'avenir.

6.45 L'objectif prioritaire dans une première étape -- qui s'étalerait sur environ quatre ans, et qui coïnciderait avec la mise en oeuvre du Projet Sectoriel Transport envisagé par l'IDA -- consiste à utiliser plus efficacement les ressources financières consacrées au secteur des infrastructures routières. A cet effet, la DNTP sera réorganisée conformément aux principes suivants: (i) l'administration centrale de la DNTP conservera la seule responsabilité des études générales, de la normalisation, de l'élaboration de la politique générale et de la programmation de l'entretien et du contrôle; (ii) les structures territoriales se spécialiseront dans le suivi du réseau routier (constitution et mise à jour d'une banque de données) et dans le contrôle d'exécution des travaux d'entretien; et (iii) l'exécution proprement dite des travaux d'entretien (y compris l'entretien courant) sera confiée à terme en totalité à des entreprises privées: selon des procédures de mise en concurrence. Une agence d'exécution de droit privé malien associant un partenaire étranger interviendra au profit de la DNTP en maîtrise d'ouvrage déléguée et en maîtrise d'oeuvre pour l'entretien courant, et en assistance technique pour les autres travaux; cette formule devrait, outre une amélioration immédiate de l'efficacité de l'intervention de la DNTP, favoriser un transfert de savoir-faire au profit des cadres nationaux que les modalités antérieures d'utilisation de l'assistance technique n'ont pu accomplir.

6.46 Le succès de la nouvelle politique d'entretien repose sur l'émergence d'entreprises privées aptes à réaliser efficacement les travaux d'entretien. Les entreprises existantes du secteur du bâtiment et des travaux publics, dont la capacité annuelle de réalisation est d'environ six milliards FCFA, devraient pouvoir aisément se développer si les contraintes qui pèsent sur elles sont levées: allègement de la bureaucratie pour la passation des marchés et le règlement rapide des factures^{30/}, assurance d'un plan de charge à moyen terme, accès au crédit bancaire, assistance dans le domaine de la formation et de la gestion. Le service du matériel de la DNTP sera privatisé pour améliorer son fonctionnement et permettre une mise à disposition des entreprises privées de travaux des matériels dans de meilleures conditions. Le Centre de perfectionnement des travaux publics

^{29/} Les dépenses routières inscrites au budget de l'Etat pour 1992 correspondent à ce même montant, mais elles incluent près de 2 milliards FCFA pour les travaux neufs.

^{30/} La DNTP devrait disposer, pour le règlement des factures relatives à l'entretien courant, d'un compte spécial ouvert auprès d'une banque commerciale et qui serait régulièrement alimenté par les soins du Trésor. Cette formule permettrait d'accélérer le règlement des factures émises par les entreprises de travaux.

réorientera également son action pour satisfaire les besoins des entreprises privées, en supplément de ceux de l'Administration

6.47 La réorganisation de l'administration des infrastructures routières pourrait être approfondie dans une étape ultérieure, de manière à mieux garantir le transfert régulier des ressources financières nécessaires à l'entretien et au renouvellement et à mieux traduire le fait que la mise à disposition des usagers des infrastructures routières constitue un service fourni à l'économie, et non une prérogative "régalienne" de l'Etat. La DNTP, réorganisée comme dit ci-dessus, serait alors convertie en un Etablissement public doté de l'autonomie financière ("Routes du Mali"), dont le financement serait assuré par le prélèvement direct, sans transit par le budget de l'Etat, de la partie des droits et taxes sur les carburants et autres taxes parafiscales considérée comme la contrepartie des prestations d'infrastructure fournies aux usagers de la route^{31/}.

I. Transport Aérien

6.43 La demande de transport aérien se développe rapidement au Mali, tant pour le trafic international que pour le trafic intérieur: le développement du tourisme, qui est une source potentielle de devises non négligeable pour l'avenir, accentuera cette tendance.

6.49 Après l'échec de la compagnie Air Mali, puis l'expérience tentée avec la création de la compagnie Malitas en 1989, une nouvelle politique de transport aérien est en cours de définition et de mise en place, sous l'égide de la Direction nationale de l'aéronautique civile, créée récemment. Au titre de cette nouvelle politique, le Mali est entré dans la compagnie multinationale Air Afrique, qui gère désormais les droits internationaux de trafic aériens maliens. Les moyens à mettre en oeuvre pour assurer le développement du trafic intérieur et du trafic régional sont également en cours d'examen; ils s'axeraient d'une part sur la promotion de l'initiative privée^{32/}, d'autre part sur l'accroissement de la coopération régionale. Le projet de regroupement des activités de transport domestique et régional auquel s'intéressent le Bénin, le Burkina, le Mali, le Niger et le Togo gagnerait à être étendu au Sénégal et à la Côte d'Ivoire, au moins. Son comité de suivi devrait définir les meilleures voies et moyens pour aboutir à une structure commune d'exploitation.

J. Transports Ruraux

6.50 Les pistes jouent un rôle fondamental dans le développement des zones rurales, qui regroupent 80% de la population du Mali (évacuation vers les marchés ou les unités de transformation des produits vivriers et des cultures d'exportation -- coton, arachide -- desserte des communautés rurales en matière de soins primaires, éducation et administration). Le réseau total comporte environ 15.000 km de pistes, en général en mauvais état, sauf pour les pistes directement entretenues par les organismes de développement rural (Compagnie malienne des textiles CMDT, Office du Niger). Ce mauvais état constitue un facteur d'enchérissement notable des transports ruraux, en particulier en saison des pluies, où la traction animale est seule praticable sur la majorité du réseau.

6.51 Pour une grande part, le problème majeur du secteur des pistes rurales est celui de leur entretien, lorsque ces pistes ne sont pas gérées par un organisme de développement. L'expérience

^{31/} Voir paragraphe 6.11 ci-dessus.

^{32/} Le secteur privé est déjà actif dans le domaine du transport aérien par l'intermédiaire des sociétés MALITAS, Aéro-Service-Trans-Air Mali et diverses sociétés de taxis aériens.

montre que la DNTP ne peut durablement assurer efficacement la responsabilité de cet entretien; vraisemblablement, la responsabilité de l'exécution de l'entretien devrait être confiée aux collectivités locales, avec un appui financier du gouvernement et un appui technique de la DNTP. La création d'un impôt local "payable" en journées de travail permettrait de mobiliser la main d'oeuvre locale pour l'exécution des travaux d'entretien. Les crédits affectés par l'autorité centrale permettraient les achats de matériels et de fournitures nécessaires à l'entretien. Par ailleurs, toute construction ou réhabilitation de piste rurale par l'Etat, devrait s'accompagner de signature de contrats avec les collectivités et communautés locales pour qu'elles assurent l'entretien courant de ces pistes dans des conditions bien déterminées. Cette décentralisation devrait s'accompagner d'une meilleure adaptation des normes techniques de conception des pistes aux types de véhicules et au niveau du trafic, de manière à maintenir les coûts d'investissements et d'entretien au niveau minimum.

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11



MALI

MEMORANDUM DU SECTEUR DES TRANSPORTS

LISTE DES ANNEXES

ANNEXES

- 1-1 Production intérieure brute
- 1-2 Revenus du Gouvernement (1984-1988)
- 2-1 Classification du réseau routier
- 2-2 Organigramme de la DNTP
- 2-3 Dépenses routières (1985-1992)
- 2-4 Recettes provenant des usagers de la route
- 2-5 Structure des prix des carburants à Bamako
- 2-6 Revenus du Gouvernement de la taxation des produits pétroliers
- 2-7 Composition des exportations
- 2-8 Composition des importations
- 2-9 Relations commerciales
- 2-10 Evolution du trafic international par axes (fret solide)
- 2-11 Organigramme de la DNT
- 2-12 Consommation des produits pétroliers
- 3-1 Prix moyen à la TK en fonction de la quantité et de la distance
- 3-2 RCFM. Résultats 1989-1990
- 3-3 Les corridors internationaux du Mali
- 3-4 Trafic total international O/D au Mali par route
- 3-5 Trafic transit O/D au Mali par port
- 3-6 Trafic régional au Mali par route
- 3-7 comparaison économique des différents corridors (1987)
- 3-8 Evolution 1986-1990 du trafic des aéroports principaux de l'ASECNA
- 3-9 Liaisons internationales régulières - Aéroport Bamako-Sénou (1984-1988)

Table 1. Mali: Gross Domestic Product at Current Market Prices, 1987-92 ^{1/}

	1987	1988	1989	1990	1991	1992
					Estimates	
(In billions of CFA francs)						
Primary sector	252.8	251.6	295.3	285.6	281.6	317.6
Food crops	105.7	99.9	127.1	110.8	94.5	118.2
Export crops ^{2/}	35.0	32.9	43.9	45.2	52.8	54.9
Livestock	73.1	78.1	80.4	82.2	84.6	91.5
Fishing	8.7	8.6	11.1	7.7	7.8	8.6
Forestry	30.2	31.9	32.8	39.7	41.9	44.4
Secondary sector	88.9	88.7	87.6	96.4	97.6	99.5
Industry	33.0	33.7	36.1	39.1	33.6	32.7
Mining	14.0	13.6	7.6	9.0	9.7	10.1
Handicrafts	15.5	16.0	16.7	18.6	19.3	20.3
Construction and public works	26.4	25.4	27.2	29.7	35.0	36.4
Tertiary sector	217.6	219.0	234.9	259.9	275.0	289.9
Transportation	26.4	28.2	29.5	29.4	30.4	32.8
Trade	92.1	94.3	105.8	119.3	128.3	134.1
Other services	37.7	39.4	43.7	48.7	51.8	55.3
Public administration	65.6	61.3	60.7	67.7	69.8	73.3
Other	-4.1	-4.2	-4.8	-5.2	-5.4	-5.5
GDP (at factor cost)	559.4	559.3	617.8	642.0	654.1	707.0
Import taxes	31.1	31.0	36.0	36.5	37.3	41.2
GDP (at market prices)	590.5	590.3	653.8	678.5	691.4	748.2
(Annual percentage change)						
Primary sector	9.9	-0.5	17.4	-3.3	-1.4	12.8
Food crops	7.4	-5.5	27.2	-12.9	-14.7	25.1
Export crops ^{2/}	22.4	-6.0	33.4	3.0	16.7	3.9
Livestock	10.6	6.9	2.8	2.3	2.9	8.2
Fishing	-0.5	-0.9	27.9	-30.8	2.5	9.2
Forestry	7.7	5.7	2.8	21.1	5.5	6.1
Secondary sector	5.3	-0.3	-1.3	10.1	-1.2	2.0
Industry	8.7	2.2	7.1	8.4	-14.2	-2.5
Mining	6.1	-3.1	-44.4	19.5	7.3	4.5
Handicrafts	2.5	3.1	4.3	11.5	3.8	5.1
Construction and public works	2.6	-3.8	7.2	9.0	17.9	4.0
Tertiary sector	2.6	0.6	7.3	10.6	5.8	5.4
Transportation	0.6	7.0	4.7	-0.3	3.3	7.9
Trade	2.0	2.4	12.2	12.8	7.5	4.5
Other services	10.8	4.6	10.9	11.2	6.6	6.6
Public administration	0.6	-6.5	-1.0	11.6	3.0	5.1
Other	18.6	4.4	14.2	8.0	2.5	3.0
GDP (at factor cost)	6.2	--	10.5	3.9	1.9	8.1
Import taxes	8.4	-0.3	16.1	1.4	2.2	10.5
GDP (at market prices)	6.3	--	10.8	3.8	1.9	8.2

Sources: Data provided by the Malian authorities; and staff estimates.

^{1/} Data may not add up because of rounding.

^{2/} Includes cotton, groundnuts, tobacco, fruits, vegetables, and other.

Table 2. Mali: Gross Domestic Product at Constant 1987 Prices, 1987-92 1/

	1987	1988	1989	1990	1991	1992
					Estimates	
(In billions of CFA francs)						
Primary sector	152.3	255.7	309.8	235.1	275.5	309.4
Food crops	105.7	106.0	142.7	114.6	75.3	121.7
Industrial crops 2/	35.0	34.3	15.3	46.2	53.4	55.0
Livestock	73.1	75.6	78.8	79.4	79.7	83.7
Fishing	8.7	8.8	11.2	7.7	7.3	8.3
Forestry	30.2	31.0	31.9	38.2	33.3	33.9
Secondary sector	83.9	89.5	86.4	94.2	93.5	92.2
Industry	33.0	34.7	36.8	39.0	33.1	31.3
Mining	14.0	14.3	7.2	9.5	10.0	10.2
Handicrafts	15.5	15.7	16.2	17.8	18.2	18.5
Construction and public works	25.4	24.7	26.1	27.9	32.2	32.2
Tertiary sector	217.6	213.1	229.0	248.2	257.3	264.0
Transportation	25.4	27.9	29.8	29.4	30.0	30.9
Trade	92.1	92.4	104.8	115.7	122.0	125.1
Other services	37.7	38.4	41.8	45.6	47.9	49.3
Public administration	65.6	68.4	57.2	62.3	62.3	63.5
Other	-4.1	-4.1	-4.6	-4.9	-4.9	-4.9
GDP (at factor cost)	559.4	559.3	625.3	628.4	626.2	665.6
Import taxes	31.1	29.8	33.1	35.3	36.0	37.1
GDP (at market prices)	590.5	589.1	658.4	663.7	662.3	702.7
(Annual percentage change)						
Primary sector	4.3	1.6	20.7	-7.7	-3.7	12.3
Food crops	-5.5	0.2	34.6	-19.7	-16.4	27.3
Industrial crops 2/	16.3	-2.0	32.1	2.0	15.5	5.0
Livestock	-19.4	4.8	2.8	0.8	0.4	5.0
Fishing	-11.5	1.5	26.6	-31.4	1.5	3.0
Forestry	2.8	2.6	2.8	19.9	1.5	3.0
Secondary sector	-0.5	0.7	-3.5	9.0	-5.2	0.8
Industry	2.2	5.4	6.0	5.8	-20.4	1.0
Mining	0.8	2.1	-49.5	31.4	5.2	1.5
Handicrafts	-1.6	1.3	3.2	9.8	1.8	2.0
Construction and public works	-3.6	-6.4	5.6	6.9	15.6	--
Tertiary sector	-1.9	-2.1	7.5	8.3	4.9	3.4
Transportation	-6.4	5.0	5.8	-1.3	2.0	3.0
Trade	-5.1	0.4	13.4	10.4	7.2	4.0
Other services	4.1	1.9	8.8	9.0	5.0	3.0
Public administration	-2.5	-11.0	-2.1	8.9	--	2.0
Other	17.4	-0.3	13.1	6.9	--	--
GDP (at factor cost)	1.0	--	11.8	0.5	-0.3	5.3
Import taxes	4.0	-4.2	11.1	6.6	1.3	3.0
GDP (at market prices)	1.2	-0.2	11.8	0.8	-0.2	6.1

Sources: Data provided by the Malian authorities for 1987-90 (Comptes Economiques du Mali, avril 1992); and staff estimates.

1/ Data may not add up because of rounding.

2/ Includes cotton, groundnuts, tobacco, fruits, vegetables, and other.

Table 3. Mali: Origin and Use of Resources, 1987-92 1/

	1987	1988	1989	1990	1991	1992
					Estimates	
(In billions of CFA francs)						
Gross domestic product	590.5	590.3	653.8	678.5	691.4	748.2
Consumption	566.1	575.8	621.3	640.2	648.2	702.9
Public	81.2	75.9	83.1	87.0	82.6	87.5
Private	484.9	499.9	538.2	553.2	565.6	615.4
Domestic savings	24.4	14.5	32.5	38.3	43.2	45.3
Investment	120.4	123.7	139.0	151.4	155.6	172.0
Public	59.9	55.2	69.0	71.9	72.6	73.9
Private	60.5	68.5	70.0	79.5	83.0	98.1
Resource gap	-96.0	-109.2	-106.5	-113.1	-112.4	-126.7
Exports of goods and nonfactor services	96.1	95.0	106.7	114.2	119.4	106.7
Imports of goods and nonfactor services	-192.1	-204.2	-213.2	-227.3	-231.8	-233.4
(In percent of GDP)						
Gross domestic product	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Consumption	95.9	97.5	95.0	94.4	93.8	93.9
Public	13.8	12.9	12.7	12.8	11.9	11.7
Private	82.1	84.7	82.3	81.5	81.8	82.3
Domestic savings	4.1	2.5	5.0	5.6	6.2	6.1
Investment	20.4	21.0	21.3	22.3	22.5	23.0
Public	10.1	9.4	10.6	10.6	10.5	9.9
Private	10.2	11.6	10.7	11.7	12.0	13.1
Resource gap	-16.3	-18.5	-16.3	-16.7	-16.3	-16.9
Exports of goods and nonfactor services	16.3	16.1	16.3	16.8	17.3	14.3
Imports of goods and nonfactor services	-32.5	-34.6	-32.6	-33.5	-33.5	-31.2

Sources: Data provided by the Malian authorities; and staff estimates.

1/ Data may not add up because of rounding.

Classification et Consistance du Réseau Routier
(en kilomètres)

	Totaux	Routes Revêtues	Routes modernes en terre	Pistes améliorées	Pistes saisonnnières
Routes nationales	5969	2223	794	1292	1387
Routes d'intérêt régional	5595	169	608	356	4462
Routes et pistes d'intérêt local	1713	9		58 1304	1646
Routes non-classés	1503	112	87		
Totaux	14.507	2513	1489	3010	7495

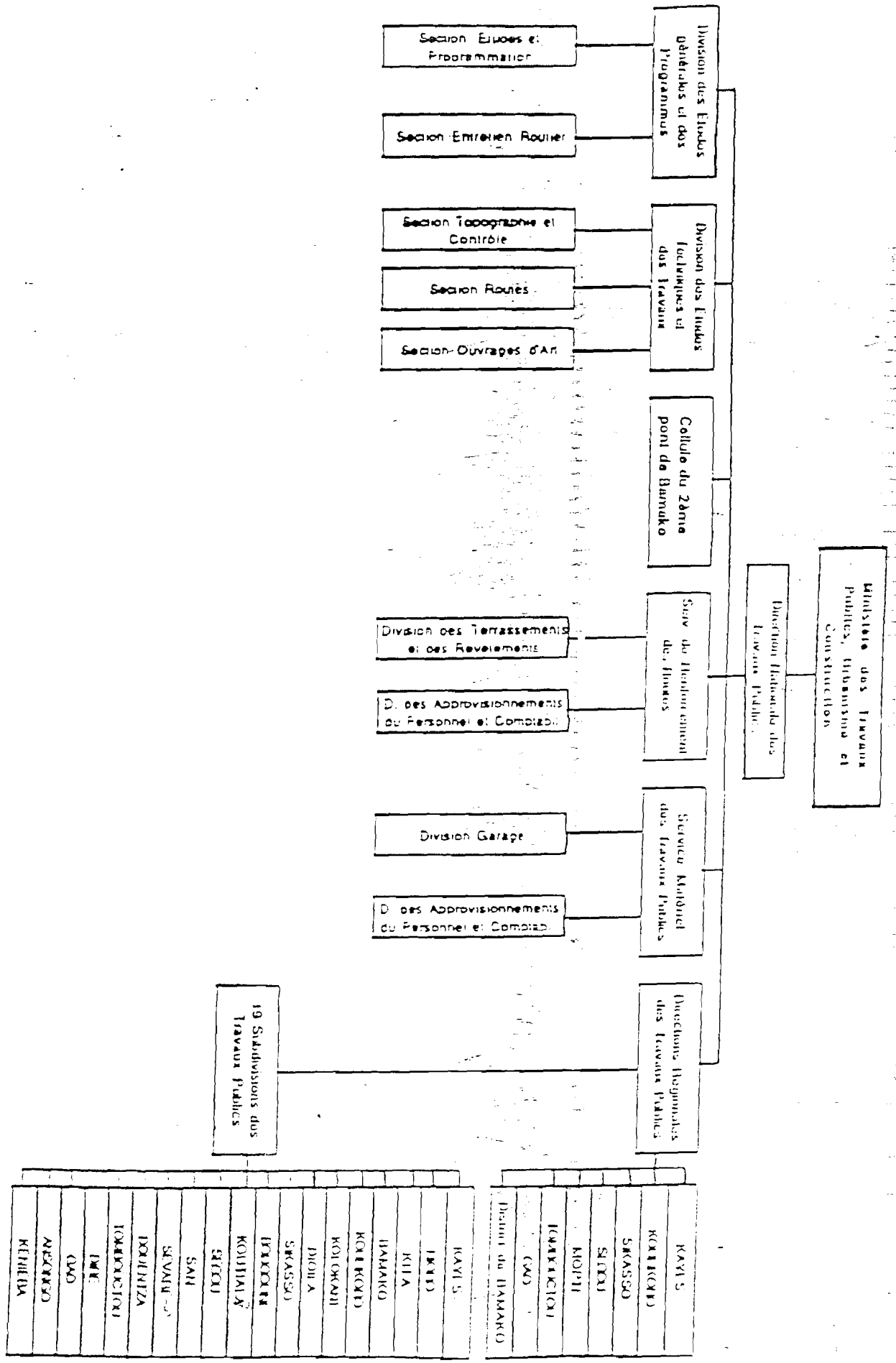
Plus environ 15.000 km de pistes rurales et agricoles.

Source: DNTP et Commission sectorielle transports

Etat du Réseau routier Classé
(au 1er janvier 1992)

Nature des Routes	Routes bitumées					Routes en terre					Total général
	Bon	Passable	Médiocre	Mauvais	Total	Bon	Passable	Médiocre	Mauvais	Total	
Intérêt national	1656	321	243	6	2226	608	873	796	1131	3470	5696
Intérêt régional	46	9	71	43	169	426	1372	1268	2360	5426	5595
Intérêt local	9				9	66	193	604	841	1704	1713
Totaux	1711	330	314	49	2404	1100	2438	2668	4332	10600	13004

Organigramme de la Direction Nationale des Travaux Publics



MALI

Dépenses Routières
(en millions de FCFA)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	TOTAUX 85-92
Constructions nouvelles									
-routes revêtues	4578,59	3209	1251	5412	6066	1095	2715	1800	31.116
-routes en terre	117,00	6	440	1980	1980			50	
-pistes	239,20	50	38						
Réhabilitation									
-routes revêtues	138	188,0	668	996	1342	1342	1085	1700	
-routes en terre	202	2,5							
Entretien périodique									
-routes revêtues	198	444	164	2780	2815	1634	357	3533	
-routes en terre	523	325	77	1812	1817	1445	--	606	
-pistes									26.094
Entretien courant									
-routes revêtues	1200	1400	1807	1971	1814	1814	2208	2518	14.732
-routes en terre									
-pistes									
TOTAUX	7195,79	5714,5	4445	14851	15834	7330	6365	10207	71.942
Part financement extérieur	5426,20	4205,5	3148	12931	13288	6893	3800	6706	56.397
Part financement gouvernement	1769,59	1509	1297	1920	2546	437	2565	3501	15.544
Part des travaux exécutés en régie	5345	5341	3307	4196	4066	2322	2208	2518	29.303
Recettes fonds routier	3853	4701	5139	3900	3951	4526	3162	??	

Note: Il n'a pas été tenu compte dans ce tableau des études routières et du service de la dette.

Source: DNTP

DEPENSES. ROU/AUNGED1

MALI

Recettes Provenant des Usagers de la Route
(en millions de FCFA)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1985-1991
<u>Droits de douane, taxes et impôts sur les:</u>								
-véhicules	333,50	354,80	408	552,10	554,30	1218	1195,10	
-pièces détachées				215,67	222,19			
-pneumatiques				399,73	2898,75			
-carburants	3853,00	4701,00	5139	3900,00	3951,00	4526	3162,00	29.232
-lubrifiants								
<u>Autres droits, taxes et impôts sur:</u>								
-cartes grises			19	20	21	22	18	
-permis de conduire			30	21	33	36	28	
-vignettes								
-licences d'exploitation			7	5	5	8	6	
-chiffres d'affaires et bénéfices des transporteurs								
-contraventions								
-droit de traversée	235	179	194	287	350			
<u>Autres</u>								
-taxes d'affrètement (ONT)			265	274	294	259	226	
-visites techniques			68	68	67	66	55	
-lettre de voitures				7	12	12	12	
TOTAUX	4421,50	5234,80	6130,00	5749,00	8408,00	6148,00	4702,10	40.793,00

Notes - Les droits de douane, taxes et impôts sur les véhicules englobent également les taxes sur les transports routiers (TTR) et ce qui concernent les années 1990 et 1991

Source: DNTP

Almal.ja/AJIN01/USAGERS.MTS

J DE PRIX DES CARBURANTS DEPOT DE BAMAKO
EI ABIDJAN MAI 1971

	ESSENCE HL	PETROLE HL	GAS OIL HL	000 FM	?-Li ...
PRIX EI SIR ABIDJAN	4741,30	4296,40	5020,40	54146,00	39169,00
01 PRIX EI SIR ABIDJAN	4741,30	4296,40	5020,40	54146,00	39169,00
02 TAUX DE PORT	65,42	72,89	77,07	890,00	890,00
03 FRAIS DE PASSAGE VARIO	110,00	110,00	72,00	847,06	847,06
04 TPS S/FRAIS DE PASSAGE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
05 TAXE EMACI	36,90	37,80	42,15	500,00	500,00
06 CAF ABIDJAN	4953,62	5119,09	5211,62	56383,06	41406,06
07 TRANSPORT ABIDJAN ZESOUA	2090,74	2090,74	2090,74	24596,90	22725,40
08 PRIX CAF FRONTIERE	7944,30	7209,53	7302,36	80979,96	64131,46
09 FRAIS DE LICENCE	43,77	44,76	45,31	500,88	399,79
10 FONDS DE GARANTIE	35,22	36,05	36,51	404,90	320,66
11 ASSURANCES (0,25%*08)	19,88	19,32	19,57	217,03	171,87
12 TRANSPORT ZESOUA BAMAKO	1301,52	1301,52	1301,52	15311,98	14146,94
13 TPS SUR TRANSPORT	77,13	77,13	77,13	907,38	828,34
14 TAUX DE PASSAGE DEPOT BKO	127,50	127,50	127,50	1500,00	0,00
15 TPS S/FRAIS DE PASSAGE	19,13	19,13	19,13	225,00	0,00
16 TRANSIT ET HAD (2%*06)	99,07	102,38	104,23	1127,66	829,12
17 FRAIS FINANCIERS (2%*06)	99,07	102,38	104,23	1127,66	829,12
18 PRIX K SOUS	8865,64	9039,99	9137,49	102302,44	81665,29
19 TAXE DE STABILISATION					
20 DROITS DE DOUANE	15989,00	5975,00	7679,00	25680,00	18030,00
21 TAXE D'IMPORTATION					
22 TAXE LOCALE					
23 CPS (3%*8)					
24 TAXE FONDS ROUTIER					
25 TAXE FONDS MINIER					
26 TAXE PETROSTOCK					
27 TAXE INTERIEURE					
28 CUMUL TAXES	15989,00	5975,00	7679,00	25680,00	18030,00
29 PRIX DE REVIENT RENDU BAMAKO	24854,64	15014,99	16816,49	127982,44	99695,29
30 MARGE DE DISTRIBUTION					
31 MARGE DE DETAIL					
32 MARGE BRUTE DES SOCIETES					
33 PRIX VTE DETAIL THEOR EI ABJ	24854,64	15014,99	16816,49	127982,44	99695,29
34 PRIX VTE DETAIL THEOR EI DKR					
35 DIFFERENTIEL SIR / SAR					
36 TRANSPORT VILLE (96F/HL+TPS7%)	102,72	102,72	102,72	1193,76	0,00
37 PRIX DE REFERENCE BKO EI ABJ	24957,36	15117,71	16919,21	129176,20	99695,29
38 ARRONDI A FCFA/LITRE (FO/KS)	249,57	151,18	185,08	138,70	99,70
39 EXCEDENT / DEFICIT					
40 PRIX OFFICIEL AV.01/07/92	300,00	200,00	210,00	147,00	117,38
41 MARGE BRUTE DES SOCIETES	50,43	48,82	24,92	3,30	17,68
41 PRIX IND. CESSION REVENDEUR					

GOVERNMENT REVENUES FROM PETROLEUM PRODUCT TAX AND
STABILIZATION COMPARED WITH TOTAL REVENUES
MILLIONS FCFA

	CUSTOMS	PETROLEUM OSRP	TOTAL	GO MALI TOTAL	PETROLEUM vs. TOTAL
1985	6281	2043	8324	58566	14.2%
1986	8838	3832	12670	69063	18.3%
1987	8667	5008	13675	65248	21.0%
1988	7920	5839	13760	67685	20.3%
1989	9883	7470	17353	87235	19.9%
1990 (E)	10123	5993	16116	103741	15.5%
1991 (E)	10123	1463	11586	99211	11.7%

Source: Etude sur la révision du système de prix et de taxation des produits pétroliers au Mali
(William G. Matthews)

Table 37. Mali: Composition of Exports, f.o.b., 1987-92

(Value in billions of CFA francs, volume in metric tons;
unit value in CFA francs per kilogram)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992 Prel. act.
Cotton						
Valu.	34.6	31.2	45.1	45.9	51.2	38.2
Cotton fiber						
Value	31.9	28.7	43.1	43.5	48.9	35.8
Volume	76,350	70,100	99,283	95,656	113,990	105,440
Unit value	418	409	434	460	429	340
Cotton cakes						
Value	0.4	0.4	0.4	0.4	3.0	0.4
Volume	10,030	10,000	10,000	10,000	19,000	10,000
Unit value	40	40	40	40	40	40
Cotton threads and materials						
Value	2.0	1.8	1.1	1.4	1.4	1.4
Volume	3,800	3,420	2,075	2,650	2,650	2,650
Unit value	525	525	530	530	530	530
Cottonseed oil						
Value	0.3	0.3	0.5	0.5	0.5	0.5
Volume	2,000	2,500	3,100	3,100	3,100	3,100
Unit value	125	125	160	170	170	170
Livestock						
Value	20.9	22.0	22.3	24.6	27.3	25.5
Volume	28,500	29,350	27,100	29,040	29,600	32,400
Unit value	735	750	822	847	923	786
Hides and leathers						
Value	1.5	1.7	2.1	2.1	1.9	1.8
Volume	1,800	1,950	2,200	2,350	2,400	2,627
Unit value	833	860	965	890	802	704
Fish						
Value	0.8	1.2	1.0	1.0	1.0	1.1
Volume	1,200	1,260	1,400	1,450	1,450	1,508
Unit value	660	958	690	690	700	700
Shelled groundnuts						
Value	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5
Volume	5,000	5,000	5,000	6,000	6,000	6,000
Unit value	85	85	75	75	75	75
Sheanuts						
Value	1.2	1.9	1.7	2.0	2.3	2.0
Volume	12,000	19,000	17,030	20,000	20,000	20,000
Unit value	100	100	100	103	100	100
Gold						
Value	15.2	12.8	8.1	12.3	14.0	15.8
Volume	3,520	3,050	2,600	4,328	5,351	6,273
Unit value*	4,314	4,185	3,107	2,849	2,616	2,515
Other						
Value	2.3	3.7	5.3	3.6	2.1	2.2
Total	76.9	74.9	85.9	92.0	100.0	87.0

Sources: Data provided by the BCEAO; and staff estimates.

Table 38. Mali: Composition of Imports, c.i.f., 1987-92

(Value in billions of CFA francs; volume in metric tons;
unit value in CFA francs per kilogram)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992 Prel. act.
Foodstuffs						
Value	19.3	24.6	21.8	19.3	25.9	26.9
Cereals						
Value	6.3	10.3	5.7	3.8	10.0	10.3
Volume	80,000	122,500	57,900	40,700	80,500	77,332
Unit value	79	84	98	93	124	132
Sugar						
Value	3.5	4.1	4.8	4.3	4.7	5.2
Volume	25,000	25,800	27,000	27,000	39,000	46,000
Unit value	140	160	176	161	121	114
Milk						
Value	2.6	2.8	3.0	3.1	3.1	3.2
Volume	4,700	5,030	5,200	5,400	5,400	5,562
Unit value	563	560	575	575	575	575
Tea and coffee						
Value	1.5	1.8	2.2	1.8	1.7	1.5
Volume	1,340	1,450	1,600	1,700	1,700	1,751
Unit value	1,090	1,230	1,380	1,045	1,017	871
Other beverages						
Value	0.2	0.3	0.4	0.3	0.3	0.4
Volume	2,000	2,300	2,639	2,500	2,500	2,575
Unit value	120	130	135	130	130	137
Cola nutr						
Value	1.0	1.0	1.1	1.2	1.2	1.3
Volume	6,700	6,800	7,100	7,500	7,500	7,725
Unit value	150	150	155	163	160	165
Other						
Value	4.2	4.3	4.7	4.8	4.8	5.0
Volume	28,050	28,660	30,900	31,000	31,300	31,930
Unit, valu.	148	150	152	155	155	158
Machines and vehicles						
Value*	47.7	50.4	49.3	52.9	53.0	50.6
Volume	28,470	29,200	27,100	30,100	30,300	31,209
Unit value	1,675	1,725	1,821	1,757	1,750	1,621
Petroleum producti						
Value	20.4	19.6	14.2	15.3	14.5	13.9
Volume	156,740	178,400	195,600	203,500	217,200	223,716
Unit valu.	130	110	73	75	67	62
Construction materials						
Value	15.9	16.8	16.4	17.6	20.2	21.4
Volume	32,700	34,200	31,700	35,200	40,480	46,552
Unit value	486	491	518	500	499	459
Chemical products						
Value	12.1	15.5	16.2	16.2	17.3	16.5
Volume	47,800	60,700	60,100	62,200	69,409	71,491
Unit value	253	256	270	260	249	231
Textiles and leather						
Value	9.5	9.9	10.4	12.0	12.8	13.5
Volume	20,800	21,500	22,100	25,000	25,750	26,523
Unit value	455	460	470	481	495	510
Other						
Value	19.2	16.0	30.0	34.8	36.5	37.6
Total	144.0	152.8	158.3	168.1	180.2	180.4

Sources: Data provided by the BCEAO; and staff estimates

Table JY Mali Direction of Trade, 1987-91 1/

(In millions of U.S. dollars)

	1987		1988		1989		1990		1991	
	Value	Percent	Value*	Percent	Value*	Percent	Value*	Percent	Value	Percent
Exports	145.87	100.00	145.63	100.00	196.34	100.00	282.91	100.00	293.95	100.00
Industrial countries	60.53	41.36	73.84	44.58	88.74	45.20	114.99	40.65	100.46	34.18
Of which:										
Belgium-Luxembourg	(6.18)		(13.00)		(18.87)		(25.78)		(39.60)	
France	(12.18)		(17.00)		(12.12)		(20.18)		(8.04)	
Germany	(8.18)		(6.55)		(9.64)		(12.57)		(11.02)	
Spain	(5.48)		(5.00)		(6.04)		(3.64)		(1.86)	
United Kingdom	(10.36)		(4.00)		(3.49)		(2.49)		(2.62)	
Developing countries	63.24	43.35	63.92	38.59	76.93	39.18	132.66	46.89	154.70	52.63
Of which:										
Africa	(44.89)	(30.77)	(44.19)	(26.68)	(55.71)	(28.37)	(66.70)	(23.58)	(61.43)	(20.90)
Of which: Côte d'Ivoire	(6.84)		(4.57)		(5.03)		(5.78)		(6.36)	
Asia	(18.31)	(12.55)	(19.72)	(11.91)	(21.13)	(10.76)	(65.54)	(23.17)	(92.54)	(31.48)
Of which: People's Republic of China	(1.45)		(2.00)		(1.55)		(14.79)		(35.60)	
Others 2/	22.30	(15.29)	27.07	(16.83)	30.66	(34.55)	35.26	(12.46)	36.19	(13.20)
Imports	466.62	100.00	483.51	100.00	499.17	100.00	578.26	100.00	569.63	100.00
Industrial countries	266.78	57.17	298.69	61.78	292.47	58.59	323.23	55.90	283.47	49.76
Of which:										
Belgium-Luxembourg	(13.20)		(11.22)		(16.13)		(23.27)		(25.29)	
France	(121.88)		(128.37)		(130.04)		(157.46)		(124.82)	
Germany	(38.06)		(24.64)		(33.63)		(32.32)		(29.83)	
Spain	(15.44)		(19.31)		(14.80)		(11.00)		(11.00)	
United Kingdom	(9.68)		(24.75)		(12.58)		(15.75)		(18.45)	
Developing countries	181.26	38.84	161.60	33.42	181.09	36.28	225.71	39.03	253.92	44.58
Of which:										
Africa	(151.66)	(32.50)	(130.16)	(26.92)	(145.55)	(29.16)	(168.11)	(29.07)	(184.88)	(32.46)
Of which: Côte d'Ivoire	(87.97)		(85.95)		(94.55)		(108.73)		(119.60)	
Asia	(24.42)	(5.23)	(27.88)	(5.77)	(31.02)	(6.21)	(36.18)	(6.26)	(43.77)	(7.68)
Of which: People's Republic of China	(6.49)		(7.92)		(6.94)		(6.53)		(11.15)	
Others 2/	18.59	(3.98)	23.22	(4.80)	25.61	(5.13)	29.32	(5.07)	32.24	(5.66)
Memorandum items:										
Share of total trade										
France	134.06	21.89	145.37	22.39	142.16	20.44	177.64	20.63	132.86	15.38
Côte d'Ivoire	94.81	15.48	90.52	13.94	99.58	14.32	114.51	13.30	125.96	14.59
Germany	46.24	7.55	31.19	4.80	43.27	6.22	44.89	5.21	40.85	4.73

Source: IMF, Direction of Trade Statistics Yearbook, 1992.

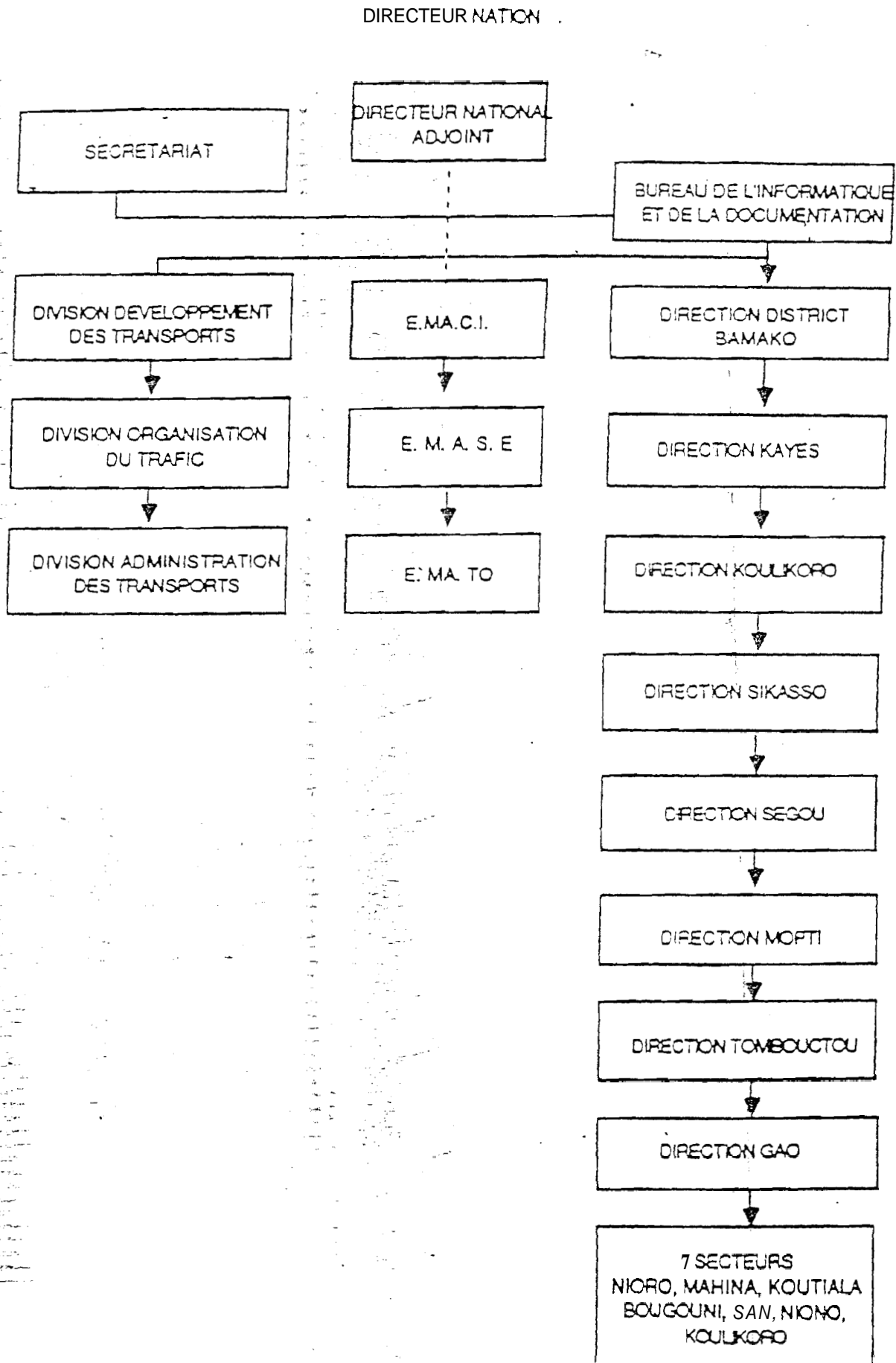
- 1/ Data may not add up because of rounding.
2/ Including the former U.S.S.R., Eastern European countries, and others.

Evolution du Trafic international par axes
fret solide (milliers de tonnes)

A X E S	Nature trafics	1983	% du total général	1984	1985	1986	% du total général	1987	1988	% du total général
Dakar	Importations	167	35%	275	296	291		303	240	40%
	Exportations	26	-	29	33	39	-	53	49	-
	Total	193	35%	304	329	330	42%	356	289	40%
Abidjan	Importations	275		305	320	328		293	308	-
	Exportations	50	-	50	47	56	-	77	51	-
	Total	325	59%	355	367	404	56%	370	359	51%
Cotonou	Importations	-	-	46	56	17	-	47	47	-
	Exportations	-	-	-	2	-	-	-	-	-
	Total	-	-	46	58	17	2%	47	47	7%
Autres	Importations	35	-	46	4	3	-	-	6	-
	Exportations	1	-	10	4	-	-	-	-	-
	Total	36	6%	56	8	3	-	-	6	1%
Total général	Importations	476	-	672	875	689	-	643	601	
	Exportations	76	-	90	86	95	-	130	100	-
	Total	552	100%	762	961	784	-	773	701	100%

Source : ONT, Rapports annuels.

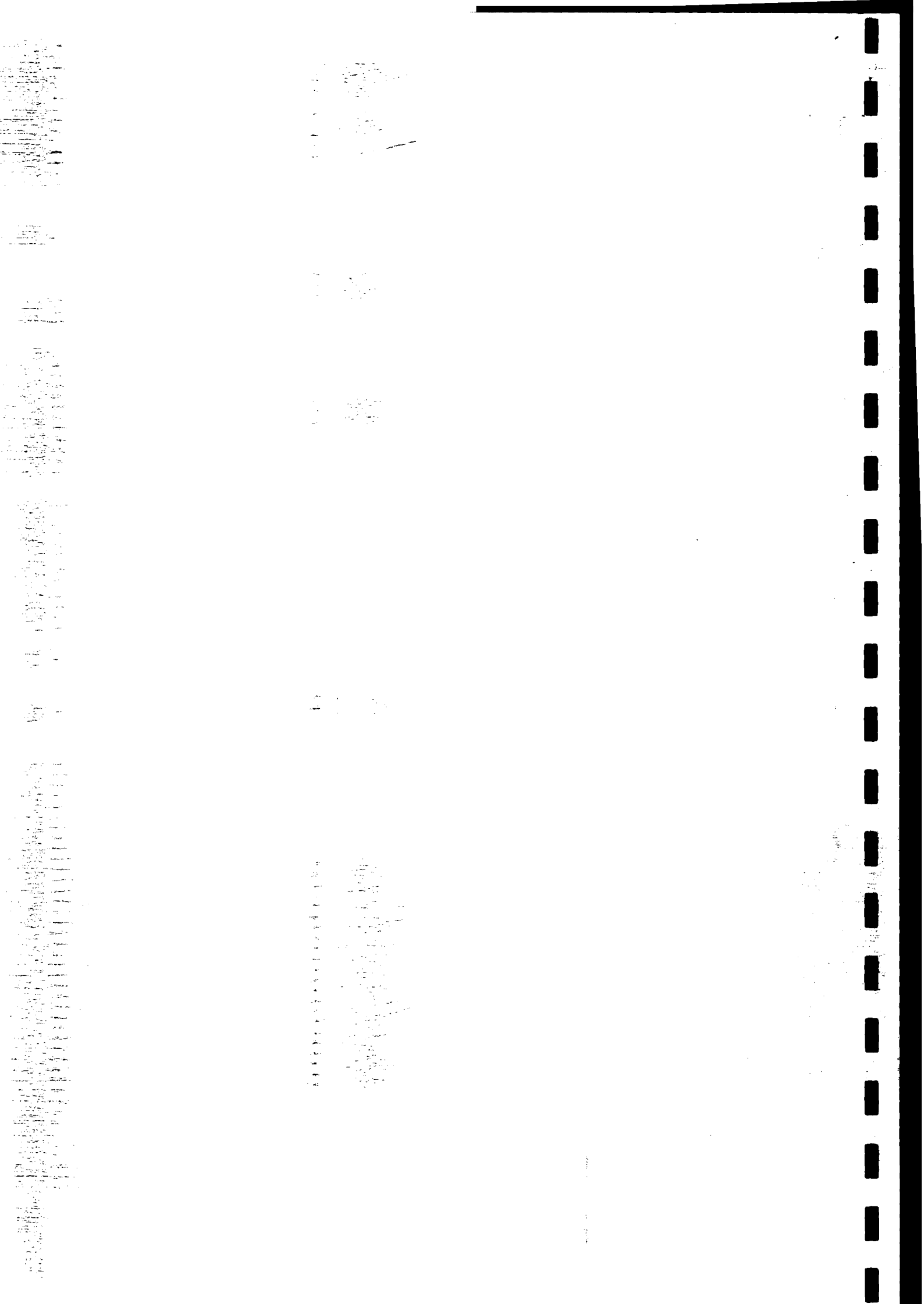
SCHEMA DE L'ORGANIGRAMME
DE LA DIRECTION NATIONALE DE TRANSPORT



MALI CONSUMPTION OF PETROLEUM FUEL PRODUCTS
 REVISED ESTIMATE OF TOTAL MARKET, 1986-89
 Assumes 3½ p. a. Growth Gasoline, Gasoil From 1985

	tonnes				
	1985	1986	1987	1988	1989
LPG	266	422	536	667	738
Gasoline -Premium	813	866	1,035	1,146	1,334
Gasoline -Regular	57,439	59,152	80,437	62,755	64,643
Avgas	425	445	332	419	236
Kerosene	13,020	13,387	13,150	12,527	14,287
Jet fuel	16,402	13,922	12,533	13,841	16,887
Gasoil	51,303	52,842	54,427	55,060	57,742
Diesel oil	20,970	19,630	22,764	26,107	27,411
Fuel oil	6,158	5,057	5,377	6,832	5,414
	-----	-----	-----	-----	-----
TOTAL	166,736	166,044	171,100	130,364	138,747

Source: Etude sur la révision du système de prix et de taxation des produits pétroliers au Mali
 (William G. Matthews)



■ , Prix Moyen à la T/K

en Fonction de la Quantité Transportée
et de la Distance Parcourue

Caractéristiques en Distance (km)	Caractéristiques de Quantité (t)	Poids	Prix Moyen (FCFA)	Coeff. de Variation
Moins de 25	moins de 11	29	190,87	0,27
de 25 à 75	moins de 11	74	129,17	0,46
de 75 à 200	moins de 10	48	70,88	0,52
de 200 à 500	moins de 10	46	58,35	0,61
plus de 500	moins de 10	27	28,20	0,40
de 75 à 500	de 10 à 25	79	41,17	0,37
plus de 500	de 10 à 25	60	25,87	0,28
moins de 500	plus de 25	66	30,10	0,51
plus de 500	plus de 25	105	21,39	0,21

Source: Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique subsaharienne, Cas du Mali, Juillet 1989, par LET-INRETS.

ALJN01/PRDOMOY.MT3

RCFM - Résultats 1989-1990

TRAFIC	EXERCICE		PREV BUDG	CONTRAT-PLAN		EGARTS EN %			
	1990	1989		HAUT	BAS	90	REAL		
						89	BUD	CPH	CPB
<u>VOYAGEURS (Nb)</u>									
- NATIONAL	353 875	791 163	867 000	1 059 660	867 000	+8	-1	-19	-1
- INTER	77 358	70 513	80 040	95 340	73 000	+9,7	-3	-19	-1
<u>TOTAL</u>	931 233	861 676	947 040	1 155 000	945 000	+8	-2	-19	-1
VK (10 ⁶)	199	184,2	205	275	225	+8	-3	-27	-11
<u>MARCHANDISES</u> (TONNES)									
- IMPORT	329 066	365 140	355 000			-10	-7		
- EXPORT	104 715	97 940	90 000			+7	-16		
- NATIONAL	76 880	64 170	62 950			+20	-22		
- DETAIL	15 968	16 204	16 000			-1			
<u>TOTAL</u>	526 629	543 454	523 950	523 000	428 000	-3		+1	+23
VK (10 ⁶)	255	253	264	242	198	-3	-3	+5	+29

Source: RCFM

LES CORRIDORS INTERNATIONAUX ACUTELS ET POTENTIELS DU MALI

Corridors Origine-Destination	Route N°	Statut (P)	Distance Totales (KM)	Route	Rail	Fleuve	Port	Pays de Transit	Mode
Bamako-Dakar	S1	E	1240		1240		Dakar	Senegal	Rail
Bamako-Dakar (via Kenieba)	S2	P	1230	1230			Dakar	Senegal	Road
Bamako-Dakar (via Kayes)	S3	P	1290	1290			Dakar	Senegal	Road
Bamako-Abidjan	15	E	1225	1225			Abidjan	C.Ivoire	Road
Bamako-Abidjan (via Ouagadougou)	16	E	1177	569	608		Abidjan	C.Ivoire	Road/Rail
Bamako-San Pedro (via Bougouni)	17	P	1091	1091			S. Pedro	C.Ivoire	Road
Bamako-Conakry (via Kankan)	G9	P	1106	1106			Conakry	G.Conakry	Road
Bamako-Koulikoro	M11	P	1425	1425			Koulikoro	Mali	Road
Abidjan-Bamako (via Bobo)	B12	E	1798	480	798		Abidjan	BURKINA C.Ivoire	Road/Rail
Abidjan-Bamako (via Bobo)	B13	E	1168	370	798		Abidjan	BURKINA C.Ivoire	Road/Rail
Tema-Bamako	B14	E	1392	1118	274		Tema	BURKINA Ghana	Road/Rail

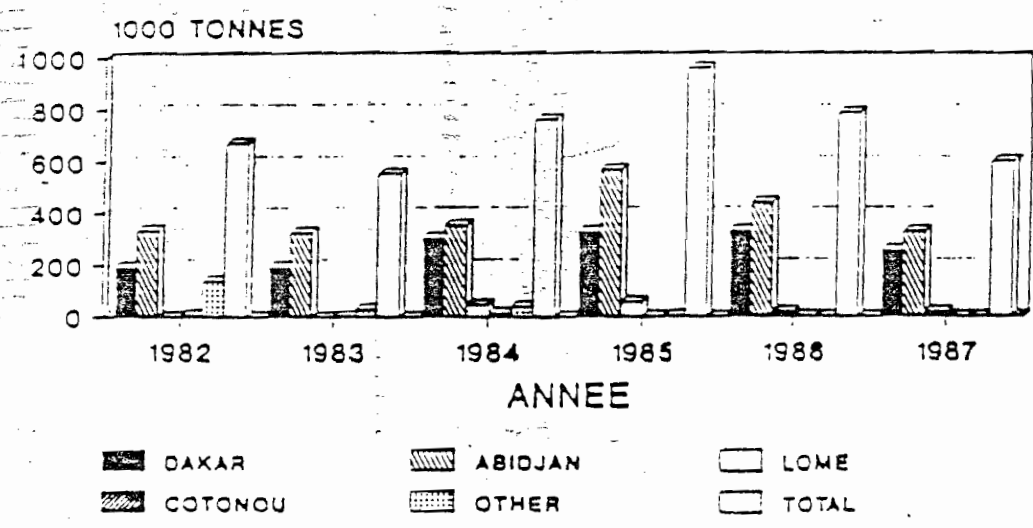
Source: Rapport du 13 février 1989. Les Corridors de Transport du Sahel: le Cas du Mali. (Banque mondiale, Région Afrique, Département Technique, Division Infrastructures)

TRAFFIC TOTAL INTERNATIONAL ORIG./DEST. AU MALI PAR ROUTE (1000 TONNES)

ROUTE	1982	%	1983	%	1984	%	1985	%	1986	%	1987	%	
Dakar	IMPORTS	167.0	33	167.0	35	275.3	41	295.7	34	291.2	42	201.8	44
	EXPORTS	25.0	5	25.5	34	29.2	32	32.5	38	38.5	38	53.2	41
	SOUS TOTAL	192.0	29	192.5	35	304.5	40	328.2	34	329.8	42	255.0	43
Abidjan	IMPORTS	191.0	38	274.5	58	305.2	48	520.0	59	377.9	55	251.3	55
	EXPORTS	143.0	35	49.7	35	49.9	55	48.6	54	62.0	62	77.1	59
	SOUS TOTAL	334.0	50	324.2	59	355.0	47	568.6	59	439.9	58	328.4	58
Lome	IMPORTS	0.0	0	0.0	0	46.0	7	55.5	6	17.3	3	4.3	1
	EXPORTS	0.0	0	0.0	0	0.0	0	2.4	3	0.0	0	0.0	0
	SOUS TOTAL	0.0	0	0.0	0	46.0	6	57.9	6	17.3	2	4.3	1
Cotonou	IMPORTS	7.0	1	5.0	1	14.2	2	3.0	0	1.3	0	0.0	0
	EXPORTS	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0
	SOUS TOTAL	7.0	1	5.0	1	14.2	2	3.0	0	1.3	0	0.0	0
Other	IMPORTS	137.0	27	29.9	6	31.5	6	0.9	0	1.7	0	0.0	0
	EXPORTS	0.0	0	0.7	1	11.0	12	4.4	5	0.1	0	0.4	0
	SOUS TOTAL	137.0	20	30.6	6	42.5	6	5.4	1	1.8	0	0.4	0
TOTALS	IMPORTS	502.0	100	478.3	100	872.2	100	875.0	100	689.4	100	467.5	100
	EXPORTS	188.5	100	76.0	100	90.0	100	85.9	100	100.8	100	130.7	100
TOTAL	TOTAL	670.5	100	552.3	100	762.3	100	961.0	100	790.1	100	588.1	100

Source: ONT, MALI 1987

TRAFFIC INTERNATIONAL TOTAL
(EXPORTS+IMPORTS) ORIGINE/DESTINE
AU MALI

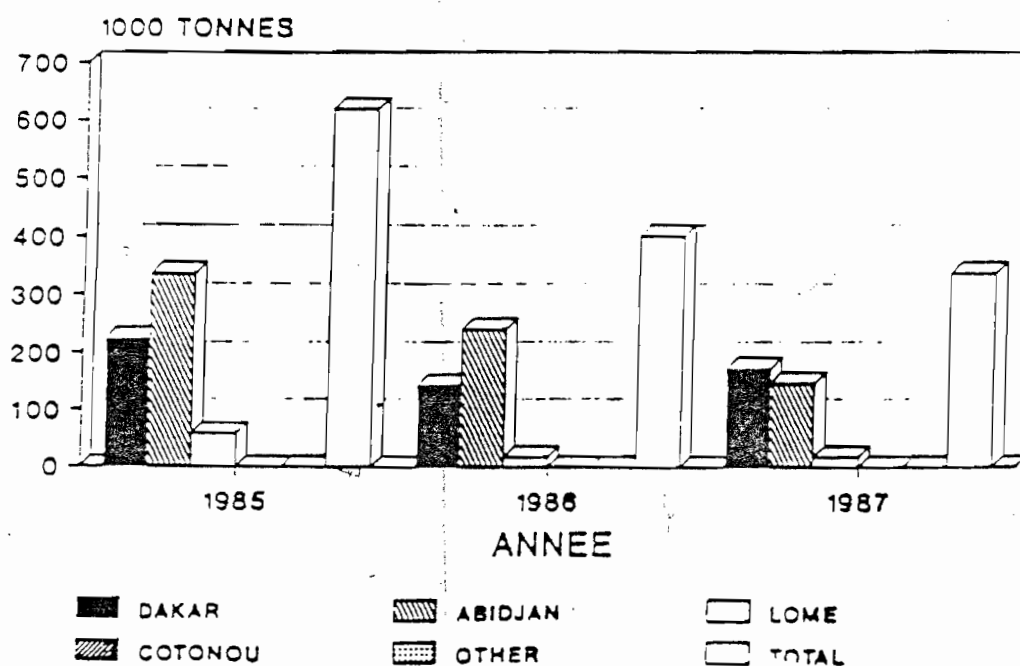


Source: Rapport du 13 février 1989. Les Corridors de Transport du Sahel: le Cas du Mali. (Banque mondiale, Région Afrique, Département Technique, Division Infrastructures)

TRAFIC TRANSIT* ORIGINE/DESTINÉ AU MALI PAR PORT (1000 TONNES)							
PORT		1985	%	1986	%	1987	%
Dakar	IMPORTS	214	38	134	41	158	61
	EXPORTS	10	17	9	13	15	19
	SOUS TOTAL	224	36	143	36	173	61
Abidjan	IMPORTS	289	52	179	54	84	32
	EXPORTS	47	80	42	87	63	81
	SOUS TOTAL	336	54	241	60	147	44
Lome	IMPORTS	58	10	17	5	17	7
	EXPORTS	2	3	0	0	0	0
	SOUS TOTAL	58	9	17	4	17	5
Cotonou	IMPORTS	0	0	0	0	0	0
	EXPORTS	0	0	0	0	0	0
	SOUS TOTAL	0	0	0	0	0	0
Other	IMPORTS	0	0	0	0	0	0
	EXPORTS	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0	0	0	0
TOTALS	IMPORTS	559	100	330	100	259	100
	EXPORTS	59	100	71	100	78	100
		618	100	401	100	337	100

* Source: ONT, MALI 1987
STATISTIQUES DES PORTS

TRAFIC TRANSIT, (EXPORTS+IMPORTS)



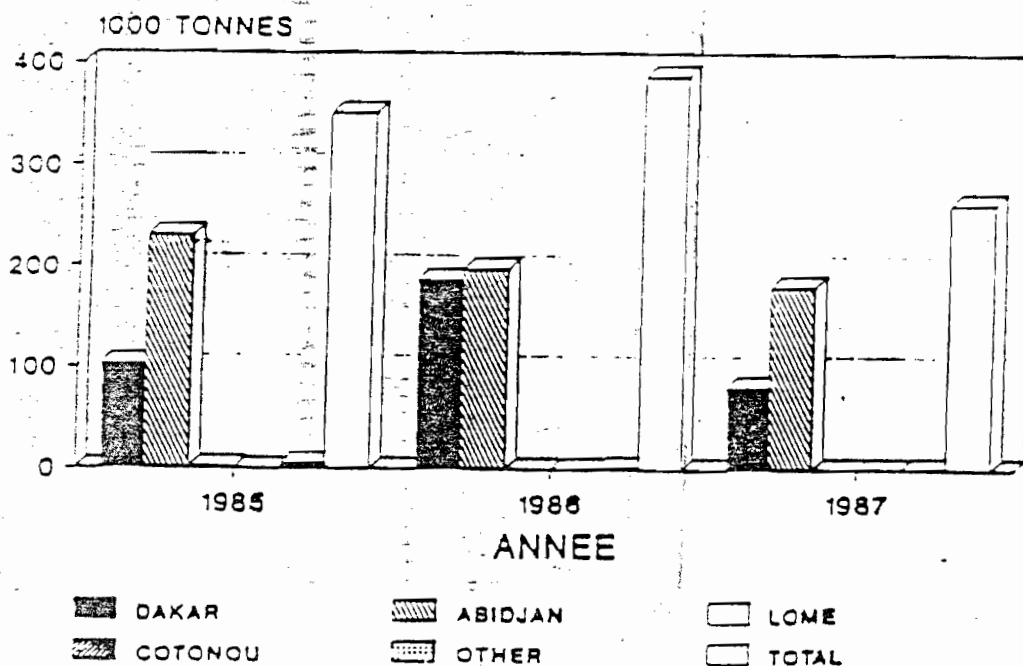
Source: Rapport du 13 février 1989. Les Corridors de Transport du Sahel: le Cas du Mali. (Banque mondiale, Région Afrique, Département Technique, Division Infrastructures)

TRAFIC REGIONAL ORIGINE/DESTINE AU MALI PAR ROUTE (1000 TONNE)

ROUTE	1985	%	1986	%	1987	%	
Dakar	IMPORTS	81	26	157	44	43	19
	EXPORTS	22	60	30	100	38	73
	SOUS TOTAL	103	29	187	48	81	29
Abidjan	IMPORTS	230	73	198	55	157	75
	EXPORTS	0	0	0	0	14	27
	SOUS TOTAL	230	65	198	51	171	68
Lome	IMPORTS	0	0	0	0	13	6
	EXPORTS	2	5	0	0	0	0
	SOUS TOTAL	2	1	0	0	13	5
Cotonou	IMPORTS	3	1	1	0	0	0
	EXPORTS	0	0	0	0	0	0
	SOUS TOTAL	3	1	1	0	0	0
Other	IMPORTS	0.9	0	1.5	0	0	0
	EXPORTS	4.4	12	0.2	0	0.4	1
	SOUS TOTAL	5.3	2	1.7	0	0.4	0
TOTALS	IMPORTS	314.9	100	357.8	100	223	100
	EXPORTS	36.4	100	30.1	100	52.4	100
	TOTAL	351.3	100	387.7	100	275.4	100

Source: JNT, MALI 1987
STATISTIQUES DES PORTS

TRAFIC REGIONAL (EXPORTS+IMPORTS)

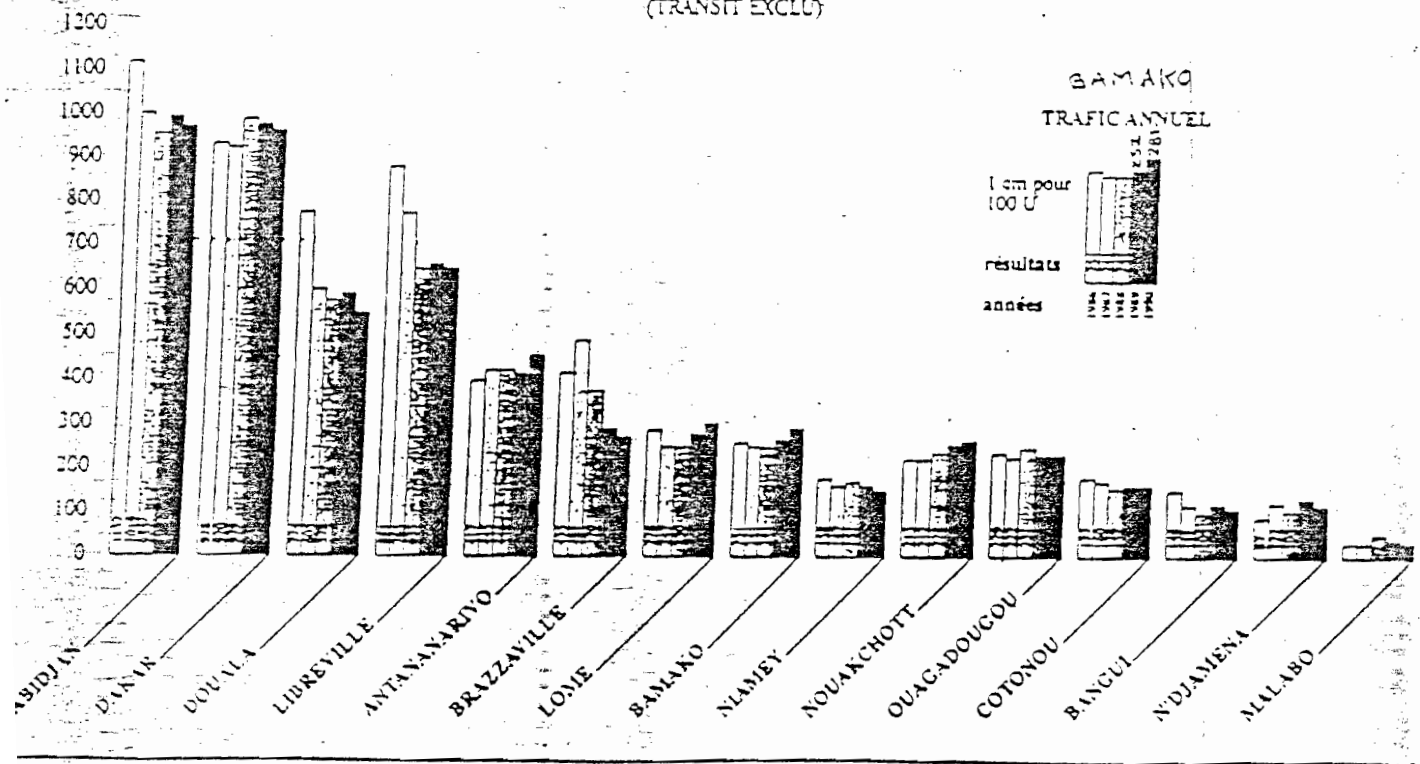


Source: Rapport du 13 février 1989. Les Corridors de Transport du Sahel: le Cas du Mali. (Banque mondiale, Région Afrique, Département Technique, Division Infrastructures)

Comparaison Economique
des différents corridors internationaux du Mali, 1987

Cost Components, per Ton, 1987 (Costs in CFA/ton)	Dakar Route	Abidjan Route	Lomé Route
A. Direct Costs =			
a Shipping Rate	28 812	32 122	37 417
b Freight-forwarders	6 832	3 937	2 197
c Port Charges	4 558	9 957	7 049
d Informal Charges	706	1 001	1 370
e Other Transit Fees	587	139	4 237
f Loss and Damage	2 361	3 258	2 841
g Inventory Costs	5 520	7 055	7 327
h EMAs Costs	500	500	2 450
i Reliability	333	496	1 092
j Guarantee Tax	0	1 950	3 754
k Land Transit Charges	23 821	28 664	33 874
Total Direct Costs of Transit (A)	74 009	89 658	103 608
B. Breakdown of Direct Costs			
B1-Direct Costs in Transited Country (B)	34 154	28 479	30 774
% of Transit Costs (A)	46,1%	31,8%	29,7%
B2-Direct Costs in Mali (C)	21 215	36 898	39 900
% of Transit Costs (A)	28,7%	41,2%	38,5%
B3-Direct Costs in Other Countries (D)	10 426	12 873	21 674
% of Transit Costs (A)	14,1%	14,4%	20,9%
C. Indirect Benefits for Transited Country			
Total Indirect Costs in Transited Country (E)	7 525	7 520	4 446
Total Direct Costs in Transited Country	34 154	28 479	30 774
Value Added by Direct Costs (V)	28 236	24 791	27 519
Balance (Net Economic Benefit) (V-E)	20 711	17 271	22 872
% of Transit Costs (A)	28%	20%	22%
D. Indirect Costs for Landlocked Country (Mali)			
Net Indirect Costs in Mali (F)	7 916	633	1 578
Total Direct Costs within and outside Mali (A)	74 009	89 658	103 608
Balance (Net Economic Cost for Mali) A+F	81 925	90 293	105 186
% of Transit Costs (A)	111%	101%	102%

TRAFIC DES AEROPORTS PRINCIPAUX DE L'ASECNA
 EVOLUTION RECENTE 1986-1990 EN UNITES DE TRAFIC
 (1 UNITE DE TRAFIC = 1000 PASSAGERS OU 100 TONNES DE FRET OU DE POSTE
 (TRANSIT EXCLU))



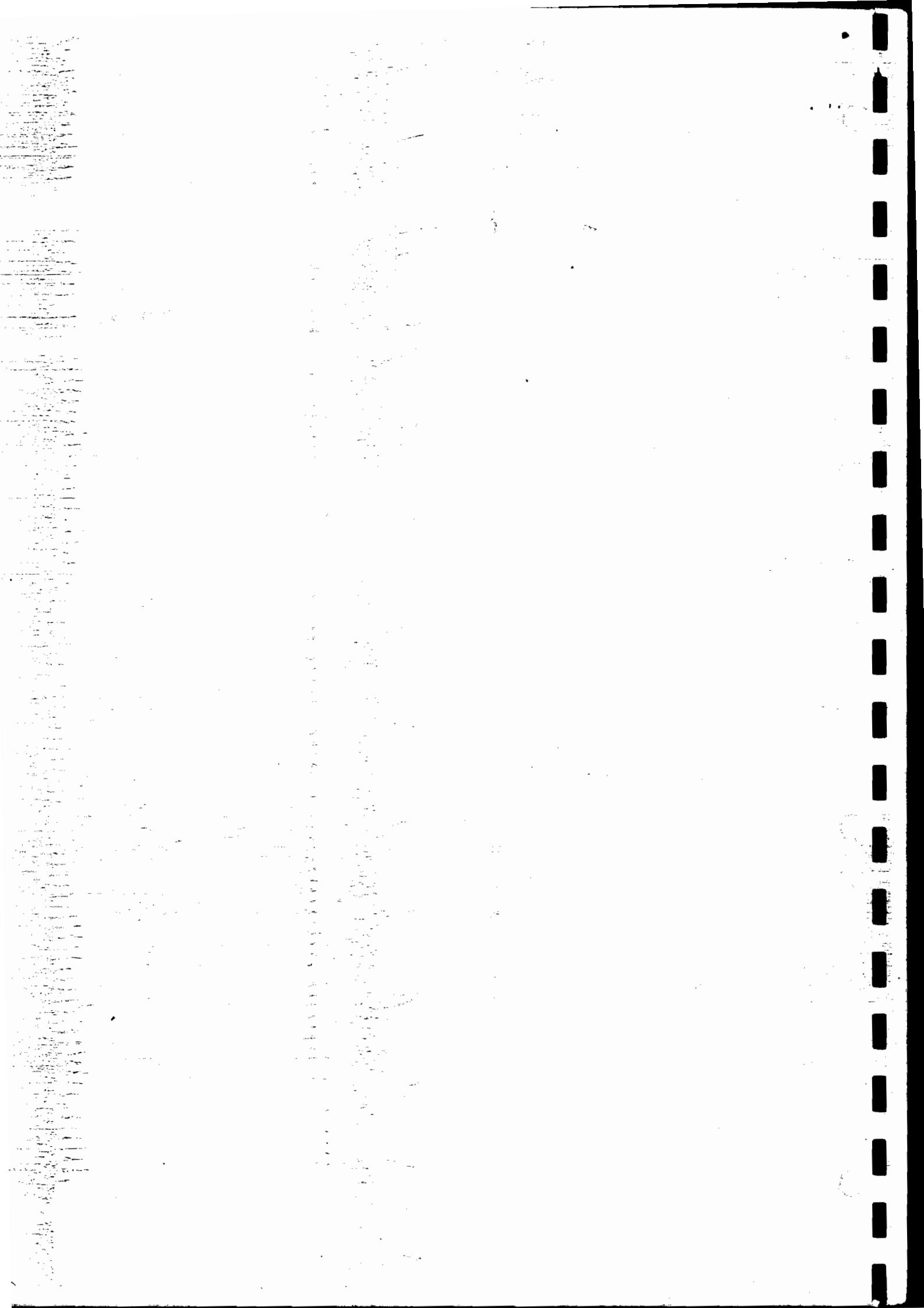
VARIATION DES LIAISONS INTERNATIONALES REGULIERES
AVEC L'AEROPORT DE BAMAKO-SENOU

ANNEXE 3-9

ARRIVEE + DEPART

ESCALES	PASSAGERS					FRETE EN KG		VARIATION
	1984	1985	1986	1987	1988	1987	1988	
AFRIQUE								+ 44,99
ABIDJAN	27.527	33.925	41.950	39.567	40.293	317.950	451.006	+ 16,29
BAKAR	20.838	21.931	23.084	20.053	18.793	630.060	732.671	+ 123,55
BEHANDY	4.950	4.882	3.691	3.202	3.336	32.597	74.500	+ 1344,52
CONAKRY	4.603	7.937	2.201	4.014	4.633	2.134	30.826	+ 21,13
ALGER	4.558	2.785	3.687	5.896	6.578	16.300	19.745	- 12,22
COUAGA	4.383	3.760	4.322	4.323	3.743	17.810	15.633	+ 459,86
BOBO	897	773		669	851	167	935	+ 519,53
KOBE	3.638	3.867	3.553	3.391	3.384	978	6.059	- 48,22
ROME	2.292	1.162	1.050	1.909	1.558	20.993	10.870	- 55,71
OTONOU				898	679	16.825	7.451	-
Lagos			1.033	454	224	-	-	- 20,10
RAZZA				1.800	2.327	22.645	18.094	+ 44,16
DOUALA				649	496	1.528	2.203	+ 60,65
PROVIA			562	619	775	69.810	112.151	-
CASA				495	4.496	-	75.777	- 39,44
BAMAKO-SENOU				124	1.847	28.625	17.335	+ 48,77
TRIPOLE				557	576	1.298	1.931	+ 64,56
ANDRES A.	1.328	2.569	2.684	3.687	4.191	18.313	30.136	+ 152,37
AUTRES AFRIQUE	3.407	4.587	5.360	2.254	810	25.023	63.150	+ 37,49
AFRIQUE	81.227	89.501	90.281	94.461	99.590	1.223.056	1.620.473	- 0,76
EUROPE								+ 3,22
PARIS	47.845	51.547	53.628	53.508	51.277	5.079.883	5.041.360	- 2,94
MOCCO	4.060	5.687	5.145	5.095	5.305	19.118	19.734	+ 18316,67
BRUXELLES		4.225	4.606	5.972	7.449	264.870	257.081	- 0,11
AUTRES EUROPE	593	343	290	178	436	216	39.780	+ 6,85
TOTAL EUROPE	52.498	61.822	63.669	64.753	64.457	5.364.087	5.357.955	-
TOTAL GENERAL	133.727	151.323	153.950	159.214	164.057	6.587.143	7.038.428	

Source : Direction Nationale de L'Aviation Civile du Mali



MALI

ALGERIA

TRANSPORT NETWORK
RESEAU DE TRANSPORT

- DESIGNATED AIRPORTS / PORTS / AIRLINES / AIRWAYS / AIRPORTS
- REGIONAL AIRPORTS / PORTS / AIRLINES / AIRWAYS / AIRPORTS
- ▲ AIRPORTS / PORTS / AIRLINES / AIRWAYS / AIRPORTS
- PAVED ROADS / ROUTES / HIGHWAYS
- PAVED ROAD UNDER CONSTRUCTION / ROUTES UNDER CONSTRUCTION
- UNPAVED ROADS / ROUTES / HIGHWAYS
- EARTH ROADS / ROUTES / HIGHWAYS
- IMPROVED TRACKS / RAILS / RAILWAYS
- UNIMPROVED TRACKS / RAILS / RAILWAYS
- FERRY BOATS / RIVERS / LAKE / MARSHES / SWAMPY AREAS / WETLANDS
- RAILROADS / RAILWAYS
- NAVIGABLE RIVERS / RIVERS / LAKE / MARSHES / SWAMPY AREAS / WETLANDS
- FLOOD PLAINS / ZONES OF FLOODING
- INTERNATIONAL AIRPORTS AND MARITIME AIRWAYS / AIRWAYS
- INTERNATIONAL BOUNDARIES / INTERNATIONAL BOUNDARIES

MAURITANIA

NIGER

BURKINA FASO

MAURITANIA

MALI

GUINEA

SENEGAL

