

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

SECRETARIAT GENERAL

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

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

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

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

RAPPORT FINAL

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

Mars 2006

SOMMAIRE

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

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

ABREVIATIONS ET SIGLES

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

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

I. CONTEXTE GENERAL

Le Mali est un vaste pays continental d'une superficie de 1 241 238 km² dont les 2/3 sont désertiques et sahéliens. Il est situé dans la partie nord de l'Afrique de l'Ouest et partage plus de 7200 km de frontières avec sept pays voisins dont : le Sénégal à l'Ouest, la Guinée et la Côte d'Ivoire au Sud, le Burkina Faso et le Niger à l'Est et l'Algérie et la Mauritanie au Nord.

Le Pays comprend huit (8) régions administratives plus un District (Bamako) et est caractérisé par son double enclavement (intérieur et extérieur) qui rend son développement socio-économique tributaire des transports et particulièrement des transports internationaux de marchandises. Bamako, la capitale économique et politique du pays, est situé à près de 1000 km de Conakry, le port maritime le plus proche. La densité routière réelle est actuellement de 1,33 km/100 km² contre une densité cible de 7,17 km/100 km². Cette densité est parmi les plus faibles du monde et de la sous-région (3,1 km/100 km² pour la CEDEAO et 4,7 km/100 km² pour le continent africain) mettant ainsi en exergue le degré d'enclavement du Mali.

La population malienne, peu dense et clairsemée surtout au Nord, est évaluée à près de 10 millions d'habitants en 1998 avec un taux d'accroissement moyen de 2,1% par an. La densité moyenne de la population est de 8 hts/km², dont 26 hts/km² dans la région la plus peuplée du pays (Ségou) et 0,16 ht/km² dans la région la moins peuplée (Kidal). Seulement 10% de la population du pays vivent sur 75% du territoire national (régions nord).

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

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

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

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

II. PROCESSUS DE LA CONSULTATION SECTORIELLE

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

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

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

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

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

III. OBJECTIFS DE LA CONSULTATION SECTORIELLE

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

3.1. OBJECTIF GENERAL

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

3.2. OBJECTIF SPECIFIQUE

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

A ce titre, la consultation vise entre autres à :

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

IV. DIAGNOSTIC SOMMAIRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

4.1. CADRE INSTITUTIONNEL ET RÉGLEMENTAIRE

4.1.1. CADRE INSTITUTIONNEL

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

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

4.1.1.1. SERVICES CENTRAUX

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

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

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

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

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

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

4.1.1.2. SERVICES RATTACHÉS

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

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

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

4.1.1.3. ORGANISMES PERSONNALISÉS

- Etablissements Publics à Caractère Administratif (EPA)

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

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

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

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

- Société d'Etat

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

- Etablissements Publics à Caractère Industriel et Commercial (EPIC)

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

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

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

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

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

- Etablissement Public à caractère Scientifique et Technologique (EPST)

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

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

- Etablissements Publics à Caractère Professionnel (EPP)

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

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

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

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

- Association

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

- Autre organisme

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

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

4.1.1.4. CADRE DÉCONCENTRÉ ET DÉCENTRALISÉ

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

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

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

4.1.1.5. COOPÉRATION INTERNATIONALE

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

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

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

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

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

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

4.1.2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

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

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

Ces différents codes et lois traitent, entre autres :

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

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

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

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

transit routiers.

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

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

4.2. OFFRE DE TRANSPORT

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

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

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

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

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

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

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

4.2.1. LES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

4.2.1.1. INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS ROUTIERS

4.2.1.1.1. INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Le réseau routier classé du Mali compte 89.024 km, dont 14.102 km de routes nationales (15,8%) ; 7.052 km de routes régionales (8%); 28.929 km de routes locales (32,5%) et 38.941 km de routes communales (43,7%). Ce réseau, classé en fonction de la nouvelle décentralisation du pays, a été élaboré pour permettre le désenclavement total du territoire malien, c'est-à-dire des 8 régions administratives, du District de Bamako, des 49 cercles, des 703 communes et des 11725 localités du Mali. La densité routière correspondante est de 7,17 km/100 km². Il est détaillé par catégorie routière dans le tableau 4.1 ci – après.

Tableau 4.1

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

Source : CDMT 2005

1°. LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS REALISES

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

La densité routière réelle actuelle est de 1,33 km/100 km², soit 18,5% de la densité cible (7,17 km/100 km²). Elle est donc parmi les plus faibles du monde et de la sous-région (3,1 km/100 km² pour la CEDEAO et 4,7 km/100 km² pour le continent africain).

1.1. Evolution des investissements routiers

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

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

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

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

En résumé, en 45 ans, le Mali a construit 15620 km de routes toutes catégories confondues, soit en moyenne 347 km par an, dont 75 km de routes bitumées, 41 km de routes en terre moderne et 231 km de pistes améliorées. La densité routière quant à elle, est passée de 0,07 à 1,33 km/100km² ; soit une augmentation de 1,26 en 45 ans.

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

Tableau 4.2

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

Source : DNR/Consultant

1. 2. Etat actuel des investissements routiers

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

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

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

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

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

Tableau 4.3

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

Source : DNR/Consultant

1. 3. Capacités physiques des investissements

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

Capacités physiques moyennes minimales des routes bitumées :

Tableau 4.4

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

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

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

Tableau 4.5

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

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

1.4. Le trafic routier actuel

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

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

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

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

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

Tableau 4.6

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

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

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

1.5. L'exploitation des routes au Mali

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

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

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

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

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

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

1.6. Les corridors routiers internationaux

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

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

Les principaux corridors routiers sont :

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

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

1.7. Normalisation routière

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

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

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

2°. L'ENTRETIEN DES ROUTES AU MALI

2.1. Evolution et performance globale de l'entretien routier

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

Décennie 1960 - 1970

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

Décennie 1970 – 1980

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

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

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

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

Ces mesures sont les suivantes:

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

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

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

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

Décennie 1980 – 1990

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Décennie 1990 – 2000 et après

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Privatisation de l'entretien courant

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3°. FINANCEMENT DES ROUTES AU MALI

3.1. Evolution générale

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

3.2. Evolution récente

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

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

Tableau – 4.7

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

Source : DNR/Consultant

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

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

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

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

3.3. Financement de l'entretien routier

3.3.1. Evolution générale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.2. Situation actuelle

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

Besoins de financement

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

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

Tableau 4.8

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

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

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

Tableau 4.9

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

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

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

Budget de l'Autorité Routière

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

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

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

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

Tableau 4.10

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

Source : Autorité Routière

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

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

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

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

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

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

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

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

4°. GESTION DES ROUTES AU MALI

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

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

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

4.2.1.1.2. EQUIPEMENTS ROUTIERS

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

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

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

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

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

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

4.2.1.1.3. PROBLEMES RENCONTRES

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

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

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

4.2.1.2. INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS FERROVIAIRES

4.2.1.2.1. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

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

Les 643 km de voie principale représentent le tronçon malien de la voie ferrée Dakar – Bamako – Koulikoro vieille d'un siècle, qui relie le Mali au Sénégal sur 1287 km et qui constitue l'un des axes principaux de désenclavement extérieur et intérieur du Mali. La densité ferroviaire est de 0,59 km/1000 km², l'une des plus faibles d'Afrique, dont la densité moyenne est de 2,7 km /1000 km².

Le développement futur du réseau ferroviaire du Mali devra s'inscrire dans le cadre du projet sous – régional d'interconnexion des voies ferrées ouest-africaines. Ce projet devra permettre l'industrialisation et la structuration rapide des pays sahéliens tel que le Mali, actuellement trop dépendant des pôles industriels côtiers. Sa réalisation nécessitera cependant, la mobilisation de fonds très importants et la mise en valeur des ressources minières potentielles de la sous-région.

1°. Etat du réseau ferroviaire

L'état du réseau ferroviaire est globalement mauvais. En effet, en 2002, 84% des rails (540 km) étaient vieux de 40 ans et la réhabilitation de 134 km de voie est prévue dans le cadre du PACT. Dans le cadre de la concession, l'opérateur privé TRANSRAIL prévoit la réhabilitation du reste de la voie ferrée et l'acquisition de matériel roulant pour un coût estimé à 40 milliards de francs CFA.

2°. Capacité de la voie ferrée

La capacité théorique de la voie ferrée Dakar – Bamako est d'un million de tonnes par an. Les prévisions de trafic marchandises de TRANRAIL en 2011 sont de 844 000 tonnes, soit un taux d'accroissement moyen annuel de 8,9% par rapport à 2004 où le trafic est de 464 000 tonnes. Si ce rythme est maintenu, la voie ferrée sera donc saturée vers 2015.

Hormis les travaux d'entretien et de réhabilitation nécessaires, des aménagements supplémentaires sur le réseau ferroviaire seront donc nécessaires à partir de 2015 pour soutenir le rythme d'accroissement du trafic prévu par TRANRAIL.

3°. Gestion et exploitation de la voie ferrée

Depuis octobre 2003, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation de la voie ferrée Dakar – Bamako furent concédés à la Société TRANSRAIL pour une durée de vingt cinq ans. Un comité technique a été créé à cet effet pour le suivi de l'impact de la concession.

Il y'a lieu de souligner toutefois que depuis 1995, le tronçon Koulikoro – Bamako (60 km) est sous exploité à cause de la concurrence routière.

4.2.1.2.2. EQUIPEMENTS FERROVIAIRES

Les ateliers de Korofina, les ateliers et dépôt de Kayes constituent l'ossature des équipements de maintenance du matériel. Les gares ferroviaires sont une dizaine dont les plus importantes sont celles de Bamako, Kati et Kayes. Bamako dispose actuellement de deux gares ferroviaires, dont l'une pour les passagers au niveau de l'ancienne gare et l'autre pour les marchandises au niveau de Korofina construite sous le PST 1 pour plus de 3 milliards de francs CFA.

Cependant, compte tenu de la sous exploitation du tronçon Bamako – Koulikoro de la voie ferrée depuis les années 1995 à cause de la concurrence routière, la présence des gares ferroviaires au centre de Bamako hypertrophié et à la sortie Est de la capitale, alors que tous les courants d'échanges ferroviaires principaux avec elle se situent à l'Ouest (trafics national et international), constitue, contre toute logique, une entrave majeure au développement harmonieux et durable de la capitale malienne, qui se densifie de plus en plus et où la mobilité des biens et des personnes joue un rôle déterminant.

Aussi, dans la perspective de l'augmentation du trafic ferroviaire et de l'insécurité grandissante qui en résulterait dans la traversée de la ville de Bamako, il est donc recommandé de faire une étude de transport multimodal à Bamako qui devrait aboutir à la réalisation d'une voie rapide de Kati jusqu'à Moribabou à l'horizon 2010 et vers Koulikoro après. Une telle étude intégrera le transfert éventuel à Kati des gares et ateliers cités supra et le projet de construction du troisième pont de Bamako prévu à Sotuba.

Par ailleurs, la réouverture de certaines gares secondaires, fermées par TRANSRAIL est nécessaire pour la relance du trafic voyageur et le désenclavement des localités concernées.

4.2.1.2.3. PROBLEMES RENCONTRES

Les problèmes rencontrés se résument comme suit :

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

4.2.1.3. INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS AÉRONAUTIQUES ET MÉTÉOROLOGIQUES

4.2.1.3.1. INFRASTRUCTURES AÉRONAUTIQUES

Le réseau aéronautique du Mali compte actuellement 29 aérodromes dont 13 aérodromes principaux, 12 aérodromes secondaires et 4 aérodromes privés. Sur les 13 aérodromes principaux, 6 sont internationaux : Bamako-Sénou, Gao, Kayes Dag-Dag, Mopti Ambodedjo, Sikasso Dignangan et Tombouctou.

1°. Etat actuel

A part les aérodromes de Bamako-Sénou, Mopti, Tombouctou, Nioro, Kayes et sikasso qui ont bénéficié de travaux de réhabilitation ou qui sont en cours pour plus de 14 milliards dans le cadre du PST1, tous les autres aérodromes principaux et secondaires sont en très mauvais état et nécessitent des travaux de réhabilitation.

Avant les années 90, la DNAC bénéficiait d'un budget annuel d'entretien des pistes d'aérodromes de 12 millions de francs CFA, les travaux étant réalisés par Subdivisions des TP. Mais depuis 1990, cette contribution a été supprimée, mettant ainsi en péril la vie des pistes qui se sont très vite dégradées faute d'entretien. Aussi, l'entretien des aérodromes passe nécessairement par son financement régulier, éventuellement sur le fonds spécial ASECNA avec la participation des ADM.

2°. Capacité

Pour les aérodromes principaux, la longueur des pistes varie de 900 à 2700 m (Bamako-Sénou), la largeur de 30 à 45 m et la portance maximale est le Boing 747 pour la piste de Bamako-Sénou et le Boing 727 pour les autres aéroports internationaux. Il y'a lieu de souligner toutefois, que pour que les Boing 747 atterrissent actuellement sur la piste de Bamako-Sénou leur capacité doit être réduite de 20%. Ce qui est très pénalisant pour ce type d'aéronef. Aussi, le prolongement de cette piste de 500 m est envisagé pour recevoir les Boing 747 en pleine capacité.

Pour les aérodromes secondaires, la longueur des pistes varie de 900 à 1900 m, la largeur de 30 à 80 m et la portance maximale est de 5,7 tonnes.

Pour les aérodromes privés, la longueur des pistes varie de 800 à 2000 m, la largeur de 25 à 30 m et la portance maximale est de 40 tonnes.

3°. Gestion et exploitation

Les aérodromes de Bamako-Sénou, Gao et Mopti Ambodedjo sont gérés par l'ASECNA conformément à l'article 2 de la convention de Dakar. Les autres aérodromes principaux sont régis par l'article 10 de la même convention. Les aérodromes secondaires sont directement gérés par l'Etat (ANAC). La gestion et l'entretien des aérodromes privés sont assurés par les propriétaires sous le contrôle de l'ANAC.

L'exploitation commerciale des aérodromes est assurée par les ADM et le transport aérien par les compagnies locales et étrangères. Cependant, la mise en concession des

aéroports de Bamako-Sénou, Mopti et Tombouctou, envisagée dans le cadre du PST 1 et dont les négociations ont plusieurs fois échoué, doit être concrétisée à terme pour la relance du secteur.

Dans le cadre du développement du secteur, tous les aérodromes doivent être modernisés et/ou réhabilités.

4.2.1.3.2. EQUIPEMENTS AERONAUTIQUES

Ce sont des équipements de communication aéronautique, de navigation aérienne et de météorologie. Seuls les aérodromes internationaux sont suffisamment équipés, Bamako - Sénou étant le mieux équipé. Les autres aérodromes principaux souffrent par contre d'un manque d'équipements. Les aérodromes secondaires ne disposent pas d'équipements.

Dans le cadre du développement du secteur, tous les aérodromes doivent être équipés en fonction de leur standard et du trafic.

4.2.1.3.3. INFRASTRUCTURES METEOROLOGIQUES

Le réseau météorologique du Mali constitué de stations d'observations météorologiques comprend : 19 stations synoptiques dont 13 dans les aérodromes ; 50 stations secondaires climatologiques et agro-météorologiques ; 200 postes pluviométriques.

Les stations synoptiques de Bamako –Sénou, Gao et Mopti sont régies par l'article 2 de la Convention de Dakar (ASECNA) et les autres stations du réseau par l'article 10 de la même convention.

Dans le cadre du développement du secteur, l'entretien et le renforcement des stations météorologiques et des postes pluviométriques doivent être envisagés.

4.2.1.3.4. EQUIPEMENTS METEOROLOGIQUES

Ce sont des appareils de collecte et de transmission des paramètres du temps et du climat (température, vent, pression, pluies, etc...) qui équipent les stations d'observations météorologiques et dont l'installation et la maintenance sont assurées par l'ASECNA. D'une manière générale, ces équipements et installations sont vétustes et souffrent d'un manque d'entretien.

Dans le cadre du développement du secteur, l'entretien et le remplacement des équipements des stations météorologiques et des postes pluviométriques sont à envisager.

4.2.1.3.5. PROBLEMES RENCONTRES

Les problèmes rencontrés se résument comme suit :

- faiblesse du réseau aéronautique et météorologique;
- mauvais état général du réseau existant;
- absence de planification de l'entretien du réseau ;

- insuffisance d'équipements ;
- mauvais état général des équipements existants.

4.2.1.4. INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS FLUVIAUX

4.2.1.4.1. INFRASTRUCTURES FLUVIALES

Le réseau fluvial du Mali compte 2334 km, dont 1551 km de voies principales et 783 km de voies secondaires. Le réseau national compte 1308 km de voie navigable sur le fleuve Niger de Koulikoro à Gao. Le réseau international compte 243 km au Mali (sur un total de 1333 km), répartis entre le fleuve Niger pour 143 km de Bamako vers Kankan en Guinée et le fleuve Sénégal pour 100 km de Kayes à Saint – Louis au Sénégal.

Le réseau local, utilisé essentiellement pour le transport local, compte 783 km de voies navigables par les pirogues et les pinasses et réparties entre les affluents et confluents du fleuve Niger (Bani, Barra Issa et Diaka) et les canaux de l'office du Niger.

1°. Etat actuel

Le réseau fluvial est caractérisé essentiellement par l'insuffisance d'eau et l'ensablement surtout du réseau principal, qui rendent son exploitation difficile, voire précaire. A part les canaux de l'Office du Niger qui sont relativement en bon état pour des besoins de l'irrigation, l'état général du réseau fluvial naturel est donc mauvais. Le réseau fluvial principal a donc besoin de travaux de dragage de sable et de déroctage.

2°. Capacité

La capacité des cours d'eau principaux est estimée à plusieurs dizaines de millions de tonnes par an et cette capacité, malgré la faiblesse du niveau des eaux est largement sous exploitée.

3°. Gestion et exploitation

La gestion des infrastructures fluviales est assurée par le Ministère de l'Energie et de l'Eau à travers la Direction Nationale de l'Hydraulique, le Ministère de l'Environnement à travers la Direction de la Conservation des Ressources Naturelles et l'Agence du Bassin du Fleuve Niger (ABFN) et le Ministère de l'Equipement et des Transports à travers la DNTTMF. D'autres organismes internationaux sont également impliqués. Il s'agit de l'OMVS pour le fleuve Sénégal et de l'ABN pour le fleuve Niger qui relèvent du Ministère de l'Energie et de l'Eau.

Le fleuve Niger est exploité actuellement par la COMANAV pendant 5 à 6 mois dans l'année à cause de l'ensablement avancé du fleuve et par les pinassiers pendant 8 à 10 mois surtout de Mopti à Tombouctou. L'axe Bamako – Kankan long de 385 km est exploité pendant 5 à 6 mois dans l'année par des piroguiers et pinassiers. Les affluents et défluent du fleuve et les canaux de l'Office du Niger sont exploités par les piroguiers et les pinassiers.

Quant au fleuve Sénégal long de 948 km, il n'est plus exploité depuis 1980 par la COMANAV, mais par les piroguiers et les pinassiers locaux. Cependant, après la construction du barrage de Manantali, son aménagement et son exploitation sont prévus dans le cadre de l'OMVS (volet navigation).

Il y'a lieu de souligner toutefois, l'absence de code fluvial permettant classer les différentes voies qui composent le réseau fluvial du Mali et de régler leur exploitation.

Dans le cadre du développement des infrastructures de transports fluviales et compte tenu du déclin chronique de ce mode de transport, l'ensemble du réseau naturel doit bénéficier des travaux de dragage et/ou de déroctage permettant de créer un chenal navigable sur les voies principales accompagnés de travaux de balisage. Par ailleurs, l'élaboration d'un code fluvial est nécessaire.

4.2.1.4.2. EQUIPEMENTS FLUVIAUX

Le réseau fluvial compte actuellement une dizaine de ports fluviaux, dont les plus importants sont : Koulikoro, Ségou, Mopti, Tombouctou (Kabara) et Gao. Ces ports sont caractérisés par un sous équipement généralisé, l'insuffisance de quais et le mauvais état en général des quais existants. L'aménagement du fleuve Sénégal, nécessitera la construction d'un port à Ambidédi.

Dans le cadre du développement du secteur, la construction de nouveaux ports et quais, l'entretien des quais et l'équipement des ports existants sont à envisager.

4.2.1.4.2. PROBLEMES RENCONTRES

Les problèmes rencontrés se résument comme suit :

- mauvais état général du réseau existant;
- absence de planification de l'entretien du réseau;
- insuffisance d'équipements (quais);
- inadaptation de certains équipements;
- absence de code fluvial;
- manque d'organisation de la profession.

4.2.1.5. INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS DE FACILITATION DU TRANSPORT MARITIME

Le Mali dispose actuellement de six installations de facilitation du transport maritime ou entrepôts maritimes au Sénégal (EMASE), en Côte d'Ivoire (EMACI), au Togo (EMATO), en Mauritanie (EMAMAU), au Ghana (EMAGHA) et en Guinée (EMAGUI). Les investissements correspondants sont évalués à près de 2,7 milliards de francs CFA.

1°. Etat actuel

L'état actuel des entrepôts est satisfaisant, leur entretien étant régulièrement effectué.

2°. Capacité actuelle

La capacité actuelle et potentielle de stockage de ces installations relativement jeunes car réalisées de 1975 à 2004 est de 109 577 m², dont 39 000 m² de magasins couverts, 58 577 m² de terres – pleins et 12 000 m² de zone non aménagée mais disponible (EMASE). Pour augmenter la capacité de traitement des marchandises en transit aux ports maritimes et face à la diversification des voies d'accès du pays aux côtes maritimes, il est prévu la création à terme d'entrepôts à Banjul en Gambie et à Cotonou au Bénin, et de ports secs à Kayes et à Sikasso au Mali.

La création d'entrepôts à Alger en Algérie pour le désenclavement des régions de Kidal et de Gao doit être également envisagée. Par ailleurs, l'entretien et le renforcement des installations existantes doivent être prévus dans le cadre du développement du secteur.

3°. Gestion et exploitation

Les Entrepôts Maliens sont des services extérieurs de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux et jouent un rôle déterminant dans la facilitation du transport et le transit des marchandises (acconage, suivi des opérations de transports et de transit et perception des frais de passage).

Ils sont exploités par les Régies des chemins de fer (TRANSRAIL) et les opérateurs privés (chargeurs, transitaires et transporteurs). Cependant, l'exploitation des entrepôts est faite très inégalement. En effet, en 2000, les entrepôts d'Abidjan avec une capacité de 34000 m², soit 32% de la capacité totale, recevait 77% du trafic de transit malien pour un taux d'occupation de 47 tonnes au m²; tandis que ceux de Nouakchott et de Conakry n'avaient qu'un taux de 3 tonnes au m².

4°. Problèmes rencontrés

Les problèmes rencontrés sont les suivants.

- insuffisance de surface couverte;
- inégalité dans l'utilisation des différents entrepôts;
- engorgement des entrepôts.

4.2.2. LES MOYENS DE TRANSPORTS

4.2.2.1. PARC DE VÉHICULES ROUTIERS

En fin 2004, le parc routier total du Mali comptait 117 305 véhicules, dont 8575 motos (7,3%), 66012 véhicules particuliers (56,3%), 14096 véhicules de transport en commun (12%), 28123 véhicules lourds (24%) et 499 véhicules divers (0,4%). La part du District de Bamako était de 76,5%. Le parc est très vétuste avec 83,6% de véhicules de plus de 10 ans.

De 2000 à 2004, l'effectif du parc est passé de 78108 à 117305 véhicules, soit un taux de croissance moyen annuel de 10,7%.

4.2.2.1.1. PARC DE TRANSPORT MARCHANDISES

L'effectif du parc de marchandises en 2004 est de 28123 unités, dont 18238 camions et camionnettes (65%) et 9885 semi-remorques, remorques et tracteurs (35%). Le parc est très vétuste avec 84% de véhicules de plus de 10 ans. Le District de Bamako détient 69% de l'effectif.

De 2000 à 2004, l'effectif du parc routier de marchandises est passé de 23067 à 28123 unités, soit un taux de croissance moyen annuel de 5%, dont 4% par an pour les camions et 7,3% pour les remorques, les semi-remorques et tracteurs.

En 2004, le parc actif de transport de marchandises était de 8757 unités, soit les 31% du parc total, dont 4484 pour le transport solide (51%), 893 pour le transport liquide (10%) et 3380 tracteurs (39%). Ce chiffre confirme l'état de vétusté du parc, qui se dégrade d'année en année; un véhicule sur trois étant seulement disponible. Le taux de disponibilité du parc a en effet chuté de 40% en 1996 à 38% en 2000 et à 31% en 2004.

Les capacités du parc en 2004 sont les suivantes :

Transport solide :

- Transport international et/ou national : ce transport est effectué par un parc actif de semi-remorques de 25 à plus de 30 tonnes (moyenne 30 tonnes). Ils sont au nombre de 2402 correspondant à une capacité disponible de 48280 tonnes et une capacité offerte (utilisée) de 1,44 million de tonnes par an pour un rendement de 2 rotations par mois et 0,72 million de tonnes par an pour un rendement de 1 rotation par mois. La capacité disponible du parc actif est donc sous – exploitée.
- Transport National, régional et local (urbain): ce transport est effectué par un parc actif de camions et camionnettes de 0,5 à 25 tonnes (moyenne 7 tonnes). Ils sont au nombre de 2082 correspondant à une capacité disponible de 9765 tonnes et une capacité offerte (utilisée) de 1,31 million de tonnes par an pour un rendement de 2 rotations par semaine et une capacité offerte de 0,66 million de tonnes par an pour un rendement de 1 rotations par semaine.

En 2004, le trafic international solide est de 1,63 millions de tonnes dont le 1/3 est normalement effectué par le parc étranger (0,54 million de tonnes), soit 1,09 millions de tonnes pour les transporteurs maliens. La part des transporteurs maliens représente

donc les 76% de la capacité offerte du parc actif pour un rendement de 2 rotations par mois et les 151% de cette capacité pour un rendement de 1 rotation par mois.

Le rendement du parc actif malien étant généralement inférieur à 2 rotations par mois, une partie de la part réservée aux transporteurs maliens a donc été transportée par les transporteurs étrangers (34%, soit 370 mille tonnes pour un rendement de 1 rotation par mois). Le parc actif malien actuel est donc insuffisant pour répondre à la demande de transport international solide.

Pour le transport National, régional et local, le volume transporté en 2004 est de 0,89 million de tonnes, soit les 68% de la capacité offerte pour un rendement de 2 rotations par semaine et les 135% pour un rendement de 1 rotation par semaine. Pour ces segments de transport, le parc actif malien actuel serait insuffisant pour répondre à la demande de transport intérieur solide pour des rendements inférieurs à 2 rotations par semaine.

Transport liquide :

- Transport international et/ou national : ce transport est effectué par un parc actif de semi-remorques citernes de plus de 25 m³. Ils sont au nombre de 766 correspondant à une capacité disponible de 15397 m³ et une capacité offerte (utilisée) de 0,37 million de m³ par an pour un rendement de 2 rotations par mois et de 0,19 million de m³ par an pour un rendement de 1 rotation par mois. La capacité disponible du parc actif est donc sous – exploitée.
- Transport national, régional et local (urbain): ce transport est effectué par un parc actif de camions citernes de 5 à 25 m³ (moyenne 20 m³). Ils sont au nombre de 127 correspondant à une capacité disponible de 1702 m³ et une capacité offerte (utilisée) de 0,16 million de m³ par an pour un rendement de 2 rotations par semaine et 0,08 million de m³ par an pour un rendement de 1 rotation par semaine

En 2004, le trafic international liquide est de 0,45 million de m³ dont la moitié est normalement effectuée par le parc étranger (0,225 million de m³). La part des transporteurs maliens représente donc les 61% de la capacité offerte du parc actif pour un rendement de 2 rotations par mois et 118% de cette capacité pour un rendement de 1 rotation par mois.

Pour un rendement du parc actif malien inférieur à 2 rotations par mois, une partie de la part réservée aux transporteurs maliens aurait donc été transportée par les transporteurs étrangers. Le parc actif malien actuel serait donc insuffisant pour répondre à la demande de transport international liquide.

Pour le transport National, régional et local liquide, le volume transporté en 2004 est de 0,079 million de m³, soit les 49% de la capacité offerte pour un rendement de 2 rotations par semaine et les 99% de cette capacité pour un rendement de 1 rotation par semaine. Pour ces segments de transport, le parc actif malien actuel serait donc tout juste suffisant pour répondre à la demande de transport liquide intérieur pour des rendements inférieurs à 2 rotations par semaine.

4.2.2.1.2. PARC DE TRANSPORT VOYAGEURS

L'effectif du parc voyageurs en 2004 est 88683 véhicules, dont 8575 motos (10%) 66012 véhicules particuliers (75%) et 14096 véhicules de transport en commun (16%). Le parc est également très vétuste avec 84% de véhicules de plus de 10 ans. Le District de Bamako détient 79% de l'effectif.

De 2000 à 2004, l'effectif du parc routier de voyageurs est passé de 54612 à 88683 unités, soit un taux de croissance moyen annuel de 13%. Pour le parc de transport en commun, l'effectif est passé de 6861 à 14096 unités, soit un taux de croissance moyen annuel de 20%.

En 2004, l'effectif du parc actif de transport en commun voyageurs était de 6735 unités, soit les 48% du parc total voyageur. Ce chiffre confirme l'état de vétusté du parc, qui se dégrade d'année en année; moins d'un véhicule sur deux étant seulement disponible. Le taux de disponibilité du parc a en effet chuté de 69% en 2000 à 48% en 2004.

Les capacités du parc en 2004 pour les transports international, régional, local et urbain de voyageurs sont les suivantes :

- Car de plus de 21 places (moyenne 30 places) : ils constituent un parc actif de 1013 unités et sont utilisés pour les transports international, national et/ou urbain. La capacité disponible est de 20361 voyageurs et la capacité offerte de :

- pour le transport international et national : 3,9 millions de voyageurs par an pour un rendement de 2 rotations par semaine et de 1,95 millions de voyageurs par an pour un rendement de 1 rotation par semaine.
- pour le transport urbain : 44,6 millions de voyageurs par an pour un rendement de 3 rotations par jour et de 74,32 millions de voyageurs par an pour un rendement de 5 rotations par jour.

- Taxis 4/5 places et 9/10 places : ils constituent un parc actif de 2574 unités et sont utilisés surtout pour le transport urbain. La capacité disponible est de 8643 voyageurs et la capacité offerte de 18,48 millions de voyageurs par an pour un rendement de 3 rotations par jour et de 30,8 millions de voyageurs par an pour un rendement de 5 rotations par jour.

- Minibus de 19/20 places : ils constituent un parc actif de 3148 unités et sont utilisés pour les transports national et urbain. La capacité disponible est de 41129 voyageurs et la capacité offerte de :

- pour le transport national interurbain: 4,32 millions de voyageurs par an pour un rendement de 3 rotations par semaine et de 2,88 millions de voyageurs par an pour un rendement de 2 rotations par semaine.
- pour le transport urbain : 90 millions de voyageurs par an pour un rendement de 3 rotations par jour et de 150 millions de voyageurs par an pour un rendement de 5 rotations par jour.

En 2004, la capacité utilisée par le parc actif est de 18,2 millions de voyageurs dont 16,7 millions pour le transport national, interurbain (92%) et 1,5 millions pour le transport international (8%). L'offre de transport international de voyageurs étant de 1,95 à 3,9 millions de voyageurs par an, la demande correspondante (1,5 millions) est donc couverte. Quant à la demande de transport national interurbain de voyageurs, elle n'est que partiellement couverte par les cars et minibus, le reste de la demande satisfaite étant couvert par les véhicules particuliers.

Pour le transport urbain collectif, la demande satisfaite, estimée à 400 000 voyageurs pour jour pour le District, soit 146 millions de voyageurs par an, est couverte par les minibus et les taxis qui totalisent une offre annuelle de 108 à 181 millions de voyageurs par an. Cependant, la demande de transport urbain voyageurs reste encore importante. A Bamako par exemple, on estime les déplacements piétons à 500 000 par jour. Le parc actif voyageurs est donc insuffisant.

4.2.2.1.3. PROBLEMES RENCONTRES

Les problèmes rencontrés sont les suivants.

- vétusté chronique du matériel;
- insuffisance du parc actif de poids lourds;
- insuffisance du parc actif de voyageurs;
- insuffisance d'entretien du matériel;
- grande dispersion du matériel;
- mauvaise gestion de la capacité offerte de poids lourds.

4.2.2.2. PARC FERROVIAIRE

Le matériel ferroviaire comprend le matériel de traction, les locomotives et le matériel remorqué qui regroupe le matériel voyageurs (voitures) et le matériel marchandises (wagons, citernes, tombereaux, plateformes).

En 2002, le nombre de locomotives de lignes utilisées par la RCFM était de 15 contre 23 en 1993, soit une baisse globale de 35%. Ces locomotives sont très vétustes, le taux de disponibilité ayant baissé de 59% en 1994 à 47% en 2002.

Le nombre de voitures voyageurs est passé de 76 en 1994 à 101 en 2002, soit une augmentation globale de 33%. La capacité totale offerte est également passée de 4479 à 7520 places, soit une augmentation de 68%. Pour deux rotations par semaine, la capacité offerte est de plus de 1,5 millions de passagers par an.

Le nombre de wagons a également augmenté de 445 en 1994 à 512 en 2002, soit une augmentation de 15%. La capacité totale offerte quant à elle, est passée de 16087 à 19941 tonnes, soit une augmentation de 24%. Pour une rotation par semaine, la capacité offerte est de plus de 2 millions de tonnes par an.

En 2003, la Société concessionnaire TRANSRAIL a repris des deux sociétés malienne et sénégalaise (RCFM et RCFS), 21 locomotives, dont 12 opérationnelles et 750 wagons. En 2004, TRANSRAIL a transporté 464 000 tonnes, soit moins du quart de la capacité offerte par son parc.

Jusqu'à l'avènement de la concession, les problèmes rencontrés étaient les suivants :

- vétusté chronique du matériel;
- insuffisance d'entretien du matériel;
- mauvaise gestion de la capacité offerte.

4.2.2.3. FLOTTE AERIENNE

La Compagnie Aérienne du Mali (CAM) possède un seul aéronef (DASH – 8) de 35 places. L'espace aérien malien est exploité par plus d'une vingtaine de compagnies locales et étrangères. En 2004, le nombre de mouvements d'aéronefs a atteint 11544, dont 9309 (81%) pour l'aéroport international de Bamako – Sénou et 2235 (19%) pour les aéroports intérieurs. Le transport aérien au Mali est donc effectué essentiellement par une flotte étrangère qui ne répond pas à l'ensemble de la demande, surtout intérieure.

4.2.2.4. FLOTTE FLUVIALE

Le matériel de transport fluvial comprend le matériel de la COMANAV et le matériel des transporteurs privés.

Le matériel de la COMANAV : 3 bateaux courrier très vétustes pour le transport mixte des personnes et des marchandises, 1 pétrolier, 1 remorqueur, 1 pousseur et 18 barges d'une capacité de 200 tonnes chacune. La capacité totale de la flotte COMANAV est de 6200 tonnes et 1241 places. Avec un minimum de 2 rotations par mois pendant 6 mois, la COMANAV peut transporter 150 000 tonnes et 30 000 passagers par an.

En 2004, la COMANAV n'a transporté que 7213 tonnes et 7854 voyageurs, soit respectivement 4,8% et 26% de sa capacité offerte.

Le matériel des artisans transporteurs fluviaux (coopératives et privés estimés à 315) sont : les pinasses avec une capacité moyenne de 40 tonnes pouvant transporter jusqu'à 80 personnes et les pirogues jusqu'à 5 tonnes. La capacité de certaines pinasses de la coopérative de Mopti atteint 100 tonnes. L'état du matériel bien qu'artisanal est passable et la production actuelle des artisans est estimée à 100 000 tonnes et autant en voyageurs par an. Ce qui est plus de 10 fois supérieur à la production de la COMANAV.

D'une manière générale, les problèmes rencontrés sont les suivants :

- vétusté du matériel;
- pléthore et inadéquation du matériel COMANAV
- insuffisance d'entretien du matériel;
- mauvaise gestion de la capacité offerte.

4.2.2.5. FLOTTE MARITIME

Le Mali ne dispose d'aucune flotte maritime même si le pays dispose d'une société maritime (SONAM) qui n'est d'ailleurs plus opérationnelle depuis plusieurs années. C'est donc la flotte étrangère qui assure les besoins de transport maritime du Mali.

4.3. DEMANDE DE TRANSPORT

La demande de transports est l'ensemble des personnes et des biens à transporter. Elle est répartie entre les différents segments du marché de transports.

4.3.1. LES DIFFERENTS FLUX DE TRANSPORTS

Au Mali, les différents flux de transports rencontrés sont :

Flux de transports internationaux : Les échanges les plus dominants s'effectuent avec la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Sénégal, la Guinée et le Togo par route, le Sénégal par les rails, les pays voisins d'Afrique, l'Europe, l'Amérique et l'Asie par air et mer.

Les produits importés sont : les produits de premières nécessité (sucre, sel, tissus, lait...) colas, hydrocarbures, matériaux de construction, matériels et équipements des pays voisins (Côte d'Ivoire, Sénégal...), d'Europe, d'Amérique et d'Asie... Les axes d'importation les plus dominants sont ceux de la Côte d'Ivoire et du Sénégal.

Les produits exportés sont essentiellement le coton (CMDT), le bétail (par camions ou sur pied), l'arachide, le poisson, les céréales. Pour le bétail et le poisson, les flux dominants vont des régions de Mopti, Tombouctou et Gao vers la Côte Ouest (Côte d'Ivoire et Ghana). Le coton est exporté des régions de Sikasso, Koulikoro et Kayes sur l'Europe via les ports d'Abidjan, de Dakar et de Lomé. Les déplacements de personnes sont d'ordre économique, social et culturel.

Flux de transports nationaux (inter – régionaux) : Ces flux concernent les mouvements des personnes et des biens entre les différentes régions du pays.

Les biens échangés sont : les céréales (mil, riz...), les fruits, les légumes du sud vers le nord, le bétail et le poisson du nord vers le sud et les denrées de première nécessité du sud vers le reste du pays.

D'une manière générale, le flux vers la capitale, Bamako, est beaucoup plus élevé que vers les régions. En effet, Bamako étant chroniquement déficitaire, il reçoit environ 20 fois plus de marchandises qu'il n'en donne aux régions. Ce qui fait de la capitale malienne, avec près d'un million et demi d'habitants, le marché de consommation le plus important du pays.

Les axes d'échanges nationaux les plus dominants sont : Ségou –Bamako, Sikasso – Bamako et Koulikoro - Bamako par route et fleuve et Bamako-Kayes par rails. Les déplacements de personnes sont d'ordre économique, social, politique, administratif et culturel.

Flux de transports intra – régionaux ou ruraux : Les échanges intra – régionaux se font entre les différentes localités des régions et des champs vers les villages ou les marchés de production.

Les biens échangés sont les produits agricoles, le bétail et les produits de première nécessité. Les flux dominants vont des champs aux villages ou dépôts, des villages aux foires et des villages ou dépôts aux grands centres de consommation, de commercialisation (villes) ou de transformation (usines). Les déplacements de personnes sont d'ordre économique, social, politique, administratif et culturel.

4.3.2. DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS

La demande totale de transport comprend deux composantes : la demande satisfaite pour les personnes et les marchandises transportées et la demande non satisfaite (potentielle et réelle). Elle est évaluée sur la base des hypothèses de développement comme suit.

Pour les céréales, l'arachide, les fruits et légumes, le poisson et la viande : la demande totale de transport correspond aux besoins des populations nécessiteuses, lesquels sont couverts par les excédents devant être transportés des zones ou régions excédentaires vers les zones ou régions déficitaires et/ou par les importations.

Pour les matériaux locaux ou importés de construction : la demande totale de transport correspond aux besoins de construction essentiellement en zones urbaines.

Pour les produits de première nécessité et divers : la demande totale de transport correspond aux besoins des populations nécessiteuses, lesquels sont couverts par la production locale ou l'importation.

Pour les produits d'exportation (coton, céréales, fruits, légumes et divers) : la demande totale de transport correspond aux excédents de production exportables.

En 2000, la demande totale de transport de marchandises, évaluée par l'étude pour un camionnage plus efficace au Mali est de 4845 mille tonnes (2127 millions de tonnes kilométriques) pour les marchandises solides et de 787 mille m³ (677 millions de m³ kilomètres) pour les marchandises liquides.

4.3.3. DEMANDE SATISFAITE DE TRANSPORTS

La demande satisfaite de transport de personnes et de marchandises est le volume de marchandises et le nombre de personnes effectivement transportés. Les enquêtes réalisées lors de l'étude pour un camionnage plus efficace au Mali, ont montré que pour les marchandises, cette demande provient prioritairement des commerçants (dans 55% des cas), ensuite des agriculteurs (18%), des transporteurs eux-mêmes (10%), des industriels (3%) et des autres chargeurs pour le reste. Chacun de ces chargeurs intervient, en partie ou en totalité, dans la chaîne de transport pour telle ou telle composante de la filière, comme par exemple, les agriculteurs pour le ramassage et l'évacuation de leurs récoltes.

En 2000, la demande satisfaite de transport de marchandises, évaluée sur la base des données statistiques fournies par les directions régionales des transports, ajustées et complétées par les enquêtes du consultant est de 4578 mille tonnes (2007 millions de tonnes kilométriques) pour les marchandises solides et de 787 mille m³ (677 millions

de m3 kilomètres) pour les marchandises liquides, soit les 94% de la demande totale estimée.

4.3.4. DEMANDE NON SATISFAITE DE TRANSPORTS

La demande de transport de personnes et de marchandises non satisfaite est la différence entre la demande totale de transport de marchandises et la demande satisfaite de transport de marchandises.

En 2000, sur la base des résultats de l'étude pour un camionnage plus efficace au Mali, la demande de marchandises non transportées sur l'ensemble du territoire du Mali est évaluée 267 mille tonnes, soit les 6% de la demande totale. Ce qui semble à priori faible. Mais cette demande non satisfaite correspond à une demande réelle (céréales, fruits et légumes, etc) à laquelle il faut ajouter la demande potentielle non générée faute d'infrastructures routières viables.

Concernant la demande de transport, le peu de fiabilité des données statistiques fournies par les DRT et la DNT fut signalé par l'étude. En effet, les données statistiques fournies par les DRT à l'époque, étaient soit incohérentes d'une région à une autre, soit incomplètes ou erronées pour certaines régions ; mettant ainsi en cause la fiabilité des informations fournies. En effet, entre la demande satisfaite en 2000 (4578 mille tonnes) et la demande transportée selon les statistiques de la DNT (3163 mille tonnes), l'écart est d'environ 31% (1415 mille tonnes). Ce qui est très important.

L'étude a donc recommandé la nécessité d'améliorer la collecte des données sur les transports au niveau des DRT, notamment par l'informatisation des données et la mise en place d'un système de contrôle à posteriori par la DNT.

4.3.5. REPARTITION INTERMODALE DE LA DEMANDE SATISFAITE

Aux fins de comparaison, la demande satisfaite de transports de personnes et de biens en 1996, 2000 et 2004 est donnée pour les différents modes de transport dans les tableaux 4.11 et 4.12 ci – après.

Tableau 4.11

Désignation mode	Marchandises transportées en milliers de tonnes						TAMA en %
	1996		2000		2004		
	Quantité	%	Quantité	%	Quantité	%	
Route	1490	74	2660	85,5	3067	86,5	9,4
Rail	509	25,2	438	14	464	13,1	- 1,15
Fleuve	9	0,5	8	0,3	7	0,2	- 3
Air	6	0,3	6	0,2	6	0,2	0
Total	2014	100	3112	100	3544	100	7,3

Source : Annuaire statistique des transports/Consultant
TAMA- taux d'accroissement moyen annuel

De ce tableau, il ressort les remarques suivantes :

De 1996 à 2004, la croissance moyenne annuelle des transports marchandises est de 7,3%. Cette croissance est due au transport routier dont la croissance moyenne annuelle est de 9,4%; les autres modes ayant chuté ou stagné.

La part de la route a augmenté dans la période de 74% à 86,5%, pendant que celle des autres modes baissait. La route gagne donc du terrain au détriment des autres modes. Ce phénomène n'est pas d'ailleurs nouveau et dure depuis plusieurs décennies.

Tableau 4.12

Désignation mode	Voyagers transportés en milliers						TAMA en %
	1996		2000		2004		
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Route	12330	90,2	15000	93,7	18200	95	5
Rail	984	7,2	682	4,3	550	2,8	- 7
Fleuve	29	0,2	14	0,1	8	0,0	- 15
Air	324	2,4	315	1,9	415	2,2	3,1
Total	13667	100	16011	100	19174	100	4,3

Source : Annuaire statistique des transports/Consultant

Concernant le transport voyageurs, de 1996 à 2004, la croissance moyenne annuelle est de 4,3%. Les deux modes moteurs sont la route avec un taux de croissance moyen annuel de 5% et l'air avec 3%, le rail et le fleuve ayant décliné dans la période. Ici, le mode dominant est également la route, dont la part est passée de 90% en 1996 à 95% en 2004. Ensuite, viennent le rail et l'air. L'apport du fleuve (COMANAV) est vraiment marginal et décline d'année en année.

4.3.6. REPARTITION DES VOLUMES TRANSPORTES ENTRE LES PORTS MARITIMES

La répartition des volumes de marchandises transportées entre les différents ports maritimes desservant le Mali pour les années 1996, 2000, 2002 et 2004 est donnée dans le tableau 4.13 ci –après.

Tableau 4.13

Corridors Ports maritimes	Part dans le volume total transporté en %			
	1996	2000	2002	2004
Côte d'Ivoire Abidjan	67,5	76,7	57,2	26
Sénégal Dakar	30,4	20,7	27	34
Togo Lomé	0,7	0,7	12,8	18
Guinée Conakry	0,4	0,4	0,5	3
Bénin Cotonou	1	1,2	1,8	12
Mauritanie Nouakchott	0	0,3	0,3	1
Ghana Téma	0	0	0,4	6
Total	100	100	100	100

Source : Annuaire statistique des transports/Consultant

De ce tableau, il ressort que le port le plus important dans la desserte du Mali jusqu'en 2002 était celui d'Abidjan, suivi de Dakar et de Lomé. Cependant, à partir de 2002, année de la crise ivoirienne, les tendances ont commencé à s'inverser en faveur du port de Dakar. Ainsi, en 2004, le port dominant est celui de Dakar, suivi d'Abidjan, de Lomé et de Cotonou.

Il y'a de souligner toutefois, que le port de Conakry prendra de l'importance après la fin des travaux de bitumage du tronçon Bamako – Naréna prévue en 2006 car plus proche de Bamako, la capitale. L'importance du port de Dakar s'amplifiera également après le bitumage du dernier tronçon en terre, Didiéni – Diéma, dont la fin est prévue en 2007.

En tout état de cause, un équilibre à terme entre les différents ports se fera en fonction des coûts totaux d'approvisionnement du pays et des facilités offertes par chaque port.

4.3.7. PROBLEMES RENCONTRES

Les problèmes rencontrés sont les suivants :

- non fiabilité des données sur les transports en général;
- absence de données sur la demande totale de transports;
- mauvaise répartition des volumes transportés entre les différents ports;
- absence de plans de transport.

4.4. BILAN DE L'OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT

L'analyse de l'offre et de la demande de transports permet de dresser le bilan suivant :

Transport routier :

L'offre routière est insuffisante, référence faite au faible niveau d'aménagement actuel du réseau classé (18,5%). La sous exploitation actuelle du réseau routier aménagé (routes bitumées et en terre, pistes améliorées) est un phénomène dû, plus à l'enclavement des zones de production qu'au manque de dynamisme des opérateurs économiques maliens.

En effet, l'enclavement des zones de production est un frein au développement de la production dans les zones rurales à fortes potentialités et par conséquent à la demande supplémentaire de transports pouvant être générée par la sécrétion de surplus de production.

Les études menées dans ce sens ont démontré en effet, que la production induite par un aménagement routier dans une zone et par conséquent son désenclavement, peut induire une augmentation de la production de 50 à 100% et plus sur les premières années qui suivent le désenclavement et améliorer par la même occasion le revenu paysan. Aussi, le désenclavement des zones de production, par la construction de routes et pistes est donc nécessaire, voire indispensable, pour améliorer le niveau de vie des populations rurales et la rentabilité des investissements routiers existants par l'augmentation du trafic.

Concernant l'offre des moyens de transport, elle est également insuffisante face à la demande compte tenu de la demande réelle et potentielle non couverte. Aussi, compte tenu de la vétusté chronique du matériel, une véritable politique d'assainissement et de renouvellement du parc routier est nécessaire. Une telle politique pourra s'orienter vers un système de crédit aux transporteurs pour l'achat du matériel neuf et la reprise du vieux matériel pouvant être transformé en pièces détachées; la gestion du système devant être confiée à une centrale d'achat.

Transport ferroviaire :

Sur la base des prévisions de trafic de TRANSRAIL, l'offre de la voie ferrée est estimée suffisante jusqu'en 2015, sous réserve des travaux de réhabilitation nécessaires. A partir de 2015, la voie devra être renforcée pour augmenter sa capacité.

L'offre actuelle des moyens de transport, supérieure à celle de la voie, est considérée comme suffisante mais le matériel ferroviaire est vétuste et nécessite un renouvellement.

Transport fluvial :

L'offre des voies fluviales est considérée comme suffisante malgré l'ensablement des voies principales, qui sont sous exploitées.

L'offre de la flotte COMANAV est largement sous exploitée; les performances actuelles de la COMANAV étant marginales car ne dépassant guère celles d'une pinasse de 100 tonnes par an. Aussi, face à la faiblesse du tirant d'eau des voies principales, la réforme de la flotte actuelle de la COMANAV et son adaptation aux conditions actuelles de navigabilité des fleuves sont nécessaires.

L'adaptation de la flotte passe par l'acquisition de pinasses exploitables toute l'année ou presque par segment de voie (par exemple : Koulikoro – Ségou - Mopti, Mopti – Tombouctou – Gao, Bamako –Kourémalé ou Kangaba). Ces pinasses pourront être fabriquées par la Société de construction navale à Koulikoro.

Pour la flotte artisanale, malgré l'importance de sa capacité, elle ne répond pas à toute la demande de transport fluviale, en particulier la demande rurale.

Pour le fleuve Sénégal, son aménagement prévu dans le cadre du projet navigation de l'OMVS permettra son exploitation par les bateaux de la COMANAV.

Transport aérien :

L'offre d'infrastructures aériennes est insuffisante face à la demande, références aux pistes à prolonger et à réhabiliter et aux aéroports à construire.

Concernant la flotte, le Mali ne possédant aucune société propre, sa capacité est celle des sociétés privées et étrangères qui exploitent ses droits aériens. Cependant, compte

tenu du caractère stratégique de ce mode, le pays doit se doter d'une société de transport aérien viable à l'instar des pays voisins (Sénégal, Burkina, Côte d'Ivoire, Mauritanie).

Transport maritime :

La capacité des infrastructures de facilitation de transit aux ports est insuffisante, référence aux entrepôts (Cotonou, Alger, Banjul) et ports secs (Kayes et Sikasso) à construire.

Pour la flotte maritime, le Mali n'en dispose pas, la SONAM n'étant plus opérationnelle depuis plusieurs années. Sa capacité est donc celle des sociétés étrangères qui assurent, tant bien que mal, le transport international du pays par voie maritime.

En conclusion, l'offre d'infrastructures et de moyens de transports est insuffisante face à la demande totale de transports, la demande satisfaite, souvent grâce à des transporteurs étrangers n'étant qu'une partie de la demande totale.

V. POLITIQUES ET STRATEGIES SECTORIELLES

De l'indépendance à ce jour, le Mali a appliqué la même politique générale pour le développement des transports en général et des infrastructures en particulier. En effet, si les objectifs stratégiques ont varié, la politique générale quant à elle, axée sur le désenclavement extérieur et intérieur du pays est demeurée la même.

5.1. PLANS QUINQUENNAUX DE DÉVELOPPEMENT

De 1961 à 1991, le Mali a appliqué cinq (5) plans quinquennaux, dont l'un des axes fondamentaux était le désenclavement extérieur et intérieur du pays comme support de la lutte pour l'autosuffisance alimentaire. Dans le cadre de l'exécution du deuxième plan quinquennal du Mali 1974-1978, le Gouvernement malien a décidé de doter le pays d'un plan de transport qui précisait la politique nationale en la matière et lui permettait de se doter d'un système cohérent pour satisfaire les besoins de transport le plus économiquement possible. Les objectifs généraux visés par le plan de transport élaboré pour la période 1980-1994 étaient les suivants :

- désenclaver le pays en diversifiant les voies d'accès internationales;
- structurer le réseau national en coordonnant les voies et les modes de transport;
- contrôler les coûts par l'entretien des voies et l'adaptation des moyens aux infrastructures;
- maintenir le rôle directeur de l'état.

5.2. DECLARATION DE LA POLITIQUE GENERALE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS (DPGST)

A la fin du plan de transport 1980-1994 et en l'absence d'un nouveau plan définissant la politique du pays en matière de transport à terme, le Gouvernement malien a élaboré une lettre de Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports le 2 Novembre 1993. Cette politique vise:

- l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement à moyen terme du secteur des transports, par l'approfondissement des actions tendant à développer sur une base saine la concurrence entre modes et entreprises de transport ;
- l'amélioration de l'état des infrastructures existantes, notamment routières et ferroviaires par une politique adéquate d'entretien et la poursuite du désenclavement ;

Dans le cadre de la mise en oeuvre de sa nouvelle politique, le Gouvernement a retenu les stratégies suivantes :

- intensification de la concurrence sur le marché des transports terrestres de marchandises ;
- résorption des surcapacités de l'industrie des transports ;
- amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux ;
- amélioration des conditions de transport des personnes ;
- développement des transports ruraux ;
- développement des transports aériens ;
- restructuration des entreprises publiques du secteur des transports ;

- amélioration du financement du secteur des transports et du recouvrement des charges d'infrastructures.

L'application de la DPGST s'est concrétisée par la conclusion avec la Banque Mondiale et d'autres partenaires financiers de différents projets dont : le PST1 en 1994, le PNIR en 2000 et le PACT en 2004.

5.2.1. LE PREMIER PROJET SECTORIEL DES TRANSPORTS (PST1)

Le premier Projet Sectoriel des Transports (PST1) a été conclu en mai 1994 avec la Banque Mondiale et d'autres partenaires financiers (Crédit n°2617 – MLI du 26 mai 1994) et sur la base de la lettre de Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports. Les objectifs stratégiques visés par le projet sont les suivants :

- renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur à travers sa réorganisation et le développement des capacités ;
- restructuration des entreprises publiques de transport ;
- révision du cadre réglementaire et institutionnel pour promouvoir une participation plus importante du secteur privé dans la fourniture de services et l'exécution des travaux ;
- réhabilitation et entretien d'un réseau prioritaire d'infrastructures de transport ; et
- amélioration de l'efficacité des opérations de transports et réduction des coûts de transports.

Les quatre composantes du projet, définies sur la base du plan quinquennal 1994-1998 adopté par le Mali, sont les suivantes :

- une composante développement de capacités et formation ;
- une composante routière ;
- une composante ferroviaire ; et
- une composante aéroportuaire.

Le bilan du projet, clôturé en décembre 2004, est globalement satisfaisant même si la composante développement des capacités n'a été réalisée que partiellement.

5.2.2. LE PROGRAMME NATIONAL D'INFRASTRUCTURES RURALES (PNIR)

Le PNIR a été conclu avec la Banque Mondiale en septembre 2000 (Crédit n° 3393 du 18 septembre 2000). L'objectif stratégique visé par le projet est de réduire la pauvreté et d'améliorer les conditions de vie de la population rurale par:

- la fourniture d'une infrastructure rurale de base, notamment les infrastructures d'irrigation et de transports ruraux, l'approvisionnement en eau potable et les systèmes d'assainissement ; et
- le renforcement de la viabilité financière et environnementale.

Le projet comprend six (6) composantes :

- composante A : renforcement du cadre institutionnel du secteur de l'irrigation ;
- composante B : renforcement et entretien de l'infrastructure routière ;
- composante C : renforcement du secteur de l'approvisionnement en eau et de l'assainissement des zones rurales ;

- composante D : environnement ;
- composante E : renforcement de l'AGETIER ;
- composante F : gestion, supervision, suivi et évaluation du projet.

Seule la composantes B du projet concerne le secteur transport. Le niveau d'exécution de cette composante, qui est en cours d'exécution est globalement satisfaisant.

5.2.3. LE PROJET D'AMELIORATION DES CORRIDORS DE TRANSPORT (PACT)

Le PACT a été conclu en mars 2004 avec la Banque Mondiale (Crédit n°3869 –MLI du 14 mars 2004). L'objectif stratégique visé par le projet est de :

- améliorer les différents corridors routiers et ferroviaires aboutissant à Dakar ; et Abidjan ;
- renforcer l'accessibilité de la région du Nord du Mali, l'une des plus pauvres du Pays.

Ce projet complète les reformes réalisées par le PST1 et vise à :

- appuyer la mise en concession de la ligne ferroviaire Dakar – Bamako par le financement des licenciements et de la réhabilitation de la voie ferrée;
- réhabiliter les infrastructures routières Bamako- frontière Côte d'Ivoire et Sévaré – Gao ;
- renforcer les améliorations résultant des reformes opérées dans le cadre du PST1.

5.3. PROGRAMME DE POLITIQUES DE TRANSPORT EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE (SSATP)

Le SSATP est né d'un partenariat international et a pour mission de promouvoir la reforme et le développement des capacités du secteur de transports en Afrique subsaharienne. Car de bonnes politiques garantissent un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, permettant aux populations de se libérer de la pauvreté tout en aidant leurs pays à intégrer la compétition internationale. Le Mali est membre du SSATP, dont la première Assemblée Générale s'est tenue en novembre 2000 à Copenhague .

Les pays membres du SSATP s'engagent à assurer la mobilité et l'accès aux services de base à un coût non prohibitif, de même que de réduire les coûts du fret en vue d'améliorer la concurrence commerciale tout en protégeant l'environnement et en renforçant la sécurité. Le transport routier doit être reconnu comme un service essentiel, support indispensable au développement économique et à la réduction de la pauvreté. A cet effet, les pays doivent instaurer et garantir dans la durée :

- un cadre politique favorable;
- une stratégie de financement adaptée;
- une organisation institutionnelle appropriée;
- un dispositif crédible de suivi –évaluation.

Les principes d'adhésion au SSATP sont les suivants :

- la réduction de la pauvreté est l'objectif essentiel du développement.
- la formulation des politiques de transport doit prendre en compte non seulement la question des infrastructures, mais aussi celles relatives aux modes d'exploitation, ainsi qu'aux modes et moyens de transport.
- les politiques routières doivent être conçues dans une perspective intégrée, en prenant en compte la totalité des réseaux (réseaux des collectivités locales qu'ils soient ruraux ou urbains autant que le réseau structurant) en vue d'assurer leur préservation.
- la planification doit être conduite sur un mode participatif, intéressant tous les niveaux, basée sur un rapport qualité-prix effectif, impliquant les utilisateurs, les communautés, les expéditeurs, les transporteurs et tous les niveaux gouvernementaux.
- le transport modal sera défini et mis en œuvre compte tenu du coût et de la valeur de la monnaie pour les utilisateurs.
- les programmes doivent donner la priorité absolue à l'entretien des infrastructures existantes dont l'état le justifie.
- les dispositifs institutionnels à mettre en place doivent privilégier l'efficacité en garantissant une gestion de type commercial, tout en organisant la prise de décision aux niveaux appropriés (les processus de décision, à tout niveau, doivent impliquer l'ensemble des partenaires et les institutions compétentes doivent disposer des ressources financières nécessaires).
- l'adoption et la mise en œuvre des politiques et programmes doivent s'opérer en toute transparence en veillant systématiquement à la publication de l'information, particulièrement s'agissant des déclarations de nature politique, des documents de référence des programmes et des audits financiers des organismes concernés.
- les infrastructures de transport standard et les normes routières en particulier, seront examinées en détail et des approches appropriées seront adoptées en ce qui concerne la conception, la technologie, la capacité locale et la mise en œuvre des travaux, conformément à l'utilisation optimale d'approche participative et en prenant en considération les besoins des utilisateurs de la route.
- Les stratégies de financement doivent se fonder sur les bases suivantes : (a) l'entretien courant et périodique du réseau routier, routes rurales incluses, doit être financé par des redevances d'usage, directes ou indirectes, à acquitter par les usagers de la route, (b) la réhabilitation des routes (quand elle est économiquement justifiée), leur renforcement ou leur amélioration, ainsi que les travaux neufs sont à financer sur des ressources budgétaires et sur les ressources externes susceptibles d'être mobilisées, (c) le financement du secteur privé devrait être sollicité, si possible, au moyen de partenariat ou accords similaires, (d) les autorités décentralisées et les communautés locales doivent contribuer financièrement à l'entretien et à la réhabilitation des réseaux qu'elles ont en charge.

Le Mali étant membre du SSATP, les engagements définis ci – dessus sont donc les siens et doivent être désormais appliqués dans la perspective d'un développement durable du secteur des transport en général et des infrastructures de transport en particulier du pays.

VI. LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS HORIZON 2020

6.1. REFORME DE LA GESTION DES ROUTES

La nouvelle classification du réseau routier a ouvert une nouvelle ère en matière d'administration des routes au Mali. En effet, conformément à la loi de classification des routes au Mali, la maîtrise d'ouvrage des routes nationales est assurée par l'Etat, celles des routes régionales par les régions, des routes locales par le cercle et des routes communales par les communes. Ceci étant, chaque collectivité a désormais la charge de la construction et de l'entretien des routes classées dans son domaine.

Les réformes en matière de gestion des routes, doivent donc aller dans le sens de la responsabilisation totale des collectivités régionales, locales et régionales dans la gestion de leur réseau classé, notamment par la création de services techniques régionaux et locaux capables de prendre en charge, la conception et le contrôle des travaux de construction et d'entretien des routes régionales et locales. Cette disposition nécessite certes des moyens relativement importants, mais elle est nécessaire pour accélérer le changement de mentalité des élus et populations régionales et locales et par conséquent le désenclavement du pays. Certes, le renforcement des services régionaux et locaux déconcentrés de l'Etat est une alternative, mais qui ne doit être que transitoire.

Par ailleurs, la création de brigades légères d'interventions routières au sein des associations villageoises doit être encouragée pour l'entretien des réseaux communal, local et régional. De telles brigades seront conçues comme des GIE pouvant se mettre en coopératives pour des travaux d'aménagements routiers plus importants. Elles utiliseront la population active villageoise, désœuvrée 6 à 8 mois dans l'année et qui n'a d'autre alternative que l'exode.

En outre, pour accélérer le désenclavement des zones rurales et rétablir une certaine équité, la concession des routes rurales aux sociétés ou organismes exploitants doit être envisagée. En effet, la rentabilité des sociétés utilisatrices des routes rurales dépend, dans une large mesure, de l'état de ces dernières. C'est le cas par exemple, de la CMDT, de l'Office du Niger et de l'OHVN pour ne cités que ceux – là. Aussi, compte tenu des moyens limités des collectivités, un contrat de concession ou de délégation de maîtrise d'ouvrage les liant aux sociétés concernées doit être conclu pour la construction et l'entretien périodique des routes rurales; l'entretien courant revenant aux collectivités. Les droits de cession versés par ces sociétés aux collectivités permettront à ces dernières de financer et de réaliser les travaux d'entretien courant de leurs routes à travers les brigades légères.

6.2. SYNTHÈSE DES PROBLÈMES DU SECTEUR

Suite au bilan diagnostic dressé ci-dessus, les problèmes du secteur des transports se résument comme suit :

6.2.1. TRANSPORTS ROUTIERS

6.2.1.1. Infrastructures et équipements routiers

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

6.2.1.2. Parc routier

- vétusté chronique du matériel;
- insuffisance du parc actif de poids lourds;
- insuffisance du parc actif de voyageurs;
- insuffisance d'entretien du matériel;
- grande dispersion du matériel;
- mauvaise gestion de la capacité disponible de poids lourds.

6.2.2. TRANSPORTS FERROVIAIRES

6.2.2.1. Infrastructures et équipements ferroviaires

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

6.2.2.2. Matériel ferroviaire

- vétusté et insuffisance du matériel existant ;
- insuffisance d'entretien du matériel;
- mauvaise gestion de la capacité disponible.

6.2.3. TRANSPORTS AERIENS

6.2.3.1. Infrastructures et équipements aéronautiques et météorologiques

- faiblesse du réseau aéronautique et météorologique;
- mauvais état général du réseau existant ;
- absence de planification de l'entretien du réseau ;
- insuffisance d'équipements ;
- mauvais état général des équipements existants.

6.2.3.2. Flotte aérienne

- absence de flotte nationale ;
- insuffisance d'aéronefs étrangers.

6.2.4. TRANSPORTS FLUVIAUX

6.2.4.1. Infrastructures et équipements fluviaux

- mauvais général état du réseau existant;
- absence de planification de l'entretien du réseau;
- insuffisance d'équipements (quais);
- inadaptation de certains équipements;
- absence de code fluvial;
- manque d'organisation de la profession.

6.2.4.2. Flotte fluviale

- vétusté du matériel;
- pléthore et inadéquation du matériel COMANAV;
- insuffisance d'entretien du matériel;
- mauvaise gestion de la capacité disponible;

6.2.5. TRANSPORTS MARITIMES

6.2.5.1. Infrastructures et équipements de facilitation du transport maritime

- insuffisance de surface couverte;
- inégalité dans l'utilisation des différents entrepôts;
- engorgement des entrepôts.

6.2.5.2. Flotte maritime

- absence de flotte nationale.

6.2.6. DEMANDE DE TRANSPORTS

- non fiabilité des données sur les transports en général;
- absence de données sur la demande totale de transports;
- mauvaise répartition des volumes transportés entre les différents ports;
- absence de plans de transport.

6.2.7. BILAN OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORTS

- offre de transports inférieure à la demande.

6.3. RENFORCEMENT DES POLITIQUES ET STRATEGIES DU SECTEUR

La politique du Gouvernement malien, définie dans la lettre de Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports du 2 Novembre 1993, est encore d'actualité. Cette politique, du reste, concorde parfaitement avec celle définie dans le SSATP auquel le Mali a adhéré à savoir : **assurer la mobilité et l'accès aux services de base à un coût non prohibitif, de même que de réduire les coûts du fret en vue d'améliorer la concurrence commerciale tout en protégeant l'environnement et en renforçant la sécurité ; le transport routier étant reconnu comme un service essentiel, support indispensable au développement économique et à la réduction de la pauvreté.**

Dans le cadre du développement du réseau d'infrastructures de transport du Mali à long terme, cette politique du SSATP doit être par conséquent retenue avec les principes d'adhésion y afférents décrits ci - dessus.

Aussi, pour renforcer cette politique, les objectifs stratégiques suivants doivent être entrepris :

6.3.1. OBJECTIFS GENERAUX

- Elaboration d'un schéma d'aménagement et de développement du territoire malien, horizon 2021, dont l'objectif fondamental est d'augmenter la richesse nationale et par conséquent de réduire la pauvreté surtout de la population rurale.
- Elaboration d'un plan de transport qui émanerait du schéma d'aménagement et de développement du territoire cité ci – dessus.
- Elaboration d'un schéma directeur de développement du réseau d'infrastructures de transport du Mali, qui constitue l'une des composantes essentielles du plan de transport et dont l'objectif fondamental est d'assurer le désenclavement total du territoire national et par conséquent de l'ensemble des localités maliennes (11725).
- Elaboration de plans séquentiels d'investissements et d'entretien des infrastructures de transport, émanant du schéma directeur de développement du réseau d'infrastructures.

6.3.2. OBJECTIFS SPECIFIQUES

Transports routiers :

- élaboration de normes routières;
- suivi – évaluation des projets;
- formation du personnel (entreprises et administrations);
- financement de l'entretien courant et périodique des routes sur ressources propres et extérieures, si nécessaire;
- amélioration de la qualité des statistiques routières (comptages routiers et annuaires statistiques des transports);
- contrôles des charges à l'essieu et amélioration de la sécurité routière;
- programmation de l'entretien, la réhabilitation et la construction des routes;
- création d'une centrale d'achat et renouvellement du parc routier;
- application rigoureuse des conventions TRIE et TIE;
- création services techniques régionaux et de brigades légères d'interventions routières au niveau des associations villageoises des collectivités;
- amélioration du contrôle et suivi des travaux d'entretien routier;
- audit adéquat (préventif) des travaux d'entretien courant des routes.

Transports ferroviaires :

- renforcement des acquis de la concession;
- renouvellement du matériel;
- transfert des gares et ateliers de Korofina à Kati;
- programmation de la réhabilitation et du renforcement éventuel de la voie.

Transports aériens :

- mise en œuvre et développement des réseaux interafricain et international par la Compagnie Aérienne du Mali (CAM);
- mise en concession des ADM;
- formation du personnel;
- programmation de la réhabilitation et de l'entretien des aéroports;
- programmation de la construction et/ou le renforcement des aéroports.

Transports fluviaux :

- élaboration d'un code fluvial;
- réforme et remplacement du matériel COMANAV;
- programmation de l'entretien et de la réhabilitation des voies navigables;
- organisation de la profession.

Transports maritimes:

- programmation de la construction de nouveaux entrepôts et de ports secs;
- programmation de l'entretien et de la réhabilitation des entrepôts;
- élaboration d'un cadre de répartition optimale intermodale et inter-ports du fret international.

6.4. DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT HORIZON 2020

Les perspectives en matière de développement des infrastructures de transport à long terme (horizon 2020) s'inscrivent logiquement dans le cadre de la planification du secteur des transports en général et du réseau d'infrastructures de transport en particulier. Cette planification passe nécessairement par l'aménagement du territoire.

6.4.1. SCHEMA D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE NATIONAL

Le schéma d'aménagement du territoire a pour objet de fixer un cadre général d'actions visant le développement à long terme sur la base de l'analyse des données structurelles, physiques et humain d'un pays. Le Mali ne dispose pas encore de schéma d'aménagement du territoire. Cependant, en 1995, une esquisse de schéma d'aménagement du territoire national malien pour l'horizon 2021 avait été élaborée et est disponible. Elle nécessiterait toutefois une actualisation.

6.4.2. PLAN DE TRANSPORT

Un plan de transport est un outil de gestion gouvernementale, qui précise la politique nationale d'un pays en matière de transports en lui permettant de se doter d'un système cohérent d'infrastructures, de moyens matériel, organisationnel et institutionnel pour satisfaire les besoins de transports le plus économiquement possible. Il découle en fait d'un plan d'aménagement du territoire dont il constitue l'un des éléments déterminants et son élaboration aboutit à :

- (i) un schéma directeur de développement à long terme du réseau d'infrastructures de transport.
- (ii) une politique d'ensemble définissant :
 - une stratégie de développement des infrastructures;
 - une politique de développement des moyens de transports;
 - une planification des ressources nécessaires pour financer l'entretien et l'amélioration des infrastructures et le développement du parc matériel.
- (iii) des politiques et recommandations pour chacun des modes de transport : routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien.
- (iv) un plan d'actions pour les cinq (5) premières années d'exécution du plan et des objectifs plus généraux pour la période d'après.

6.4.3. ELABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU MALI

Le schéma directeur de développement à long terme du réseau d'infrastructures de transport est un outil de planification de l'aménagement et du développement des infrastructures de transport. Il constitue l'une des composantes essentielles du plan de transport résultant lui-même du plan d'aménagement du territoire.

C'est donc un outil de structuration de l'espace et d'aménagement du territoire, qui regroupe en son sein le réseau d'infrastructures de tous les modes de transport qui constituent le système de transport d'un pays. Le choix du meilleur schéma ou du meilleur réseau d'infrastructures est basé sur les principes suivants : (i) complémentarité entre les différents modes (intermodalité), (ii) accessibilité à tous au moindre coût et en toute sécurité (désenclavement), (iii) aménagement du territoire et développement durable (équité).

Au Mali, le système de transport comprend cinq modes : route, rail, air, fleuve et mer. Le schéma directeur de développement à long terme du réseau d'infrastructures de transport du Mali sera donc constitué d'un réseau d'infrastructures des cinq modes concernés.

6.4.3.1. LES DIFFÉRENTS MAILLONS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS

La capacité de structuration de l'espace du schéma directeur dépend en fait des multiples fonctions des différents maillons qui le composent.

En effet, chaque maillon du schéma remplit une ou plusieurs fonctions dans le processus de désenclavement et de développement du territoire et de mobilité des populations.

Les différents maillons du schéma directeur sont les suivants : le maillon principal, le maillon secondaire, le maillon tertiaire et le maillon quaternaire.

Le maillon principal est constitué des liaisons internationales et nationales, qui jouent toutes les fonctions de la chaîne des transports à savoir : le transport international, le transport interurbain (national), le transport urbain, le transport régional, le transport local et le transport communal.

Le maillon secondaire est constitué des liaisons régionales, qui jouent les fonctions de transports urbain, régional, local et communal.

Le maillon tertiaire est constitué des liaisons locales, qui jouent les fonctions de transports urbain, local et communal.

Le maillon quaternaire est constitué des liaisons communales, qui jouent les fonctions de transports urbain et communal.

D'une manière générale, tous les maillons du schéma directeur interviennent dans les activités économiques et sociales de la nation. Toutefois, les maillons supérieurs interviennent d'avantage plus que les maillons inférieurs.

6.4.3.2. LES DIFFERENTES COMPOSANTES DU SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Sur la base du bilan diagnostique du secteur des transports présenté au chapitre 4 ci – dessus, les composantes du schéma directeur sont les suivantes :

1°. Infrastructures et équipements routiers

1.1. Infrastructures routières

Le réseau d'infrastructures routières du Mali à l'horizon 2020 correspond au réseau routier nouvellement classé conformément à la nouvelle décentralisation administrative du territoire national. Le réseau routier classé du Mali compte 89.024 km, dont 14.102 km de routes nationales (15,8%) ; 7.052 km de routes régionales (8%); 28.929 km de routes locales (32,5%) et 38.941 km de routes communales (43,7%).

A l'horizon 2007, le réseau aménagé est estimé à 17219 km seulement, soit les 19% du réseau total classé. Il reste donc 71805 km à aménager à l'horizon 2020. Le réseau classé qui compte 4621 liaisons routières est détaillé par catégorie routière dans le tableau 6.1 ci – après.

Tableau 6.1

Désignation Classe administrative		Catégorie routière											
		RB		RTM		PA		TRA		PS		Total réseau	
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
RN	km	4332	96,8	1794	97,8	2547	23,3	8673	50,4	5429	7,6	14102	15,8
	%	<i>31</i>		<i>13</i>		<i>18</i>		<i>62</i>		<i>38</i>		<i>100</i>	
RR	km	60	1,3	40	2,2	802	7,4	902	5,2	6150	8,5	7052	8
	%	<i>1</i>		<i>0,6</i>		<i>11,4</i>		<i>13</i>		<i>87</i>		<i>100</i>	
RL	km	0	0	0	0	4027	36,9	4027	23,4	24902	34,7	28929	32,5
	%	<i>0</i>		<i>0</i>		<i>14</i>		<i>14</i>		<i>86</i>		<i>100</i>	
RC	km	85	1,9	0	0	3532	32,4	3617	21	35324	49,2	38941	43,7
	%	<i>0,2</i>		<i>0</i>		<i>9,1</i>		<i>9,3</i>		<i>90,7</i>		<i>100</i>	
Total réseau	km	4477	100	1834	100	10908	100	17219	100	71805	100	89024	100
	%	<i>5</i>		<i>2</i>		<i>12</i>		<i>19</i>		<i>81</i>		<i>100</i>	

Source : Consultant - RN – route nationale ; RR – route régionale ; RL – route locale

RC – route communale - RB – route bitumée ; RTM route en terre moderne ; PA – piste améliorée ;
PS – piste saisonnière ; TRA – total réseau aménagé.

Ce réseau, classé en fonction de la nouvelle décentralisation du pays, a été élaboré pour permettre le désenclavement total du territoire malien, c'est-à-dire des 8 régions administratives, du District de Bamako, des 49 cercles, des 703 communes et des 11725 localités du Mali. La densité routière correspondante est de 7,17 km/100 km².

C'est donc un véritable outil d'aménagement du territoire car son aménagement total permettra l'accessibilité à toutes les couches de la population malienne où qu'elle se trouve.

1.2. Equipements routiers

Ce sont principalement les gares routières aménagées généralement dans la périphérie urbaine. Le Mali en compte actuellement une vingtaine dans le District de Bamako et dans les capitales régionales. Le District de Bamako en compte trois actuellement (Sogoniko, Marché de Medina-Coura et Djicoroni-Para). Cependant, dans le cadre du schéma directeur, la construction de gares modernes dans les capitales régionales et surtout à Bamako et Kati est nécessaire.

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

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

Parmi les équipements routiers, on rencontre également les postes de pesage et de péage, les postes de contrôles routiers, les parkings, les aires de stationnement et de repos et les stations services.

Les postes de pesage et de péage sont destinés à contrôler les charges à l'essieu des véhicules lourds et à sanctionner les surcharges. On les rencontre le long des grands axes et corridors routiers, aux frontières et à l'entrée des grandes villes. Actuellement, il existe deux (2) postes de pesage (pilotes) à Sénou et à Yirimadio et l'installation de 16 autres postes dont un en remplacement du poste de Sénou est prévue sur le réseau bitumé. Sur ces 16 postes, deux (2) sont en cours de construction à Diboli et à Kayes et le DAO des 14 postes restants est en cours de préparation sur financement FED.

Les parkings, les aires de stationnement et les stations services se rencontrent principalement dans les agglomérations ; les postes de contrôles routiers et les aires de repos le long des grands axes et corridors routiers. Concernant les postes de contrôles routiers, il y'a lieu de souligner que leur prolifération sur les grands axes et corridors routiers constitue une entrave sérieuse à la circulation avec pour conséquence la réduction de la productivité du transport et l'augmentation des coûts. Pour améliorer les performances du secteur, la réduction du nombre de postes de contrôle routier en particulier sur les axes internationaux est donc nécessaire.

2°. Infrastructures et équipements ferroviaires

2.1. Infrastructures ferroviaires

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

Les 643 km de voie principale représentent le tronçon malien de la voie ferrée Dakar – Bamako – Koulikoro vieille d'un siècle, qui relie le Mali au Sénégal sur 1287 km et qui constitue l'un des axes principaux de désenclavement extérieur et intérieur du Mali. Le développement futur du réseau ferroviaire du Mali devra s'inscrire dans le cadre du projet sous – régional d'interconnexion des voies ferrées ouest-africaines, reliant Dakar à Niamey.

Ce projet devra permettre l'industrialisation et la structuration rapide des pays sahéliens tel que le Mali, actuellement trop dépendant des pôles industriels côtiers. Sa réalisation nécessitera cependant, la mobilisation de fonds très importants et la mise en valeur des ressources minières potentielles de la sous-région.

Cependant, dans l'incertitude de sa réalisation avant 2020, le réseau ferroviaire existant sera uniquement retenu dans le cadre du schéma directeur, sous réserve des travaux d'entretien, de réhabilitation et de renforcement nécessaires de la voie ferrée pour soutenir le rythme d'accroissement du trafic prévu par TRANRAIL.

2.2. Equipements ferroviaires

Les ateliers de Korofina, les ateliers et dépôt de Kayes constituent l'ossature des équipements de maintenance du matériel. Les gares ferroviaires sont une quinzaine dont les plus importantes sont celles de Bamako, Kati et Kayes. Bamako dispose actuellement de deux gares ferroviaires, dont l'une pour les passagers au niveau de l'ancienne gare et l'autre pour les marchandises au niveau de Korofina construite sous le PST 1 pour plus de 3 milliards de francs CFA.

Cependant, compte tenu de la sous exploitation du tronçon Bamako – Koulikoro de la voie ferrée depuis les années 1995 à cause de la concurrence routière, la présence des gares ferroviaires au centre de Bamako hypertrophié et à la sortie Est de la capitale, alors que tous les courants d'échanges ferroviaires principaux avec elle se situent à l'Ouest (trafics national et international), constitue, contre toute logique, une entrave majeure au développement harmonieux et durable de la capitale malienne, qui se densifie de plus en plus et où la mobilité des biens et des personnes joue un rôle déterminant.

Aussi, dans la perspective de l'augmentation du trafic ferroviaire et de l'insécurité grandissante qui en résulterait dans la traversée de la ville de Bamako, il est donc recommandé de faire une étude de transport multimodal à Bamako qui devrait aboutir à la réalisation d'une voie rapide de Kati jusqu'à Moribabou à l'horizon 2010 et vers Koulikoro après. Une telle étude intégrera le transfert éventuel à Kati des gares et ateliers cités supra et le projet de construction du troisième pont de Bamako prévu à Sotuba.

Par ailleurs, la réouverture de certaines gares secondaires, fermées par TRANSRAIL est nécessaire pour la relance du trafic voyageur et le désenclavement des localités concernées.

3°. Infrastructures et équipements aéronautiques et météorologiques

3.1. Infrastructures aéronautiques et météorologiques

Le réseau aéronautique du Mali compte actuellement 29 aérodromes dont 13 aérodromes principaux, 12 aérodromes secondaires et 4 aérodromes privés. Sur les 13 aérodromes principaux, 6 sont internationaux : Bamako-Sénou, Gao, Kayes Dag-Dag, Mopti Ambodedjo, Sikasso Dignangan et Tombouctou.

Le réseau météorologique du Mali constitué de stations d'observations météorologiques comprend : 19 stations synoptiques dont 13 dans les aérodromes ; 50 stations secondaires climatologiques et agro-météorologiques ; 200 postes pluviométriques. Les stations synoptiques de Bamako –Sénou, Gao et Mopti sont régies par l'article 2 de la Convention de Dakar (ASECNA) et les autres stations du réseau par l'article 10 de la même convention.

Dans le cadre du schéma directeur, l'entretien et l'extension des aérodromes, des stations météorologiques et des postes pluviométriques doivent être envisagés.

3.2. Equipements aéronautiques et météorologiques

Ce sont des équipements de communication aéronautique, de navigation aérienne et de météorologie. Seuls les aérodromes internationaux sont suffisamment équipés, Bamako - Sénou étant le mieux équipé. Les autres aérodromes principaux souffrent par contre d'un manque d'équipements. Les aérodromes secondaires ne disposent pas d'équipements.

Ce sont des appareils de collecte et de transmission des paramètres du temps et du climat (température, vent, pression, pluies, etc...) qui équipent les stations d'observations météorologiques et dont l'installation et la maintenance sont assurées par l'ASECNA. D'une manière générale, ces équipements et installations sont vétustes et souffrent d'un manque d'entretien.

Dans le cadre du schéma directeur, l'entretien, le remplacement et le renforcement des équipements de communication aéronautique, de navigation aérienne, des stations météorologiques et des postes pluviométriques doivent être envisagés.

4°. Infrastructures et équipements fluviaux

4.1. Infrastructures fluviales

Le réseau fluvial du Mali compte 2334 km, dont 1551 km de voies principales et 783 km de voies secondaires. Le réseau national compte 1308 km de voie navigable sur le fleuve Niger de Koulikoro à Gao. Le réseau international compte 243 km au Mali (sur un total de 1333 km), répartis entre le fleuve Niger pour 143 km de Bamako vers Kankan en Guinée et le fleuve Sénégal pour 100 km de Kayes à Saint – Louis au Sénégal.

Le réseau local, utilisé essentiellement pour le transport local, compte 783 km de voies navigables par les pirogues et les pinasses et réparties entre les affluents et confluents du fleuve Niger (Bani, Barra Issa et Diaka) et les canaux de l'office du Niger.

Dans le cadre du schéma directeur, l'ensemble du réseau fluvial sera retenu mais devra bénéficier de travaux de dragage et/ou de déroctage permettant de créer un chenal navigable sur les voies principales accompagnés de travaux de balisage.

4.2. Equipements fluviaux

Le réseau fluvial compte actuellement une dizaine de ports fluviaux, dont les plus importants sont : Koulikoro, Ségou, Mopti, Tombouctou (Kabara) et Gao. Ces ports sont caractérisés par un sous équipement généralisé, l'insuffisance de quais et le mauvais état en général des quais existants. L'aménagement du fleuve Sénégal, nécessitera la construction d'un port à Ambidédi.

Dans le cadre du schéma directeur, l'entretien des quais existants, la construction de nouveaux ports et l'équipement des ports existants doivent être envisagés.

5°. Infrastructures et équipements de facilitation du transport maritime

Le Mali dispose actuellement de six installations de facilitation du transport maritime ou entrepôts maritimes au Sénégal (EMASE), en Côte d'Ivoire (EMACI), au Togo (EMATO), en Mauritanie (EMAMAU), au Ghana (EMAGHA) et en Guinée (EMAGUI). Pour augmenter la capacité de traitement des marchandises en transit aux ports maritimes et face à la diversification des voies d'accès du pays aux côtes maritimes, il est prévu la création à terme d'entrepôts à Banjul en Gambie et à Cotonou au Bénin et de ports secs à Kayes et à Sikasso au Mali (zones de rupture de charge).

Dans le cadre du schéma directeur, la création d'entrepôts à Alger en Algérie pour le désenclavement des régions de Kidal et de Gao doit être également envisagée. Par ailleurs, l'entretien et le renforcement des installations existantes doivent être prévus dans le cadre du développement du secteur.

6.4.3.3. RÉSEAU GLOBAL DU SCHÉMA DIRECTEUR

A l'horizon 2020, le réseau global d'infrastructures de transport que le Mali doit aménager pour assurer son désenclavement total et améliorer les conditions de vie des populations surtout les plus pauvres est estimé à :

(i). infrastructures : 92 087 km, dont 89024 km de routes, 729 km de voies ferrées et 2334 km de voies fluviales, 29 aérodromes, 269 stations météorologiques et postes pluviométriques et 6 entrepôts maritimes. Ce réseau doit être complété par les nouveaux entrepôts maritimes, stations météorologiques et postes pluviométriques à créer.

Sur les 92087 km, 20282 km seulement sont aménagés (22%), dont 17219 km de routes, 729 km de voies ferrées et 2334 km de voies fluviales. Il reste donc 71805 km de routes à aménager; les infrastructures ferroviaires et fluviales étant déjà aménagées et nécessitant toutefois des travaux d'entretien et de réhabilitation.

(ii). équipements : 20 gares routières, 10 gares et 2 ateliers et dépôts ferroviaires, 10 ports fluviaux et des équipements aéronautiques et météorologiques nécessaires à l'équipement des aérodromes et des stations synoptiques et climatologiques. Ce réseau doit être complété par les nouvelles gares à créer et les nouveaux équipements aéronautiques et météorologiques à acquérir.

6.4.3.4. LES HYPOTHÈSES D'APPLICATION DU SCHÉMA DIRECTEUR

1°. L'évolution démographique

Selon les prévisions de la DNSI, l'évolution de la population du Mali à l'horizon 2020 pour le scénario 2 (hypothèse moyenne) est donnée dans le tableau 6.2 ci – après.

Tableau 6.2

Milieu	Population malienne					
	2005		2015		2020	
	Habitants	%	Habitants	%	Habitants	%
Rural	7 585 000	67	8 835 000	59	9 296 000	55
Urbain	3 785 000	33	6 061 000	41	7 482 000	45
Total	11 366 000	100	14 896 000	100	16 778 000	100

Source : DNSI

De ce tableau, il ressort que l'urbanisation du pays augmentera de 33% en 2005 à 41% en 2015 et 45% en 2020. Pendant ce temps, la population rurale diminuera de 67% en 2005 à 59% en 2015 et 55% en 2020. En somme, les villes se peupleront aux dépens de la campagne, mettant en évidence le phénomène de l'exode rural qui s'accroîtra. Des dispositions doivent être prises par conséquent en terme d'aménagements urbains et d'équipements sociaux pour contenir ce phénomène à moyen et long termes.

2°. Le désenclavement du pays

Le réseau aménagé du pays (l'horizon 2007), tout mode confondu est de 20282 km et permet de désenclaver seulement 41% de la population malienne, dont les 83% de la population urbaine et les 26% seulement de la population rurale. Il est donc évident, que les politiques de désenclavement appliquées jusqu'à présent ont privilégié les centres urbains au détriment des zones rurales. Le désenclavement des zones rurales s'impose donc comme une priorité. La population désenclavée par mode de transport terrestre est détaillée dans le tableau 6.3 ci – après.

Tableau 6.3

Désignation mode	Pourcentage (%) population désenclavée du Mali		
	% population urbaine	% population rurale	% population totale
Route	82	21	38
Rail - Fleuve	1	5	3
Total	83	26	41

Source : Consultant

De ce tableau, il ressort que 93% de la population désenclavée est assurée par la route et 7% seulement par rail et fleuve. La route désenclave 81% de la population rurale désenclavée et 99% de la population urbaine désenclavée.

Dans le processus de désenclavement intérieur du pays, l'incidence des autres modes est donc très limitée. La priorité doit être par conséquent accordée à la route qui joue un rôle primordial dans ce processus.

3°. Les stratégies d'application du schéma

Dans le processus d'application du schéma directeur défini supra, l'objectif fondamental est la lutte contre la pauvreté, donc l'amélioration des conditions de vie des populations pauvres. Or, l'on sait que 88% des pauvres du Mali vivent dans le milieu rural qui emploie 80% de la population active du pays. Par ailleurs, la zone rurale étant la plus enclavée du pays, les priorités en matière d'aménagement d'infrastructures de transport doivent par conséquent concerner cette zone.

Cependant, l'urbanisation galopante et la grande dépendance de l'économie malienne de l'extérieur recommandent également des actions dans le sens du désenclavement urbain et extérieur. Aussi, les stratégies de désenclavement proposées sont les suivantes :

3.1. Désenclavement des zones rurales :

C'est le désenclavement intérieur du pays axé sur le développement des échanges interurbains et ruraux, en particulier entre les zones de production agricoles et les marchés de production et de consommation (villes) d'une part, et entre ces mêmes zones et les centres de transformation (usines), d'autre part. Les zones rurales concernées sont: (i) les zones rurales à fortes potentialités agricoles et pastorales; (ii) les zones rurales à fortes potentialités minières et agricoles; (iii) et les zones rurales à fortes potentialités pastorales. La stratégie optimale de désenclavement de ces différentes zones, classées en trois (3) zones typologiques selon le niveau de désenclavement, est la suivante :

Zone 1 : Elle correspond aux zones, dont les maillons principal et secondaire (liaisons nationales et régionales interurbaines) sont déjà aménagés. Pour ces zones, il s'agira de compléter le réseau d'infrastructures par l'aménagement des maillons tertiaire et quaternaire (liaisons locales et communales). C'est le cas des zones CMDT (Dioila, Sikasso, San, Tominian et Koutiala), OHVN (Koulikoro, Kati), Kaarta (Diéma, Nioro, Nara et Yélimané), ON (Ségou, Niono) et Ghourma (Douentza, Rharouss, Gao). Cependant, l'entretien courant et périodique des maillons déjà aménagés doit être une priorité dans l'aménagement de ces zones.

Zone 2 : Elle correspond aux zones, dont seul le maillon principal (liaisons nationales interurbaines) est totalement ou partiellement aménagé. Pour ces zones, il s'agira de compléter le réseau d'infrastructures par l'aménagement des maillons principal manquant, secondaire, tertiaire et quaternaire (liaisons nationales complémentaires, régionales, locales et communales). C'est le cas des zones CMDT (Bougouni, Yanfolila, Kadiolo, Kita), OHVN (Kangaba, Kolokani, Banamba) et ON (Macina, Mopti), Kaarta (Bafoulabé, Kita), Interfleuve Bani-Niger (San, Ségou, Macina, Djenné) et Séno Bankass (Bankass, Koro, Bandiagara). Ici également, l'entretien courant et périodique des maillons déjà aménagés doit être une priorité dans l'aménagement de ces zones.

Zone 3 : Elle correspond aux zones, dont aucun maillon du schéma n'est aménagé. Pour ces zones, il s'agira de réaliser le schéma, en commençant par le maillon principal pour finir par le maillon quaternaire. C'est le cas des zones CMDT (Kolondiéba), Zone lacustre (Mopti, Youwarou, Niafunké, Diré, Goundam, Douentza, et Tombouctou), Zones minières (Kéniéba, Bafoulabé, Kayes...), Séno Mango (Douentza, Koro), Tilemsi (Gao, Bourem, Kidal, Ménaka) et Ghourma (Douentza, Ansongo, Tessit).

En somme, le principe fondamental de cette stratégie est que la logique optimale d'aménagement des infrastructures du schéma est d'aménager toujours du haut vers le bas, c'est – à – dire du maillon principal vers le maillon quaternaire et non l'inverse. En effet, il ne servira à rien, sinon d'augmenter la pauvreté, d'aménager des pistes agricoles pour accroître la production dont le surplus ne pourra pas être évacué vers les marchés de commercialisation par manque de liaisons principales viables.

3.2. Désenclavement extérieur

Le désenclavement extérieur du pays, orienté vers la diversification des voies d'accès aux ports côtiers doit se poursuivre, avec comme souci majeur d'approvisionner toutes les régions du Mali le plus économiquement possible. Ce qui nécessitera l'achèvement des infrastructures en cours de construction ou de réhabilitation et la construction de nouvelles, surtout dans le nord (Gao, Kidal), au sud (Kolondiéba) et au sud – ouest (Kita, Kéniéba).

3.3. Désenclavement urbain

L'urbanisation galopante des villes à moyen et long termes, nécessitera la réalisation de grandes artères de dégagement permettant de lutter contre la congestion de la circulation urbaine et d'améliorer le transport collectif et la sécurité. Toutes choses qui améliorent les coûts de transport et par conséquent le revenu des citoyens.

3.4. Les priorités et les coûts d'aménagement des infrastructures du schéma directeur

3.4.1. Les priorités d'aménagement

Dans le cadre de l'application du schéma directeur, les priorités d'aménagement retenues sont les suivantes :

Priorité 1 : Entretien courant et périodique des infrastructures

La première priorité d'intervention sur le réseau est son entretien courant et périodique normal. En effet, seul l'entretien courant et périodique normal permet le maintien de l'état des infrastructures et par conséquent des coûts d'exploitation. Cependant, le déficit d'entretien périodique rend inefficace l'entretien courant et accélère des interventions plus coûteuses telles que la réhabilitation et la reconstruction. Aussi, dans le souci de réduire les coûts de transport des personnes et des marchandises et de maintenir et renforcer l'accessibilité aux zones de production et aux populations, particulièrement les plus pauvres, le réseau d'infrastructures existantes et futures devrait par conséquent bénéficier d'un entretien courant et périodique normal.

Priorité 2 : Réhabilitation des infrastructures

La réhabilitation des infrastructures existantes est considérée comme la deuxième priorité car elle permet de combler le déficit d'entretien périodique et de récupérer l'investissement, certes à des coûts environ deux fois plus élevés que l'entretien périodique. Aussi, après la réhabilitation d'infrastructures nécessaires du réseau existant, ce type d'intervention devrait être évité à l'avenir. Ce qui permettra en effet de faire des économies très importantes au bénéfice de l'investissement.

Priorité 3 : Nouvelles constructions d'infrastructures

Après l'entretien courant et périodique normal et la réhabilitation des infrastructures, la réalisation de nouvelles infrastructures pour désenclaver des bassins économiques agricoles et miniers est considérée comme la troisième priorité dans l'application du schéma directeur. Les nouvelles constructions permettront en effet d'ouvrir sur les marchés extérieurs, les zones à fortes potentialités agricoles et minières jusque là repliées sur elles mêmes avec pour conséquence l'amélioration des conditions de vie des populations concernées.

3.4.2. Les coûts d'aménagement

Les coûts des différents aménagements seront calculés par scénario sur la base des prix unitaires des marchés de travaux similaires les plus récents ou tirés des études les plus récentes.

6.4.3.5. LES DIFFÉRENTS SCÉNARIIS D'APPLICATION DU SCHÉMA

1°. Les différentes options de désenclavement des populations

A l'horizon 2020-2021, le processus de désenclavement futur du Mali concernera donc les 17% de la population urbaine et les 74% de la population rurale restant à

désenclaver. Plusieurs options sont envisageables dans ce sens. Aussi, le consultant propose les trois options suivantes :

OPTION – A :

- horizon 2011 : désenclaver les 17% de la population urbaine restants et les 24% de la population rurale;
- horizon 2016 : désenclaver les 25% de la population rurale;
- horizon 2020 : désenclaver les 25% de la population rurale restants.

OPTION – B :

- horizon 2011 : désenclaver les 30% de la population rurale;
- horizon 2016 : désenclaver les 24% de la population rurale et les 17% de la population urbaine restants;
- horizon 2020 : désenclaver les 20% de la population rurale restants.

OPTION – C :

- horizon 2011 : désenclaver les 40% de la population rurale;
- horizon 2016 : désenclaver les 20% de la population rurale et les 17% de la population urbaine restants;
- horizon 2020 : désenclaver les 14% de la population rurale restants

2°. Les différents scénarii d'application du schéma directeur

Le réseau global du schéma directeur de développement des infrastructures de transport du Mali à l'horizon 2020 et les options de désenclavement des populations encore enclavées étant définis, trois scénarii d'application du schéma seront étudiés en fonction des options de désenclavement présentées ci -dessus. Le scénario 1 correspond à l'option A, le scénario 2 à l'option B et le scénario 3 à l'option C.

3°. Choix du scénario optimal

3.1. Méthode et critères d'évaluation des scénarii

L'évaluation des différents scénarii est faite par la méthode multicritère et les critères permettant une meilleure appréciation des scénarii d'aménagement, pour les trois échéances quinquennales adoptées (2011, 2016, 2021), sont indiqués dans le tableau 6.4 ci – après avec les poids indicatifs correspondants.

Tableau 6.4

N°	Désignation critères	Poids	Méthode d'évaluation
1	Désenclavement	40	nombre ou pourcentage de populations désenclavées
2	Efficacité économique	10	augmentation supplémentaire du revenu des populations
3	Efficacité Sociale	10	nombre d'équipements sanitaires et scolaires desservis
4	Equité	20	rapport incidence pauvreté/incidence pauvreté moyenne nationale ou la plus faible
5	Pérennité Infrastructures	10	dépenses d'entretien/allocation budgétaire
6	Efficacité environnementale	10	rapport coût environnemental/coût environnemental le plus faible ou coût total scénario
Total		100	

Source : Consultant

3.2. Scénario optimal

Les trois scénarii seront évalués sur la base des critères définis ci-dessus pour chaque échéance quinquennale. Les scénarii seront comparés par échéance quinquennale et le scénario optimal est celui dont le score est le plus élevé par échéance. Sur l'ensemble de la période du schéma directeur (2007 – 2021), cette comparaison pourra aboutir à plusieurs scénarii optimaux pour différentes échéances.

VII. LES PROJETS PRIORITAIRES D'INFRASTRUCTURES A MOYEN TERME

En l'absence de plan de transport et de schéma directeur de développement à long terme du réseau d'infrastructures de transport, les priorités d'aménagement du réseau d'infrastructures à moyen terme (horizon 2010), ont été définies en fonction des stratégies de désenclavement du territoire malien décrites au paragraphe 6.4.3.4 ci-dessus. Les priorités retenues sont les suivantes :

7.1. DESENCLAVEMENT DES ZONES RURALES

Les projets prioritaires retenus ici, visent le désenclavement intérieur et particulièrement des zones de production agricole permettant de stimuler la production et d'améliorer le revenu des paysans, qui constituent la couche la plus pauvre du pays. Pour le choix des projets, trois zones typologiques se distinguent en fonction de leur niveau de désenclavement.

7.1.1. Zone 1

Elle correspond à toutes les zones relativement désenclavées car pourvues d'un réseau principal d'infrastructures de transport constitué de routes bitumées et en terre, de voies ferrée et fluviale et d'aérodromes. Les projets retenus concernent donc les liaisons secondaires ou tertiaires permettant d'assurer l'accessibilité des zones de production agricole aux marchés de consommation via le réseau principal.

Pour cette zone, les priorités d'aménagement retenues sont : l'entretien courant et périodique et la réhabilitation des infrastructures existantes mais aussi la construction de nouvelles routes rurales.

7.1.2. Zone 2

Elle correspond à toutes les zones peu désenclavées, disposant d'un réseau principal partiel car inachevé. Les projets retenus concernent donc les liaisons principales à achever et les liaisons secondaires ou tertiaires à construire pour permettre l'accessibilité des zones de production agricole aux marchés de production et de consommation.

Les priorités d'aménagement retenues pour cette zone, sont : l'entretien courant et périodique et la réhabilitation des infrastructures existantes mais aussi la construction de nouvelles routes principales et secondaires rurales.

7.1.3. Zone 3

Elle correspond à toutes les zones enclavées, ne disposant d'aucunes infrastructures pérennes; les quelques infrastructures existantes étant en très mauvais état (partiellement ou totalement détruites) et difficilement praticables.

Pour cette zone, les projets retenus concernent donc les liaisons principales à construire ou à réhabiliter pour permettre d'abord l'ouverture des zones enclavées au

marché extérieur et les liaisons secondaires et tertiaires pour assurer l'accessibilité aux zones de production.

Les différentes zones typologiques du pays sont données par région et par cercle dans le tableau 7.1 ci – après.

Tableau 7.1

Désignation régions	Zones typologiques du Mali		
	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Kayes	Kayes	Kita	Kéniéba
	Diéma	Yélimané	
	Nioro	Bafoulabé	
Koulikoro	Koulikoro	Nara	
	Dioila	Banamba	
	Kangaba		
	Kati		
Sikasso	Kolokani		
	Sikasso	Kadiolo	Kolondiéba
	Koutiala	Yanfolila	
	Yorosso		
Ségou	Bougouni		
	Ségou	Niono	
	San	Barouéli	
	Bla	Macina	
Mopti	Tominian		
	Mopti	Bandiagara	Ténenkou
	Djenné	Bankass	Youwarou
Tombouctou	Douentza	Koro	
		Tombouctou	Rharous
		Diré	Niafunké
Gao		Goundam	
		Gao	Bourem
		Ansongo	
Kidal		Ménaka	
			Kidal
			Abéïbara
			Tessalit
		Tin-Essako	

Source : Consultant

7.1.4. Projets prioritaires

Pour le désenclavement des zones rurales et compte tenu du niveau actuel de désenclavement du pays, les projets prioritaires se résument comme suit :

Zones 1 et 2: Pour cette zone, la priorité est accordée à l'entretien et à la réhabilitation des infrastructures existantes (route, rail, fleuve, air), la construction de routes rurales permettant de désenclaver les zones d'influences directes desdites infrastructures, et d'équipements routier, ferroviaire, fluvial et aéronautique. Ces routes rurales seront

réalisées sous forme de routes en terre moderne ou bitumées pour les axes principaux (RN) et de pistes améliorées en rechargement continu pour les axes secondaires (RR) et en rechargement partiel (élimination des points durs) pour les axes tertiaires (RL) et quaternaires (RC).

Zone 3 : Pour cette zone, la priorité est accordée à la réhabilitation des infrastructures existantes et à la construction de routes de désenclavement, réalisées sous forme de routes en terre moderne ou bitumées.

Les besoins de désenclavement routier de ces trois zones typologiques sont indiqués dans le tableau 7.2 ci – après.

Tableau 7.2

Zone type	Longueur de routes à aménager en km				
	RN	RR	RL	RC	TOTAL
Zone 1	1485	383	10000	8036	19904
Zone 2	2230	2383	5000	2986	12599
Zone 3	2636	648	721	1162	5167
TOTAL	6351	3414	15721	12184	37670

Source : Consultant

La réalisation de ce réseau prioritaire permettra de désenclaver les 17% de la population urbaine restant à désenclaver et plus de 55% de la population rurale restant à désenclaver.

A moyen terme, les priorités en matière de désenclavement intérieur devraient concerner, en plus de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures existantes, la construction d'environ 2.000 km de routes d'intérêt national, 16.000 km de routes d'intérêt local et de 12.000 km de routes d'intérêt communal.

7.2. DESENCLAVEMENT EXTERIEUR

Le Mali est résolument engagé dans une politique de diversification de ses voies d'accès aux ports maritimes et d'intégration sous-régionale et régionale. Les projets de désenclavement extérieur qui s'inscrivent dans cette politique visent donc à réaliser les tronçons maliens des axes transafricains, notamment la Trans-saharienne (Bamako – Ségou -Sévaré –Gao – Kidal – Bouressa – Tamarasset – Alger) et la Trans-sahélienne (Dakar – Bamako – Sikasso – Koloko – Ouagadougou - Djaména), et les liaisons entre ces deux axes continentaux et entre la Trans-sahélienne et la Trans-Côtière (Tanger –Abidjan – Lagos).

Les axes concernés sont les suivants :

Trans-saharienne : Bourem – Kidal – Bouressa – Fre Algérie (RN18) – 550 km à construire.

Liaisons entre les axes transafricains :

Liaisons entre la Trans-sahélienne et la Trans-Côtière :

- Koualé – Kolondièba – Fre RCI (RN30) – 130 km à construire ;

- Bougouni – Manankoro – Fre RCI (RN9) – 123 km à construire ;
- Bamako – Kangaba – Fre Guinée (RN26) – 137 km à construire ;
- Bafoulabé – Djibouria - Satadougou – Fre Guinée (RN2) – 320 km à construire ;
- Djibouria – Sadiola – Kayes – Aourou – Fre Mauritanie (RN21) – 323 km à construire ;
- Nioro – Lakamané- Toukoto – Kita – Sirakoro – Fre Guinée (RN25) – 362 km à construire.

Liaisons entre la Trans-sahélienne et la Trans-saharienne :

- Bandiagara – Bankass – Koro – Fre Burkina (RN15) – 157 km à bitumer;
- Tombouctou – Kabara – Douentza – Mondoro – Fre Burkina (RR39) - 344 km à réhabiliter et construire;
- Rharous – Gossi – N’Daki – Fre Burkina (RN42) – 266 km à construire.

A moyen terme, les priorités en matière de désenclavement extérieur du Mali, en plus de l’entretien ou de la réhabilitation des infrastructures existantes, concerneront la construction de plus de 1200 km de routes principales portant sur les axes suivants :

Trans-saharienne :

- Bourem – Kidal – Bouressa – Fre Algérie (RN18) – 550 km à construire ;

Liaisons entre la Trans-sahélienne et la Trans-Côtière :

- Koualé – Kolondièba – Fre RCI (RN30) – 130 km à construire ;
- Bougouni – Manankoro – Fre RCI (RN9) – 123 km à construire ;
- Bamako – Kangaba – Fre Guinée (RN26) – 137 km à construire ;
- Djibouria – Sadiola – Kayes – Aourou – Fre Mauritanie (RN21) – 323 km à construire.

Liaisons entre la Trans-sahélienne et la Trans-saharienne :

- Bandiagara – Bankass – Koro – Fre Burkina (RN15) – 157 km à bitumer;

7.3. DESENCLAVEMENT URBAIN

L’urbanisation galopante des villes et particulièrement du district de Bamako, capitale du pays, nécessite la réalisation de grandes artères de dégagement permettant de contenir l’expansion du trafic urbain et d’éviter par conséquent le phénomène de congestions qui caractérise toutes les grandes métropoles.

A moyen terme, les projets retenus sont les suivants :

- construction éventuelle d’une voie express Kati – Bamako – Moribabougou (30 km) en lieu et place de la voie ferrée, y compris le transfert des gares ferroviaires et des ateliers de Bamako à Kati;
- construction du 3^{ème} pont de Bamako;
- aménagement de gares routières modernes dans les capitales régionales;
- extension de l’aéroport de Sikasso;
- réhabilitation de l’aéroport de Gao.

7.4. EVALUATION DES PROJETS MOYEN TERME

Les projets retenus à moyen terme (horizon 2010-2011) pour l'ensemble du secteur des transports sont présentés dans le tableau 7.3 ci – après et détaillés dans les fiches techniques en annexe 3. Au total, 47 projets sont retenus dont 39 pour la route, 2 pour le rail, 2 pour l'air et 4 pour le fleuve. Il y'a lieu de souligner cependant, que dans le plan d'actions présenté ci – dessous, la priorité revient à l'entretien courant, ensuite à l'entretien périodique, la réhabilitation et la construction.

Tableau 7.3

N°	Désignation infrastructures	Longueur en km	Niveau Aménagement prévu	Coûts en millions de F CFA	Situation de financement et échéances
A	ROUTE	90 510	EC/EP/REH/C	1 072 505	
	Désenclavement intérieur				
A.1	Entretien courant	17219 - 47668	EC	157 000	2007 - 2011
	Zones 1,2 et 3				
1	Routes bitumées et en terre et pistes améliorées	17219 - 47668	EC	157 000	MALI
A.2	Entretien périodique	1659	EP	56 480	2007- 2009
	Zones 1 et 2				
	Routes bitumées	1025		48 500	
2	Faladiè -Ségou	220	EP	8 800	A rechercher
3	Bla – San - Sienso	125	EP	11 000	-“-
4	Sévaré - Gao	579	EP	23 160	-“-
5	Bamako - Koulikoro	54	EP	2 460	-“-
6	Tombouctou -Koriomé	17	EP	680	-“-
7	Voies urbaines	30	EP	2 400	-“-
	Routes en terre	82		2 460	-“-
8	Manantali - Mahina	82	EP	2 460	-“-
	Pistes améliorées	552		5 520	
9	Pistes améliorées (DNR,CMDT, OHVN)	552	EP	5 520	-“-
A.3	Réhabilitation	9461		207 800	2007 - 2010
	Zones 1,2 et 3				
	Routes bitumées	161		21 800	
10	Kimparana -Kouri	82	REH	11 500	-“-
11	Diamou - Gangontéry	42	REH	5 400	-“-
12	Accès à Djenné	29	REH	3 700	-“-
13	Mahina - Bafoulabé	8	REH	1 200	-“-
	Pistes améliorées	9300		186 000	
14	Pistes améliorées (DNR,CMDT, OHVN)	9300	REH	186 000	-“-

Tableau 7.3

N°	Désignation infrastructures	Longueur en km et (nombre)	Niveau Aménagement prévu	Coûts en millions de F CFA	Situation de financement
	ROUTE (suite)				
A.4	Construction	31 722		651 225	2007 - 2011
	Zones 1,2 et 3				
	Désenclavement intérieur (suite)	30 378		345 405	
15	Pistes rurales locales	16000	PA	80 000	A rechercher
16	Pistes rurales communales	12000	PA	60 000	-“-
17	Fana - Dioila	45	RB	5 600	-“-
18	Banankoro - Dioro	45	RB	5 900	-“-
19	Banadiagara - Douentza	125	RTM	6 720	-“-
20	Gossi - Rharous	147	RTM	7 035	-“-
21	Douentza - Koro	100	RTM	5 880	-“-
22	Banamba - Mourdiah	100	RTM	3 300	-“-
	Yélimané - Nioro	120	RTM	11 500	
23	Bougouni –Yanfolila - Kalana	140	RB	15 750	-“-
24	Konna – Korientzé - Tonka	155	RB	46 000	-“-
25	Niono - Tonka	431	RB	38 400	-“-
26	Macina – Diafarabé - Ténenkou	82	RTM	5 000	-“-
27	Kayes – Sadiola - Kéniéba	250	RB	19 320	-“-
28	Tombouctou - Bourem	318	RTM	10 000	-“-
29	Ansongo –Ménaka – Andéramboukane	320	RTM	25 000	-“-
	Désenclavement extérieur	1313		224 820	
30	Bamako –Kangaba – Dioulafoudou et bretelles	147	RB	17 850	-“-
31	Bougouni – Manankoro – fre C.I.	123	RB	20 950	-“-
32	Zantiébougou (Koualé) – Kolondiéba – fre RCI	130	RB	22 140	-“-
33	Tion – Bènèna – fre Burkina	46	RB	6 500	-“-
34	Bandiagara –Bankass – Koro –Fre Burkina	157	RB	18 480	-“-
35	Bourem – Kidal – Fre Algérie	550	RB	112 500	-“-
36	Kayes – Aourou – fre mauritanie	160	RB	26 400	-“-
	Désenclavement urbain	31		81 000	
37	Voie express Kati – Bamako - Moribabougou	30	RB	60 000	A rechercher
38	3è pont de Bamako	1	2x2voies	19 000	-“-
39	Gares à Bamako et Kati	(2)	moderne	2 000	-“-

Tableau 7.3

N°	Désignation infrastructures	Longueur en km et (nombre)	Niveau Aménagement prévu	Coûts en millions de F CFA	Situation de financement
B	RAIL	347 (2)	REH/C	35500	2007 - 2011
	Désenclavements intérieur et extérieur	347		35500	
B.1 B.2 B.3	Entretiens et réhabilitation de la voie ferrée	347	REH	28500	
	Zone1				
40	Voie ferrée Bamako – Kati - Kayes - Diboli	347	REH	28500	PM. TRANSRAIL
B.4	Construction	(2)		7000	
	Zone1				
41	Gare et atelier à Kati	(2)	Moderne mixte	7000	MALI/ TRANSRAIL
C	AIR	(2)	REH/C	15900	2007 - 2009
	Désenclavements intérieur et extérieur				
C.1 C.2 C.3	Entretiens et réhabilitation des aérodromes	(2)		15900	
	Zone1				
42	Aéroport de Sikasso	(1)	Extension	8200	A rechercher
43	Aéroport de Gao	(1)	REH	7700	-“-
D	FLEUVE	10	REH/C	2950	2007 - 2009
	Désenclavement intérieur				
D.1 D.2 D.3	Entretiens et réhabilitation du chenal navigable du fleuve Niger	10		1750	
	Zones 1,2, 3				
44	Curage chenal d'accès au lac Débo	4	REH	410	A rechercher
45	Désensablage accès aux quais de Gao et Mopti	2	REH	120	A rechercher
46	Protection berges de Bamako, Gao, Diafarabé, Bourem, Dioro et Djenné	4	Béton armé et maçonnerie	1220	A rechercher
D.4	Construction	(4)		1200	
	Zones 1,2, 3				
47	Construction quais de Diafarabé, Akka, Dioro et Rharous	(4)	Béton armé et maçonnerie	1200	A rechercher
	TOTAL SECTEUR	-	-	1 126 855	

Source: DNR/ANAC/DNH/CONSULTANT

RB – route bitumée; RTM – route en terre moderne ; PA – piste améliorée

C- construction ; EC – entretien courant ; EP – entretien périodique ; REH - réhabilitation

Le coût total de ce plan d'actions, évalué sur la base des prix des marchés les plus récents est de 1 126 855 millions de francs CFA, dont 1 072 505 millions de francs CFA (95,2%) pour les routes, 35 500 millions de francs CFA (3,1%) pour le rail, 15 900 millions de francs CFA (1,4%) pour l'air et 2 950 millions de francs CFA (0,3%) pour le fleuve. Sa réalisation à l'horizon 2011 nécessiterait la mobilisation de près de 225 milliards de francs CFA en moyenne par an.

Les performances actuelles en matière de financement des infrastructures dans le secteur au cours des cinq dernières années étant d'un maximum de 70 milliards de francs CFA par an, soit les 31% seulement des besoins requis, des efforts très importants doivent être par conséquent déployés par le Mali et ses Partenaires Techniques et Financiers pour le succès de ce plan qui est détaillé par mode et par type d'intervention dans le tableau 7.4 ci – après.

Tableau 7.4

Type d'intervention	Coût en millions de F CFA				
	Route	Rail	Air	Fleuve	Total
Entretien courant	157 000	-	-	-	157 000 (14,0%)
Entretien périodique	56 480	-	-	-	56 480 (5,0%)
Réhabilitation	207 800	28 500	15 900	1 750	253 950 (22,5%)
Construction	651 225	7 000	-	1200	659 425 (58,5%)
Total	1 072 505	35 500	15 900	2 950	1 126 855 (100%)

Source: CONSULTANT

7.5. PLAN DE FINANCEMENT PROPOSE

Sur la base des tendances actuelles, le plan de financement proposé est indiqué dans le tableau 7.5 ci – après.

Type d'intervention	Coût en millions de F CFA				
	Total	Financements			
		Intérieur		Extérieur	
		montant	%	montant	%
Entretien courant	157 000	157 000	100	0	0
Entretien périodique	56 480	5 648	10	50 832	90
Réhabilitation	253 950	25 395	10	228 555	90
Construction	659 425	65 943	10	593 482	90
Total	1 126 855	253 986	22,5	872 869	77,5

Source: CONSULTANT

VIII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La présente étude a été réalisée sur la base des termes de référence amendés en tenant compte des observations de l'Administration et de la Banque Mondiale. Elle a permis de faire le bilan diagnostic du secteur des transports, des politiques et stratégies appliquées jusqu'à ce jour et de proposer des objectifs stratégiques pour le développement à long terme du secteur en général et des infrastructures de transport en particulier avec comme objectif majeur l'amélioration des conditions de vie des populations maliennes et en particulier celles des plus pauvres.

Les orientations données, si elles sont appliquées, aboutiront à l'élaboration d'un plan de transport et d'un schéma directeur de développement harmonieux à long terme des infrastructures de transport nécessaires au désenclavement total des populations, gage de tout développement durable au Mali. Cependant, si l'on se réfère au plan d'actions à moyen terme proposé, le Mali avec l'appui de ses PTF, doit donc déployer des efforts très importants en matière de mobilisation des ressources financières pour atteindre le désenclavement total du pays à l'horizon 2020.

ANNEXES

ANNEXE 1

TERMES DE REFERENCE

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

SECRETARIAT GENERAL

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But -Une Foi

TERMES DE REFERENCE

POUR LE RECRUTEMENT D'UN CONSULTANT CHARGE DE LA PREPARATION DE LA CONSULTATION SECTORIELLE SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

I. CONTEXTE

Le Mali est un vaste territoire enclavé d'une superficie de 1 241 238 km² situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest. Sa population est estimée à 11 200 000 habitants en 2004. L'économie est fortement tributaire du transport.

Les infrastructures de transport se présentent comme suit : le chemin de fer est en déclin, la voie fluviale n'est pas navigable pendant toute l'année, le transport en transit par les corridors de déserte connaît des entraves de plusieurs ordres, l'infrastructure routière est insuffisante avec plusieurs routes et pistes impraticables pendant l'hivernage, le parc routier très vétuste est hétérogène et le transport aérien est en voie de reformes.

Le Gouvernement du Mali a adopté en Mai 2002, un Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté (CSLP) qui intègre l'ensemble des politiques de développement. L'un des trois axes de mise en œuvre de cette stratégie est le développement des infrastructures de base dont fait partie les infrastructures de transport.

Dans le cadre du dispositif de suivi des conclusions de la table ronde des bailleurs de fonds tenue à Genève en 2004, le Ministère de l'Équipement et des Transports a décidé d'organiser une consultation sectorielle sur le développement des infrastructures, en collaboration avec la Banque Mondiale comme chef de file des Partenaires Techniques et Financiers

II. OBJECTIFS DE LA CONSULTATION SECTORIELLE DES BAILLEURS DE FONDS

II. 1. *Objectif global :*

Le but de la consultation sectorielle sur le développement des infrastructures est de chercher les voies et moyens pour promouvoir le secteur des transports. Lutter contre la pauvreté par un meilleur accès des populations rurales aux centres de consommation et aux services sociaux.

II. 2. Objectif spécifique:

L'objectif de la rencontre sectorielle est de faire partager avec les partenaires techniques et financiers , la vision du Mali dans le cadre de son désenclavement intérieur et extérieur, assurer le financement de projets prioritaires à réaliser dans les 10-20 prochaines années pour atteindre l'objectif qu'un village soit desservi par une route(piste) ou situé à moins de 2 km de celle-ci.

A ce titre elle vise entre autres à :

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

III. ETENDU DES SERVICES DU CONSULTANT

Les présents TDR ont pour objet de faire réaliser par un consultant de haut niveau de prestation d'appui au MET pour l'organisation de la consultation sectorielle pour le développement des infrastructures

La mission vise à apporter au Ministère de l'Equipement et des Transports l'expertise nécessaire pour :

- la préparation des documents de base de la consultation :
- l'organisation de la consultation sectorielle.
- Il jouera le rôle de modérateur /facilitateur de la consultation sectorielle.

Le consultant s'appuiera sur les rapports des études disponibles que lui remettra l'administration pour préparer les documents de la concertation.

Il s'agira notamment :

- l'étude des besoins d'entretien routier
- l'étude de la stratégie de transports rural (Elaboration de la Stratégie Nationale du Transport Rural)
- l'étude du programme d'investissement (Etude de justification du PST-2)
- le document du CSLP

IV. TACHES DU CONSULTANT:

Elles consistent à :

1 - élaborer un document de base comprenant le diagnostic sommaire, les enjeux , la vision, la stratégie, le programme d'action ainsi que le cadre macroéconomique évaluant notamment la contribution du programme à la réduction de la pauvreté dans le pays.

- déterminer les objectifs stratégiques pour la période 2007 -2020
 - élaborer des fiches de projets sur la base des études réalisées ou en cours (programme d'actions);
 - faire une analyse détaillée justificative du choix des projets prioritaires identifiés
2. - participer à la consultation sectorielle en qualité de modérateur /facilitateur.
- 3 - préparer les rapports de synthèse de la réunion;
- 4 - Prévoir un document de synthèse comprenant le résumé, les conclusions et recommandations de la concertation

IV. PROFIL DU CONSULTANT

Le consultant doit:

- être un Economiste des transports confirmé dans l'évaluation des projets d'infrastructures de transport,
- avoir une expérience d'au moins 10 ans dans l'organisation de rencontres avec les bailleurs de fonds.

V. ORGANISATION DE LA MISSION

La mission consiste à :

1. une prise de contact avec les services ci-dessous pour collecter les informations:

- la Cellule de Planification et de Statistique,
- la Direction Administrative et Financière,
- la Direction Nationale des Routes,
- la Direction Nationale des Transports,
- la Direction Nationale de l'Aéronautique Civile,
- l'Autorité Routière,
- la Cellule de Coordination du PST,
- TRANSRAIL,
- La COMANAV.

(Cette liste n'est pas exhaustive) .

2. dégager les spécificités de l'étude.

L'étude sera faite par consultation locale restreinte.

VI. LOGISTIQUES :

Le matériel logistique sera à la charge du consultant

VII. DELAIS ET RAPPORTS

Les délais de dépôt et d'examen des rapports sont donnés dans le chronogramme joint en annexes.

ANNEXE 2

CORRIDORS INTERNATIONAUX

Corridors internationaux du Mali

N°	CORRIDORS Origine - Destination	Liaisons Réelles Potent.	LONGUEUR KM		MODE	PAYS TRANSIT	PORT
			Total	Au Mali			
1	Bamako – Dakar	R	1228	585	Rail	Sénégal	Dakar
2	Bamako – Dakar (via Kéniéba)	P	1280	510	Route	Sénégal	Dakar
3	Bamako- Dakar (via Kayes)	R	1471	795	Route	Sénégal	Dakar
4	Bamako- Dakar (via Kayes)	R	1276	600	Rte/Rail	Sénégal	Dakar
5	Bamako – Abidjan (via Sikasso)	R	1225	471	Route	C. d'Ivoire	Abidjan
6	Bamako – Abidjan (via Ouangolo)	R	1177	471	Rte/Rail	C. d'Ivoire	Abidjan
7	Bamako - San Pedro (via Bougouni)	P	1091	300	Route	C. d'Ivoire	San - Pédro
8	Bamako – Conakry (via Bougouni)	P	1153	263	Route	Guinée	Conakry
9	Bamako – Conakry (via Kangaba)	P	985	130	Route	Guinée	Conakry
10	Bamako - Conakry (via kourémalé)	R	980	127	Route	Guinée	Conakry
11	Kayes – Kiffa – Nouakchott	P	1085	140	Route	Mauritanie	Nouakchott
12	Bamako – Nema – Nouakchott (via Nara)	P	1680	470	Route	Mauritanie	Nouakchott
13	Bko – Nouakchott (via Nioro)	R	1430	483	Route	Mauritanie	Nouakchott
14	Mopti – Abidjan (via Sikasso)	R	1334	580	Route	C. Ivoire Burkina	Abidjan
15	Mopti – Abidjan (via Bobo)	R	1258	362	Rte/Rail	C.I-Burkina	Abidjan
16	Ségou – Abidjan (via Bobo)	R	1162	267	Rte/Rail	C.I-Burkina	Abidjan
17	Ségou – Abidjan (via Sikasso)	R	1142	393	Route	C. d'Ivoire	Abidjan
18	Mopti – Kumassi – Tema (via Bobo)	R	1392	368	Route	Bkina-Ghana	Tema
19	Bamako- Kumassi – Tema (via Bobo)	R	1973	499	Route	Bkina-Ghana	Tema

20	Lomé – Mopti – Tombouctou (via Bobo)	R	2231	768	Route	Bkina-Togo	Lomé
21	Bko-Ségou-Lomé (via Ouaga)	R	1967	499	Route	Bkina-Togo	Lomé
22	Mopti – Lomé (via Bobo)	R	1653	211	Route	Bkina-Togo	Lomé
23	Gao – Lomé (via Niamey)	R	1600	210	Route	Bkina – Togo	Lomé
24	Gao Cotonou (via Niamey)	R	1476	210	Route	Niger – Bénin	Cotonou
25	Gao – Alger (via Bouréssa)	P	2750	653	Route	Algérie	Alger
26	Gao – Oran (via Tessalit)	P	2500	697	Route	Algérie	Oran
27	Bamako – Kankan (via Siguiri)	P	385	143	Fleuve	Guinée	Kankan
28	Kayes – Saint Louis	P	948	100	Fleuve	Sénégal	St Louis
TOTAL CORRIDORS			39832	11305	3 modes	10 pays	12 ports

R : liaisons réelles et pérennes

P : liaisons potentielles non pérennes, partiellement ou totalement non aménagées

ANNEXE 3

FICHES DE PROJETS

ANNEXE 3.1
PROJETS ROUTIERS

PROJETS D'ENTRETIEN PERIODIQUE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

ENTRETIEN PERIODIQUE DE LA ROUTE FALADIE-SEGOU (220 km)

1. **NUMERO** : RN6
2. **PAYS** : MALI
3. **TITRE DU PROJET** : Etudes de faisabilité et technique de l'entretien périodique de la route FALADIE-SEGOU
4. **LOCALISATION** : Bamako, capitale du Mali et Ségou, 4^{ème} région administrative du Mali
5. **SECTEUR** : Transport
6. **ETAT ACTUEL** :
 - Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : revêtue
 - longueur : 220 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur accotement : 1.5 m x 2
 - largeur plate-forme : 9 m
 - Etat de la route (Uni) : passable 4/5
 - Date de construction : 1975
 - Date de dernier rechargement : 1998
 - Vitesse limite : 80 km/h
 - Trafic en véhicule/jour le plus récent : 310 V/J (juin 2003)

7. HISTORIQUE DU PROJET

La route Faladié-Ségou a été construite vers les années 1975. Elle a bénéficié d'un entretien périodique en 1998 dans le cadre du projet sectoriel des transports (PST).

8. JUSTIFICATION DU PROJET

Le taux de croissance accru du trafic sur ce tronçon ayant pour conséquence la dégradation rapide et l'usure de la chaussée, ainsi que le nombre élevé des accidents de la circulation sont des paramètres qui justifient aujourd'hui l'aménagement à 2x2 voies de la route Faladié-Ségou.

9. OBJECTIFS DU PROJET

- (i) Objectif sectoriel : PST II

(ii) Objectif spécifique : désenclavement intérieur

10. DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet consiste à la réalisation des études de faisabilité et techniques d'exécution des travaux d'entretien périodique de la route ainsi que la réalisation des travaux d'aménagement de la route Faladié-Ségou .

11. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation de ce projet assurera la fluidité du trafic entre la capitale Bamako et Ségou, la 4^{ème} région administrative du Mali.

12. COUT DU PROJET

Le coût du projet (études et travaux) est estimé à 8800 **millions de francs cfa.**

13. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

14. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

15. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSES

- (i) Etudes économiques
- (ii) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)
- (iii) Etudes environnementales
- (iv) Etudes techniques d'exécution
- (v) Travaux
- (vi) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

**FICHE DE PROJET
Route Bla-San-Sienso (125 km)**

1. **NUMERO** : RN6
2. **PAYS** : MALI
3. **TITRE DU PROJET** : Etudes de faisabilité et technique d'exécution, ainsi que travaux d'entretien périodique de la route BLA-SAN-SIENSO
4. **TITRE DU PROJET** : SEGOU, 4^{ème} région administrative du Mali.
5. **SECTEUR** : Transport
6. **ETAT ACTUEL** :
 - Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : revêtue
 - longueur : 125 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur accotement : 1.5 m x 2
 - largeur plate-forme : 9 m
 - Etat de la route (Uni) : passable 3
 - Date de construction : 1991
 - Date de dernier rechargement accotements : 2^{ème} trimestre 2002
 - Vitesse limite : 80 km/h
 - Trafic en véh/jour le plus récent : 382 (juin 2002)

véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	222	57	8	20		18	57		382

7. HISTORIQUE DU PROJET

La route Bla-San-Sienso a été construite en 1991 sur financement FED. Depuis sa construction jusqu'à nos jours elle n'a bénéficié d'aucun entretien périodique.

8. JUSTIFICATION DU PROJET

En l'absence d'entretien périodique depuis sa construction, le revêtement commence à vieillir, d'où la nécessité d'un entretien périodique ou une réhabilitation après dix ans de construction.

9. OBJECTIFS DU PROJET

- (i) Objectif sectoriel : PST II
- (ii) Objectif spécifique : désenclavement intérieur

10. DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet consiste à la réalisation des études et travaux d'entretien périodique de la route Bla-San-Sienso avec les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 10 m en section courante;
- largeur de chaussée : 7m
- largeur des accotements : 2 x 1.5 m
- Revêtement en enduit bicouche épaisseur (éventuellement)
- Couche de base : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,15 m
- Couche de fondation : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,20 m
- Couche de forme:..... épaisseur 0,15 m
- Talus : en remblai : 3/2 (L/H) et en déblai : 1/1 sauf exception selon la cohésion des sols ;
- Vitesse de référence:80 km/h
- Pente transversale :..... 2 %

11. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation de ce projet va permettre le désenclavement intérieur de la région de réduire le coût d'exploitation des véhicules, et le coût de transport, assurer le confort et la sécurité des usagers.

12. COUT DU PROJET

Le coût total de réalisation du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à **11.000 millions francs cfa.**

13. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

14. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

15. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSEES

- (i) Etudes techniques d'exécution
- (ii) Travaux
- (iii) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*._*._*._*._*_

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

ENTRETIEN PERIODIQUE DE LA ROUTE SEVARE - GAO (579 km)

1. NUMERO : RN16

2. PAYS : MALI

3. TITRE DU PROJET : Etudes de faisabilité et technique de l'entretien périodique de la route SEVARE-GAO

4. LOCALISATION : Régions de Mopti, Tombouctou et de Gao

5. SECTEUR : Transport

6. ETAT ACTUEL :

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : revêtue
 - longueur : 579 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur accotement : 1.5 m x 2
 - largeur plate-forme : 9 m
- Etat de la route (Uni) : passable 4/5
- Date de construction : 1987
- Date de dernier rechargement : 2001
- Vitesse limite : 80 km/h
- Trafic en véhicule/jour le plus récent : 145 v/j (juin 2003)

7. HISTORIQUE DU PROJET

La route Sévaré - Gao a été construite vers les années 1987. Elle a bénéficié d'un entretien périodique partiel jusqu'en 2001 dans le cadre du projet sectoriel des transports (PST).

8. JUSTIFICATION DU PROJET

Le taux de croissance accru du trafic sur ce tronçon ayant pour conséquence la dégradation rapide et l'usure de la chaussée, le nombre élevé des accidents de la circulation et le souci de préservation de cet important investissement, véritable tronçon ombilical pour le nord du pays justifient les travaux d'entretien périodique envisagés.

9. OBJECTIFS DU PROJET

(iii) Objectif sectoriel : PST II

(iv) Objectif spécifique : désenclavement intérieur

10. DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet consiste à la réalisation des études de faisabilité et techniques d'exécution des travaux d'entretien périodique de la route avec possibilité d'élargissement de la chaussée.

11. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation de ce projet assurera la fluidité du trafic entre Sévaré et Gao en maintenant les coûts de circulation des véhicules et en améliorant la sécurité des usagers.

12. COUT DU PROJET

Le coût du projet (études et travaux) est estimé à 23160 millions de francs cfa.

13. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

14. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

15. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSES

(vii) Etudes économiques

(viii) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)

(ix) Etudes environnementales

(x) Etudes techniques d'exécution

(xi) Travaux

(xii) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*._*._*._*._*_

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Entretien périodique de la route Bamako-Koulikoro (54 km)

1. **Référence du Projet** : Projet du Gouvernement de la République du Mali.
2. **Pays** : Mali.
3. **Secteur** : Equipement.
4. **Sous-secteur** : Transport routier.
5. **Titre du projet** : Etudes et travaux d'entretien périodique de la route Bamako-Koulikoro (54 km).
6. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Equipement et des Transports.
7. **Localisation du Projet** : Deuxième région administrative du Mali (Koulikoro) et le District de Bamako.

8. Objectifs du Projet :

L'objectif du projet est de faire l'entretien périodique de la route Bamako - Koulikoro, permettant de maintenir son état face au trafic en évolution.

9. Priorité attachée au Projet :

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de désenclavement du territoire national par l'amélioration des conditions de circulation, en favorisant une meilleure relance économique par la réduction des coûts de transports d'une part et le gain de temps et de sécurité d'autre part.

Il colle parfaitement aux objectifs du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP) et du Projet Sectoriel des Transports (PST).

10. Description du Projet :

Le projet consiste à la réalisation des études de faisabilité et techniques d'exécution, ainsi que la réalisation des travaux d'entretien périodique de la route existante.

11. **Coût du projet** : Le coût du projet sera déterminé à la suite des études est estimée à 2460 millions de francs cfa, dont 300 millions de francs cfa pour les études et 2160 millions de francs cfa pour les travaux.

12. **Financement** : Le financement est à rechercher. La contre-partie sera inscrite au Budget d'Etat.

Niveau de préparation :

Le projet est inscrit dans le cadre d'un programme prioritaire du Gouvernement de la République du Mali dont les études de la première phase (études d'un pont à Koulikoro) sont en cours.

13. Justification du Projet :

La construction de la route en terre Niono-Banamba, la construction en cours de la route bitumée Banamba-Koulikoro et le développement des activités économiques dans la région de Koulikoro font que la route actuelle reliant Koulikoro au District de Bamako se dégrade rapidement et ne répond plus aux sollicitations de trafic de plus en plus croissant.

14. Impact sur l'environnement :

Le projet envisagera des actions compensatrices en faveur de la préservation de l'environnement, notamment par la préparation d'un plan de gestion environnementale et sociale assorti d'activités précises à réaliser et d'un budget de mise en oeuvre.

15. Date de démarrage du projet :

La date de démarrage du projet est liée à la mobilisation des fonds nécessaires aux études techniques et à la réalisation des travaux. La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008

Mars 2006

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

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

FICHE DE PROJET

Entretien périodique de la Route Tombouctou – Koriomé (17 km)

1. **Numéro** : RN 39
2. **Pays** : MALI
3. **Titre du ptojet** : Etudes technico-économiques et environnementales ainsi que des travaux d'entretien périodique de la Route Tombouctou – Koriomé (17 km).
4. **Localisation** : Tombouctou.
5. **Secteur** : Transport
6. **Description du projet**

Il s'agit des études techniques et des travaux d'entretien périodique de la Route Tombouctou – Koriomé (17 km) ayant les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 9 m en section courante;
- largeur de chaussée : 6 m
- largeur des accotements : 2 x 1,5 m
- Vitesse de référence:60 km/h
- Pente transversale : 2,5 %

7. **Coût du projet**

Le coût du projet est estimé à environ 680 millions de F.CFA

8. **Etat actuel**

- Route bitumées dont l'état général est passable.

9. **Historique du projet**

Cette route, construite depuis plusieurs années est dans un état général passable.

10. **Justification du projet**

La route concernée subit les effets destructeurs d'un trafic de plus en plus dense et agressif et du climat et nécessitent par conséquent des travaux de resurfaçage.

11. Objectifs du projet

- (i) Objectif sectoriel : amélioration des conditions de transport
- (ii) Objectif spécifique : amélioration du cadre de vie des riverains

12. Avantages du projet

La réalisation de ce projet contribuera à l'amélioration du cadre de vie des populations par un confort et une sécurité plus accrus des usagers, et une réduction du coût d'exploitation des véhicules.

13. Agence d'exécution

Direction Nationale des Routes

14. Problèmes et actions proposés

- a) Etudes techniques d'exécution :
- b) Etudes économiques :
- c) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)
- d) Etudes environnementales
- e) Travaux de construction

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

1. **Numéro** : Entretien périodique des voies urbaines de Bamako et d'autres villes du Pays (30 km).
2. **Pays** : MALI
3. **Titre du projet** : Etudes technico-économiques et environnementales ainsi que des travaux d'entretien périodique des voiries urbaines de Bamako et d'autres villes du pays.
4. **Localisation** : Bamako, San, Ségou, etc.
5. **Secteur** : Transport

6. Description du projet

Il s'agit des études techniques et des travaux d'entretien périodique d'environ 30 km de voiries à l'intérieur du District de Bamako et dans d'autres villes du pays ayant les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 9-12 m en section courante;
- largeur de chaussée : 6-9 m
- largeur des accotements : 2 x 1,5 m
- Vitesse de référence:60 km/h
- Pente transversale : 2,5 %

7. Coût du projet

Le coût du projet est estimé à environ 2400 millions de F.CFA

8. Etat actuel

- Routes bitumées dont l'état général est passable.

9. Historique du projet

Ces voies, construites depuis plusieurs années sont dans un état général passable.

10. Justification du projet

Les voies concernées subissent les effets destructeurs d'un trafic de plus en plus dense et agressif et nécessitent par conséquent des travaux de resurfacement.

11. Objectifs du projet

- (iii) Objectif sectoriel : amélioration des conditions de transport
- (iv) Objectif spécifique : amélioration du cadre de vie des riverains

12. Avantages du projet

La réalisation de ce projet contribuera à l'amélioration du cadre de vie des populations par un confort et une sécurité plus accrus des usagers, et une réduction du coût d'exploitation des véhicules.

13. Agence d'exécution

Direction Nationale des Routes

14. Problèmes et actions proposés

- f) Etudes techniques d'exécution :
- g) Etudes économiques :
- h) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)
- i) Etudes environnementales
- j) Travaux de construction

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

**FICHE DE PROJET
Route Mahina-Manantali (82 km)**

1. **NUMERO** : RN22
2. **PAYS** : MALI
3. **TITRE DU PROJET** : Etudes de faisabilité et technique d'exécution, ainsi que travaux d'entretien périodique de la route Mahina-Manantali (82 km).
4. **LOCALISATION** : Kayes, 1^{ère} région administrative du Mali
5. **SECTEUR** : Transport
6. **ETAT ACTUEL** :

Le projet est actuellement une route en terre moderne dont l'état est jugé passable.

7. JUSTIFICATION DU PROJET

Il est attendu de la réalisation du projet de la route Kayes-Diamou-Bafoulabé un important impact socio-économique sur la zone d'influence du projet et particulièrement les villes de Mahina, Manantali et Kita. Cette situation nécessitera donc l'amélioration de l'état de viabilité de la route Mahina – Manantali pour assurer économiquement le relais vers Kita.

8. OBJECTIFS DU PROJET

(i) Objectif sectoriel : PST II

(ii) Objectif spécifique : désenclavement intérieur

9. DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet consiste à l'entretien périodique de la route Mahina-Manantali (82 km).

10. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation de ce projet va permettre le désenclavement du barrage de Manantali, de réduire le coût d'exploitation des véhicules, et le coût de transport, assurer le confort et la sécurité des usagers.

11. COUT DU PROJET

Le coût estimatif de réalisation du projet est évalué à 2 460 millions francs cfa.

12. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

13. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

14. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSES

- (i) Etudes économiques
- (ii) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)
- (iii) Etudes environnementales
- (iv) Etudes techniques d'exécution
- (v) Travaux
- (vi) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Entretien périodique des Pistes rurales (pistes améliorées) CMDT, OHVN, FIDA, ON : 552 km

1. **Référence du Projet** : Projet du Gouvernement de la République du Mali.
2. **Pays** : Mali.
3. **Secteur** : Transport.
4. **Sous-secteur** : Infrastructures routières.
5. **Titre du projet** : Etudes et travaux de réhabilitation des pistes améliorées dans les zones rurales
6. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Équipement et des Transports.
7. **Localisation du Projet** : Le projet concerne toutes les régions économiques du Mali.

8. **Objectifs du Projet** :

Les pistes améliorées passables dont l'entretien périodique est sollicitée comptent un total de 552 km, répartis entre les zones CMDT, OHVN, ON et FIDA. Leur entretien périodique permettra d'améliorer la circulation souvent très difficile sur ces pistes surtout en période hivernale et soutenir ainsi la production dans ces zones en expansion.

9. **Priorité attachée au Projet** :

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de désenclavement du territoire national par l'amélioration des conditions de circulation, en favorisant une meilleure relance économique par la réduction des coûts de transports et l'augmentation de la production d'une part et le gain de temps et de sécurité d'autre part.

10. **Description du Projet** :

Le projet comporte :

a) – Caractéristiques géométriques :

- Largeur plate-forme : 7-8 m
- Largeur chaussée : 5 -6m
- Profil en long : La ligne rouge sera déterminée de façon que les déblais et les remblais se compensent au maximum.

b) – Caractéristiques techniques :

- Couche de base d'épaisseur variant entre 15 et 20 cm en rechargement continu ou partiel.
- Les fossés auront une forme trapézoïdale
- Le Profil en travers sera un profil en toit avec des pentes transversales de 4% pour faciliter le drainage des eaux.
- Deux accotements de 1 m chacun encadreront la chaussée.

c) – Les ouvrages d'art :

Les ouvrages d'art seront à une ou deux voies et constitués généralement de dalots, et buses en béton armé ou de radies en maçonnerie ou en béton.

11. **Coût du projet** : Le coût du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à **5520 millions de francs cfa.**

12. **Financement** : Le financement à rechercher.

13. **Niveau de préparation** : Etudes et travaux à faire.

14. **Justification du Projet** :

Bien qu'aucune étude économique du projet n'existe, l'importance de la production locale et du trafic dans les zones d'influence du projet, laisse présager un taux de rentabilité important.

15. **Impact sur l'environnement** :

Dans le souci de préserver l'environnement, les études techniques prendront en compte les mesures techniques ci-après :

- compenser au maximum les déblais et les remblais de manière à réduire le mouvement des terres et les emprunts ;
- suivre autant que faire se peut le tracé actuel de manière à désenclaver le maximum de localité et de bénéficier techniquement de l'avantage du tracé initial consolidé à la faveur du tracé actuel et évitant ainsi d'étendre les terrassements à de nouvelles zones écologiques ;
- les forages pour l'eau de compactage se rapprocheront des zones habitées pour bénéficier aux populations dans le cadre de la lutte contre la pauvreté et du taux de scolarisation des filles par la réduction du temps de travail lié dans leur vie quotidienne au transport de l'eau qui en occupe une partie importante.

16. **Date de démarrage du projet** :

La date de démarrage du projet est liée à la mobilisation des fonds nécessaires aux études techniques et à la réalisation des travaux. La date présumée est 2007.

Mars 2006

PROJETS DE REHABILITATION

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*_*_*_*_*_*_

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

**FICHE DE PROJET
Route Kimparana-Koury (82 km)**

1. NUMERO : RN14

2. PAYS : MALI

3. TITRE DU PROJET : Etudes de faisabilité et technique d'exécution, ainsi que travaux de réhabilitation de la route KIMPARANA-KOURY

4. LOCALISATION : Ségou, 4^{ème} région administrative du Mali et Sikasso, 3^{ème} région administrative du Mali

5. SECTEUR : Transport

6. ETAT ACTUEL :

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : revêtue
 - longueur : 82 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur accotement : 1.5 m x 2
 - largeur plate-forme : 9 m
- Etat de la route (Uni) : mauvais 6/7
- Vitesse limite : 80 km/h
- Trafic en véh/jour le plus récent : 66 (juin 2002)

véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	38	10	1	4		3	10		66

7. HISTORIQUE DU PROJET

Construite vers les années 1970, la route Kimparana-Koury n'a pas depuis bénéficié d'un entretien.

8. JUSTIFICATION DU PROJET

Cette route assure le désenclavement intérieur des 3^{ème} et 4^{ème} régions économiques du Mali d'une part et d'autre part permet les échanges commerciaux avec le Burkina Faso.

9. OBJECTIFS DU PROJET

- (i) Objectif sectoriel : PST II
- (ii) Objectif spécifique : désenclavement extérieur et extérieur

10. DESCRIPTIF DU PROJET

Réhabilitation de la route Kimparana-Koury ayant les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 10 m en section courante;
- largeur de chaussée : 7m
- largeur des accotements : 2 x 1.5 m
- Revêtement en enduit bicouche épaisseur (éventuellement)
- Couche de base : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,15 m
- Couche de fondation : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,20 m
- Couche de forme:..... épaisseur 0,15 m
- Talus : en remblai : 3/2 (L/H) et en déblai : 1/1 sauf exception selon la cohésion des sols ;
- Vitesse de référence:80 km/h
- Pente transversale :..... 2 %

11. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation de ce projet va permettre le désenclavement intérieur des régions de Ségou et Sikasso, de réduire le coût d'exploitation des véhicules, et le coût de transport, assurer le confort et la sécurité des usagers.

12. COUT DU PROJET

Le coût total de réalisation du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à **11.500 millions francs cfa**.

13. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

14. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

15. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSEES

- (i) Etudes économiques
- (ii) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)
- (iii) Etudes environnementales
- (iv) Etudes techniques d'exécution
- (v) Travaux
- (vi) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

**_*_*_*_*_

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

**FICHE DE PROJET
Accès à Djenné (29 km)**

1. **NUMERO** : RN 34
2. **PAYS** : MALI
3. **TITRE DU PROJET** : Etudes de faisabilité et technique d'exécution, ainsi que travaux de réhabilitation de la route d'accès à DJENNE.
4. **LOCALISATION** : Mopti, 5^{ème} région administrative du Mali
5. **SECTEUR** : Transport
6. **ETAT ACTUEL** :
 - Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : revêtue
 - longueur : 29 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur accotement : 1.5 m x 2
 - largeur plate-forme : 9m
 - Etat de la route (Uni) : passable 4/5
 - Date de construction : 1993
 - Date de dernier rechargement des accotements: 4^{ème} trimestre 2002
 - Vitesse limite : 80 km/h
 - Trafic en véh/jour le plus récent : 87 (juin 2002)

véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	59	15		8		5			87

7. HISTORIQUE DU PROJET

La route d'accès à Djenné est une route digue construite en 1993 dans le cadre du 5^{ème} projet routier.

8. JUSTIFICATION DU PROJET

La réhabilitation de cette route est d'une importance capitale car Djenné est un site touristique très fréquenté par les touristes provenant des quatre coins du monde et

classé patrimoine mondial. Djenné est également une zone de production agricole par excellence.

9. OBJECTIFS DU PROJET

(iii) Objectif sectoriel : PST II

(iv) Objectif spécifique : désenclavement intérieur

10. DESCRIPTIF DU PROJET

Il s'agit de la réalisation des études et travaux de réhabilitation de la route d'accès à Djenné avec les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 10 m en section courante;
- largeur de chaussée : 7m
- largeur des accotements : 2 x 1.5 m
- Revêtement en enduit bicouche épaisseur (éventuellement)
- Couche de base : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,15 m
- Couche de fondation : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,20 m
- Couche de forme:..... épaisseur 0,15 m
- Talus : en remblai : 3/2 (L/H) et en déblai : 1/1 sauf exception selon la cohésion des sols ;
- Vitesse de référence:80 km/h
- Pente transversale :..... 2 %

11. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation de ce projet va permettre le désenclavement de la ville, de réduire le coût d'exploitation des véhicules, et le coût de transport, assurer le confort et la sécurité des usagers. Il permettra aussi le développement du tourisme.

12. COUT DU PROJET

Le coût total de réalisation du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à **3.700 millions francs cfa.**

12. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

13. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

14. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSES

- (i) Etudes économiques
- (ii) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)

- (iii) Etudes environnementales
- (iv) Etudes techniques d'exécution
- (v) Travaux
- (vi) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*_*_*_*_*_._

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

**FICHE DE PROJET
Route Mahina-Bafoulabé (8 km)**

1. **NUMERO** : RN22
2. **PAYS** : MALI
3. **TITRE DU PROJET** : Etudes de faisabilité et technique d'exécution, ainsi que travaux de réhabilitation de la route Mahina-Bafoulabé (8 km).
4. **LOCALISATION** : Kayes, 1^{ère} région administrative du Mali
5. **SECTEUR** : Transport
6. **ETAT ACTUEL** :

Le projet, initialement route bitumée, est actuellement à l'état de piste naturelle faute d'entretien.

7. JUSTIFICATION DU PROJET

Il est attendu de la réalisation du projet de la route Kayes-Diamou-Bafoulabé un important impact socio-économique sur la zone d'influence du projet. Toutefois, la ville de Mahina, centre important d'échanges situé à 8 km de Bafoulabé serait en marge de ce développement socio-économique si les dispositions ne sont pas prises pour assurer une liaison adéquate entre les deux villes : Bafoulabé et Mahina.

8. OBJECTIFS DU PROJET

(v) Objectif sectoriel : PST II

(vi) Objectif spécifique : désenclavement intérieur

9. DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet consiste à la réhabilitation de la route Bafoulabé-Mahina (8 km) en route bitumée.

10. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation de ce projet va permettre le désenclavement de la ville, de réduire le coût d'exploitation des véhicules, et le coût de transport, assurer le confort et la sécurité des usagers. Il permettra aussi le développement du tourisme.

11. COUT DU PROJET

Le coût estimatif de réalisation du projet est évalué à **1.200 millions francs cfa.**

12. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

13. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

14. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSES

- (vii) Etudes économiques
- (viii) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)
- (ix) Etudes environnementales
- (x) Etudes techniques d'exécution
- (xi) Travaux
- (xii) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*_*_*_*_*_._

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

**FICHE DE PROJET
Diamou - Gangontéry (42 km)**

1. NUMERO : RR1

2. PAYS : MALI

3. TITRE DU PROJET : Etudes de faisabilité et technique d'exécution, ainsi que travaux de réhabilitation de la route Diamou -Gangontéry.

4. LOCALISATION : Kayes, 1^{ème} région administrative du Mali

5. SECTEUR : Transport

6. ETAT ACTUEL :

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : revêtu
 - longueur : 42 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur accotement : 1.5 m x 2
 - largeur plate-forme : 9m
- Etat de la route (Uni) : passable 4/5
- Date de construction : 1970
- Vitesse de référence : 80 km/h
- Pente transversale : 2 %

7. HISTORIQUE DU PROJET

La route Diamou - Gangontéry fut construite dans les années 70 dans le cadre de l'exploitation des carrières de calcaire et de marbre de Gangontéry et de Sélékégni au profit des usines de la cimenterie de Diamou et de marbre de Bamako.

8. JUSTIFICATION DU PROJET

La réhabilitation de cette route est d'une importance capitale pour l'exploitation des énormes potentialités minières de la zone.

9. OBJECTIFS DU PROJET

- exploitation des ressources minières ;
- désenclavement intérieur.

10. DESCRIPTIF DU PROJET

Il s'agit de la réalisation des études et travaux de réhabilitation de la route Diamou - Gangontéry avec les caractéristiques géométriques et techniques minimales identiques aux caractéristiques existantes.

11. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation de ce projet va permettre de désenclaver les zones minières et agricoles concernées, de réduire le coût d'exploitation des véhicules en stimulant la production et d'assurer le confort et la sécurité des usagers.

12. COUT DU PROJET

Le coût total de réalisation du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à **5.400 millions francs cfa.**

12. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

13. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

14. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSEES

- (vii) Etudes économiques
- (viii) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)
- (ix) Etudes environnementales
- (x) Etudes techniques d'exécution
- (xi) Travaux
- (xii) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2008 - 2009

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*_*_*_*_*_*_*_

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Réhabilitation des Pistes rurales (pistes améliorées) CMDT, OHVN, FIDA, ON : 9300 km

17. **Référence du Projet** : Projet du Gouvernement de la République du Mali.
 18. **Pays** : Mali.
 19. **Secteur** : Transport.
 20. **Sous-secteur** : Infrastructures routières.
 21. **Titre du projet** : Etudes et travaux de réhabilitation des pistes améliorées dans les zones rurales
 22. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Équipement et des Transports.
 23. **Localisation du Projet** : Le projet concerne toutes les régions économiques du Mali.

24. **Objectifs du Projet** :

Les pistes améliorées en mauvais état dont la réhabilitation est sollicitée comptent un total de 9 300 km, répartis entre les zones CMDT, OHVN, ON et FIDA. Leur réhabilitation permettra de rétablir la circulation souvent coupée sur ces pistes surtout en période hivernale et impulser ainsi la production dans ces zones en repli.

25. **Priorité attachée au Projet** :

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de désenclavement du territoire national par l'amélioration des conditions de circulation, en favorisant une meilleure relance économique par la réduction des coûts de transports et l'augmentation de la production d'une part et le gain de temps et de sécurité d'autre part.

26. **Description du Projet** :

Le projet comporte :

a) – Caractéristiques géométriques :

- Largeur plate-forme : 7-8 m
- Largeur chaussée : 5-6 m
- Profil en long : La ligne rouge sera déterminée de façon que les déblais et les remblais se compensent au maximum.

b) – Caractéristiques techniques :

- Couche de base d'épaisseur variant entre 15 et 20 cm en rechargement continu ou partiel.
- Les fossés auront une forme trapézoïdale
- Le Profil en travers sera un profil en toit avec des pentes transversales de 4% pour faciliter le drainage des eaux.
- Deux accotements de 1 m chacun encadreront la chaussée.

c) – Les ouvrages d'art :

Les ouvrages d'art seront à une ou deux voies et constitués généralement de dalots, et buses en béton armé ou de radies en maçonnerie ou en béton.

27. **Coût du projet** : Le coût du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à **186 milliards de francs cfa.**

28. **Financement** : Le financement à rechercher.

29. **Niveau de préparation** : Etudes et travaux à faire.

30. **Justification du Projet** :

Bien qu'aucune étude économique du projet n'existe, l'importance de la production locale et du trafic dans les zones d'influence du projet, laisse présager un taux de rentabilité important.

31. **Impact sur l'environnement** :

Dans le souci de préserver l'environnement, les études techniques prendront en compte les mesures techniques ci-après :

- compenser au maximum les déblais et les remblais de manière à réduire le mouvement des terres et les emprunts ;

- suivre autant que faire se peut le tracé actuel de manière à désenclaver le maximum de localité et de bénéficier techniquement de l'avantage du tracé initial consolidé à la faveur du tracé actuel et évitant ainsi d'étendre les terrassements à de nouvelles zones écologiques ;

- les forages pour l'eau de compactage se rapprocheront des zones habitées pour bénéficier aux populations dans le cadre de la lutte contre la pauvreté et du taux de scolarisation des filles par la réduction du temps de travail lié dans leur vie quotidienne au transport de l'eau qui en occupe une partie importante.

32. **Date de démarrage du projet** :

La date de démarrage du projet est liée à la mobilisation des fonds nécessaires aux études techniques et à la réalisation des travaux. La date présumée est 2007.

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008

Mars 2006

PROJETS DE CONSTRUCTION

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

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

FICHE DE PROJET

Route Bourem-Kidal-Frontière algérienne (550 km)

1. **Référence du Projet** : Projet du Gouvernement de la République du Mali.
2. **Pays** : Mali.
3. **Secteur** : Equipement.
4. **Sous-secteur** : Transport routier.
5. **Titre du projet** : Etudes et travaux de construction (bitumage) de la route Bourem-Kidal-Frontière algérienne (550 km).
5. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Equipement et des Transports.
6. **Localisation du Projet** : Le projet se situe à cheval entre deux Régions du Nord du Pays, à savoir les Régions de Gao et Kidal
7. **Objectifs du Projet** :
La route dont la construction est sollicitée en route bitumée est longue de près de 550 km. Sa réalisation permettra de désenclaver une grande partie du Nord, en traversant plusieurs villages importants de production, d'élevage et de commerce.

8. Priorité attachée au Projet :

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de désenclavement du territoire national par l'amélioration des conditions de circulation, en favorisant une meilleure relance économique par la réduction des coûts de transports d'une part et le gain de temps et de sécurité d'autre part.

Il colle parfaitement aux objectifs du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP) et du Projet Sectoriel des Transports (PST).

9. Description du Projet :

Le projet comporte :

a) – Caractéristiques géométriques :

- Largeur plate-forme : 10 m ;
- Largeur chaussée : 7 m ;
- Profil en long : La ligne rouge sera déterminée de façon que les déblais et les remblais se compensent au maximum.

b) – Caractéristiques techniques :

- Couche de base d'épaisseur variant entre 25 et 35 cm ;
- Les fossés auront une forme trapézoïdale ;
- Le Profil en travers sera un profil en toit avec des pentes transversales de 4% pour faciliter le drainage des eaux ;
- Deux accotements de 1,5 m chacun encadreront la chaussée ;

c) – Les ouvrages d'art :

Les ouvrages d'art seront à deux voies et constitués généralement de dalot en béton armé.

10. **Coût du projet** : Le coût du projet comprenant les études et les travaux sera déterminé à la suite des études. Toutefois, il est estimé à **112,5 milliards de francs cfa**, dont **2,5 milliards de francs cfa** pour les études et **110 milliards de francs cfa** pour les travaux.

11. **Financement** : Le financement est à rechercher.
La contre-partie sera inscrite au Budget d'Etat.

12. **Niveau de préparation** :
Le projet est à la phase de recherche de financement.

13. **Justification du Projet** :
Bien qu'une étude économique ne soit pas disponible pour le projet, l'importance de la production locale et du trafic à destination de la zone laisse présager un taux de rentabilité important. La route se situe dans le Nord du Mali et assure la liaison entre les villes de Bourem et de Kidal et l'Algérie. Elle est située dans la Région saharienne du pays, avec une pluviométrie égale ou inférieure à 100 mm de pluie par an.

La zone d'influence du projet, essentiellement agro-pastorale, est constituée de populations nomades et sédentaires pour lesquelles les conditions climatiques constituent une contrainte supplémentaire. Les principales activités tournent autour de l'élevage, l'agriculture, la pêche et l'artisanat. La région dispose également de potentialité minière : gisement de phosphate, de manganèse et d'or. Seul le phosphate de Bourem fait actuellement l'objet d'une exploitation officielle.

Les échanges commerciaux à l'intérieur et à l'extérieur de la zone d'influence du projet, portant essentiellement sur les produits agricoles et pastoraux, sont rendus très pénibles par le mauvais état ou l'inexistence des routes et pistes.

14. **Impact sur l'environnement** :
Dans le souci de préserver l'environnement, les études techniques prendront en compte les mesures techniques ci-après :
- compenser au maximum les déblais et les remblais de manière à réduire le mouvement des terres et les emprunts ;
- suivre autant que faire se peut le tracé actuel de manière à désenclaver le maximum de localité et de bénéficier techniquement de l'avantage du tracé initial consolidé à la faveur du tracé actuel et évitant ainsi d'étendre les terrassements à de nouvelles zones écologiques ;
- les forages pour l'eau de compactage se rapprocheront des zones habitées pour bénéficier aux populations dans le cadre de la lutte contre la pauvreté et du taux de scolarisation des filles par la réduction du temps de travail lié dans leur vie quotidienne au transport de l'eau qui en occupe une partie importante.

15. **Date de démarrage du projet** :
La date de démarrage du projet est liée à la mobilisation des fonds nécessaires aux études techniques et à la réalisation des travaux. La date présumée est 2010.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Route Konna-Korientze-Tonka (155 km)

1. **Référence du Projet** : Projet du Gouvernement de la République du Mali.
2. **Pays** : Mali.
3. **Secteur** : Equipement.
4. **Sous-secteur** : Transport routier.
5. **Titre du projet** : Etudes et travaux de construction de la route Konna-Korientze-Tonka (155 km).
6. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Equipement et des Transports.
7. **Localisation du Projet** : Le projet se trouve à cheval entre les Régions de Mopti et Tombouctou, respectivement 5^{ème} et 6^{ème} régions administrative et située à l'Ouest du Pays.

8. Objectifs du Projet :

Le projet consiste à la réalisation des études technico-économiques et environnementales ainsi que des travaux de construction d'une route revêtue, longue de 155 km entre les localités de Konna (située à 50 km au Nord de Mopti sur la RN 16), Korientzé et Tonka située sur la rive gauche du fleuve Niger dans la Région de Tombouctou.

9. Priorité attachée au Projet :

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de désenclavement du territoire national par l'amélioration des conditions de circulation, en favorisant une meilleure relance économique par la réduction des coûts de transports et l'augmentation de la production dans la zone lacustre d'une part et le gain de temps et de sécurité d'autre part.

Il colle parfaitement aux objectifs du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP) et du Projet Sectoriel des Transports (PST).

10. Description du Projet :

Le présent projet se subdivise en deux tronçons homogènes :

Le premier se situe dans la zone exondée et relie les localités de Konna et Korientzé sur 61 km environ.

La route actuelle de Konna-Korientzé est une piste saisonnière, située au Nord-Ouest du cercle de Mopti. La végétation, sahélienne, est clairsemée. Le terrain est plat et le sol support est sablo-latéritique. Le tronçon devra avoir un corps de chaussée en latérite revêtue par une couche d'usure en enrobé.

Le deuxième se situe dans la zone inondée du delta du Niger et relie les localités de Korientzé (région de Mopti) et Tonka (région de Tombouctou) sur 94 km environ.

Le terrain est plat et le sol support est sablo-argileux. La zone est très dense et recèle d'immenses potentialités de développement hydro-agricole. Ce tronçon devra avoir une couche de remblai en latérite-argileux amélioré avec des adjuvants chaux-ciment, une couche de base en latérite revêtue par une couche d'usure en enrobé.

Le projet concerne la réalisation des travaux de construction d'une route bitumée en enrobé de 155 km de longueur et dont les caractéristiques géométriques et techniques, répondant aux normes CEDEAO, sont les suivantes :

- Emprise : 30 m ;
- Plate-forme : largeur : 10m en section courante ;
- Chaussée : largeur : 7m, accotements 2 x 1,5m ;
- Couche de forme : épaisseur minimum 15 cm ;
- Couche de fondation : épaisseur minimum : 0,20m ;
- Couche de base : épaisseur minimum : 0,15m ;
- Talus : en remblai : 3/2 (L/H) et en déblai : 1/1 sauf exception selon la cohésion des sols ;
- Vitesse de référence : 80 km/H ;
- Profil en plan :
 - * rayon minimal normal = 500m ;
 - * rayon minimal absolu = 250m.
- Profil en long :
 - * rayon minimal rentrant = 3000m ;
 - * rayon minimal saillant = 6000m ;
 - * pente maximale = 6 % ;
- Courbes planimétriques circulaire : $R > 1000\text{m}$ en toit ;
- Courbes planimétriques clothoïdes : $R > 1000\text{m}$ en dévers ;
- L'Essieu de 13 tonnes sera utilisé pour le dimensionnement de la chaussée ;
- Le convoi de 30 tonnes sera utilisé pour le calcul des ouvrages.

11. **Coût du projet** : Le coût du projet (études d'actualisation, travaux et contrôle) est estimé à **46.000 millions de F.CFA** tenant compte de l'actualisation des prix issus de la première étude.

12. **Financement** : Le financement est à rechercher. La contre-partie sera inscrite au Budget d'Etat.

13. **Niveau de préparation** :

Les études de faisabilité et d'exécution du Projet Hydro-agricole Intégré de la Zone Konna-Korientzé-Tonka ont été réalisées en 1995-1998 par le Ministère du Développement Rural, sur un financement de la Banque Islamique de Développement (BID). Le taux de rentabilité de la route est estimé à 14,5%.

14. Justification du Projet :

La construction de la route Konna-Korientzé-Tonka constitue une priorité absolue pour le Gouvernement de la République du Mali.

Les aménagements prévus se justifient par le fait que cette route qui n'a fait l'objet d'aucun investissement conséquent est une interconnexion entre les trois grandes routes de désenclavement du Nord du pays ; RN 16 : Sévaré-Gao, RR 23 : Ségou-Goundam et RR 31 : Diré-Tombouctou, mais aussi et surtout permettra de valoriser les importantes potentialités des zones traversées.

15. Impact sur l'environnement :

Dans le souci de préserver l'environnement, les études proposent les mesures techniques ci-après :

- compenser au maximum les déblais et les remblais de manière à réduire le mouvement des terres et les emprunts ;
- suivre autant que faire se peut le tracé actuel de manière à désenclaver le maximum de localité et de bénéficier techniquement de l'avantage du tracé initial consolidé à la faveur du tracé actuel et évitant ainsi d'étendre les terrassements à de nouvelles zones écologiques ;
- les forages pour l'eau de compactage se rapprocheront des zones habitées pour bénéficier aux populations dans le cadre de la lutte contre la pauvreté et du taux de scolarisation des filles par la réduction du temps de travail lié dans leur vie quotidienne au transport de l'eau qui en occupe une partie importante.

16. Date de démarrage du projet :

La date de démarrage du projet est liée à la mobilisation des fonds nécessaires aux études techniques et à la réalisation des travaux. La date présumée est 2008.

Mars 2006

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*_*_*_*_*_*_*_*_

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Route Tion-Bénéna-Frontière Burkina Faso (46 km)

1. **Référence du Projet** : Projet du Gouvernement de la République du Mali.
2. **Pays** : Mali.
3. **Secteur** : Equipement.
4. **Sous-secteur** : Transport routier.
5. **Titre du projet** : Etudes et travaux de construction (bitumage) de la route en terre Tion-Bénéna-Fre Burkina Faso (46 km).
6. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Equipement et des Transports.
7. **Localisation du Projet** : Quatrième région administrative du Mali (Ségou).

8. Objectifs du Projet :

La route Tion-Benena-Frontière Burkina Faso, longue de 46 km est le prolongement au Mali de l'interconnexion Bobo-Dédougou au Burkina. L'objectif du projet est la construction d'une route bitumée entre Tion et Bénéna. La réalisation du projet permettra de prolonger l'interconnexion Bobo-Dédougou-Fre Burkina sur Bénéna-Tion-San au Mali.

Cette liaison permet de désenclaver le sud-ouest de la région de Ségou, de réduire le coût global des transports, d'encourager le flux des échanges et des investissements et de promouvoir l'intégration. La zone d'influence du projet recèle d'importantes richesses agricoles que la réalisation du projet pourrait mettre en valeur.

9. Priorité attachée au Projet :

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de désenclavement du territoire national par l'amélioration des conditions de circulation, en favorisant une meilleure relance économique par la réduction des coûts de transports d'une part et le gain de temps et de sécurité d'autre part.

Il colle parfaitement aux objectifs du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP) et du Projet Sectoriel des Transports (PST).

10. Description du Projet :

Le projet consiste en la réalisation d'une route revêtue conformément aux Décisions de la CEDEAO pour la conception et la construction des routes :

- | | | |
|------------------|---|----------|
| - Vitesse prévue | : | 100 km/h |
| - Emprise | : | 50 m |

- Plate-forme	:	10 m
- Largeur chaussée	:	7 m
- Accotement	:	2 x 1,5 m
- Déclivité maximale	:	6%.

11. **Coût du projet** : Le coût du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à **6.500 millions de F.CFA** tenant compte de l'actualisation des prix issus de la première étude.

12. **Financement** : Le financement est à rechercher. La contre-partie sera inscrite au Budget d'Etat.

13. **Niveau de préparation** :

Des études de faisabilité ont été réalisées en 1998.

14. **Justification du Projet** :

Les études réalisées en 1998 ont montré que le projet est rentable.

15. **Impact sur l'environnement** :

Le projet envisagera des actions compensatrices en faveur de la préservation de l'environnement, notamment par la préparation d'un plan de gestion environnementale et sociale assorti d'activités précises à réaliser et d'un budget de mise en oeuvre.

16. **Date de démarrage du projet** :

La date de démarrage du projet est liée à la mobilisation des fonds nécessaires aux études techniques et à la réalisation des travaux. La date présumée est 2008.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*._*._*._*._*_

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Route Fana-Dioïla (45km)

1. **NUMERO** : RR18
2. **PAYS** : MALI
3. **TITRE DU PROJET** : Etudes et travaux de bitumage de la route FANA-DIOILA
4. **LOCALISATION** : KOULIKORO, 2^{ème} région administrative du Mali
5. **SECTEUR** : Transport
6. **ETAT ACTUEL** :
 - Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : route en terre
 - longueur : 40 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur plate-forme : 9 m
 - Etat de la route (Uni) : passable 6 – 7
 - Date de construction : 1998
 - Date de dernier rechargement : 3^{ème} trimestre 2002
 - Vitesse limite : 40 km/h
 - Trafic en véh/jour le plus récent : 59 (juin 2002)

Véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	35	9		4		2	9		59

7. HISTORIQUE DU PROJET

La route Fana-Dioïla a été construite en 1998 sur financement IDA.

8. JUSTIFICATION DU PROJET

La route présente des dégradations importantes dues surtout aux fortes précipitations dans la zone. Le coût de l'entretien d'une route en terre étant très onéreux, le bitumage de cette route s'impose à cause d'une part du niveau des trafics observés et leurs accroissements dans les années à venir et d'autre part du rôle important que cet axe est appelé à jouer dans zone cette cotonnière.

9. OBJECTIFS DU PROJET

- (i) Objectif sectoriel : PST II
- (ii) Objectif spécifique : désenclavement intérieur

10. DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet consiste à la réalisation des études et travaux de bitumage de la route Fana-Dioila avec les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 10 m en section courante;
- largeur de chaussée : 7m
- largeur des accotements : 2 x 1,5 m
- Revêtement en enduit bicouche épaisseur (éventuellement)
- Couche de base : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,15 m
- Couche de fondation : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,20 m
- Couche de forme:..... épaisseur 0,15 m
- Talus : en remblai : 3/2 (L/H) et en déblai : 1/1 sauf exception selon la cohésion des sols ;
- Vitesse de référence:80 km/h
- Pente transversale :..... 2 %

11. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation du projet permettra le désenclavement de la zone cotonnière, de réduire le coût d'exploitation des véhicules, et le coût de transport, assurer le confort et la sécurité des usagers.

12. COUT DU PROJET

Le coût total du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à **5.600 millions de francs cfa.**

13. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

14. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

15. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSEES

- a) Etudes économiques
- b) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)
- c) Etudes environnementales
- d) Etudes techniques d'exécution
- e) Travaux
- f) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2009.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*._*._*._*._*_

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

**FICHE DE PROJET
Route Macina-Diafarabé-Téninkou (82 km)**

1. NUMERO : RN32

2. PAYS : MALI

3. TITRE DU PROJET : Etudes de faisabilité et technique d'exécution, ainsi que travaux de construction de la route en terre moderne Macina-Diafarabé-Téninkou.

4. LOCALISATION : Mopti, 5^{ème} région administrative du Mali

5. SECTEUR : Transport

6. ETAT ACTUEL :

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : route en terre
 - longueur : 82 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur plate-forme : 9 m
- Etat de la route (Uni) : mauvais 8
- Vitesse limite : 30 km/h
- Trafic en véh/jour le plus récent : 46 (juin 2002)

véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	6	6		14		14	6		46

7. HISTORIQUE DU PROJET

La route est à l'état de piste non aménagée.

8. JUSTIFICATION DU PROJET

Ce projet est le prolongement de la route Miyou-Macina vers les zones de productions agricoles et animales.

9. OBJECTIFS DU PROJET

(i) Objectif sectoriel : PST II

(ii) Objectif spécifique : désenclavement intérieur

10. DESCRIPTIF DU PROJET

Il s'agit de la réalisation des études et travaux de construction de la route en terre moderne Macina-Diafarabé-Ténénkou avec les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 10 m en section courante;
- largeur de chaussée : 7m
- largeur des accotements : 2 x 1,5 m
- Revêtement en enduit bicouche épaisseur (éventuellement)
- Couche de base : en graveleux latéritique naturel, épaisseur minimum : 0,15 m
- Couche de fondation : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,20 m
- Couche de forme:..... épaisseur 0,15 m
- Talus : en remblai : 3/2 (L/H) et en déblai : 1/1 sauf exception selon la cohésion des sols ;
- Vitesse de référence:80 km/h
- Pente transversale :..... 2 %

11. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation de ce projet va permettre le désenclavement intérieur de la région de Mopti, d'une part, réduire le coût d'exploitation des véhicules, et le coût de transport d'autre part.

12. COUT DU PROJET

Les études devront être réalisées en 2006 et le coût de réalisation du projet (études et travaux) est estimé à **5.000 millions francs cfa.**

13. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

14. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

15. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSES

- (i) Etudes
- (ii) Travaux
- (iii) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2009.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

**FICHE DE PROJET
Route Banankoro-Dioro (45 km)**

1. **NUMERO** : RN34

2. **PAYS** : MALI

3. **TITRE DU PROJET** : Etudes de faisabilité et technique d'exécution, ainsi que travaux de bitumage de la route Banankoro-Dioro

4. **LOCALISATION** : Ségou, 4^{ème} région administrative du Mali.

5. **SECTEUR** : Transport

6. **ETAT ACTUEL** :

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : route en terre
 - longueur : 45 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur plate-forme : 9 m
- Etat de la route (Uni) : mauvais 6/7
- Date de construction : 1985
- Vitesse limite : 40 km/h
- Trafic en véh/jour le plus récent : 46 (juin 2002)

véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	6	6		14		14	6		46

7. HISTORIQUE DU PROJET

La route a été construite entre 1985 et 1986 en régie sur financement IDA.

8. JUSTIFICATION DU PROJET

La route Banankoro-Dioro assure le désenclavement intérieur et permettra les échanges entre les zones de production agricoles.

9. OBJECTIFS DU PROJET

(i) Objectif sectoriel : PST II

(ii) Objectif spécifique : désenclavement intérieur

10. DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet consiste à la réalisation des études et travaux de bitumage de la route Banakoro-Dioro avec les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 10 m en section courante;
- largeur de chaussée : 7m
- largeur des accotements : 2 x 1.5 m
- Revêtement en enduit bicouche épaisseur (éventuellement)
- Couche de base : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,15 m
- Couche de fondation : en graveleux latéritique naturel épaisseur minimum : 0,20 m
- Couche de forme:..... épaisseur 0,15 m
- Talus : en remblai : 3/2 (L/H) et en déblai : 1/1 sauf exception selon la cohésion des sols ;
- Vitesse de référence:80 km/h
- Pente transversale :..... 2 %

11. AVANTAGES DU PROJET

La réalisation de ce projet va permettre le désenclavement de la zone Office du Niger, de réduire le coût d'exploitation des véhicules, et le coût de transport, assurer le confort et la sécurité des usagers.

12. COUT DU PROJET

Le coût total de réalisation du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à **5.900 millions francs cfa.**

13. RESPONSABILITES D'EXECUTION (Organe d'exécution)

Direction Nationale des Routes

14. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE : Oui

15. PROBLEMES ET ACTIONS PROPOSEES

- (i) Etudes économiques
- (ii) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)
- (iii) Etudes environnementales
- (iv) Etudes techniques d'exécution
- (v) Travaux
- (vi) Contrôle et supervision des travaux.

La date présumée de démarrage du projet est 2007 - 2008

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*._*._*._*._*_

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Route d'interconnexion Yélimané-Nioro (120 km)

1. REF. DU PROJET :
2. PAYS : MALI
3. SECTEUR : TRANSPORT
4. SOUS-SECTEUR : INFRASTRUCTURES
5. TITRE DU PROJET : CONSTRUCTION DE L'AXE
ROUTIER YELIMANE-NIORO
6. AGENCE D'EXECUTION : MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS
7. LOCALISATION DU PROJET : 1^{ère} REGION du Mali : KAYES
8. OBJECTIFS :

La route YELIMANE-NIORO longue de 120 km est le 2^{ème} tronçon de la route d'interconnexion KAYES-YELIMANE-NIORO entre les liaisons internationales Bamako-Nioro-Gogui-Nouakchott et Didiéni-Kayes-Diboli (Bamako-Dakar par le nord).

L'objectif du projet est la construction d'une route revêtue entre Yélimané-Nioro. La réalisation du projet permettra de désenclaver le nord de la région de Kayes, de réduire le coût global des transports, d'encourager le flux des échanges et des investissements, de promouvoir l'intégration, mais aussi de sédentariser les populations de la région. La zone d'influence du projet recèle des richesses agricoles, artisanales et d'élevage que la réalisation du projet pourrait mettre en valeur.

9. PRIORITE ATTACHEE AU PROJET

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports (PST) mis en œuvre par le Mali avec l'assistance de partenaires au développement. Il est en outre inscrit dans le programme d'investissements du pays. Il figure dans le Programme de la Décennie des Transports et Communications des Nations Unies pour l'Afrique ainsi que dans le Programme de Redressement Economique de la CEDEAO lancé en 1987.

10. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste en la réalisation d'une route bitumée entre Yélimané et Nioro, le tronçon Kayes – Yélimané ayant été déjà construit sur financement de l'AFD.

Les caractéristiques du projet sont les suivantes :

- Vitesse prévue	:	100 km/h
- Emprise	:	50 m
- Plate-forme	:	9 m
- Largeur chaussée	:	6 m
- Accotement	:	2 x 1,5 m
- Déclivité maximale	:	6%.

11. COÛT DU PROJET

Le coût total du projet est estimé à de 11,500 milliards de francs CFA.

12. FINANCEMENT

Le projet Yélimané-Nioro est à la recherche de financement.

13. NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE

Le projet de construction de la route revêtue Yélimané-Nioro nécessite une étude technique d'exécution l'étude de faisabilité économique ayant déjà été réalisée et est disponible.

14. OBJET DE LA PRESENTE FICHE DE PROJET

La présente fiche de projet s'inscrit dans le cadre de la recherche de financement complémentaire pour les travaux de construction de la route revêtue Yélimané-Nioro en enduit superficiel bicouche sur 120 km environ. Le montant estimatif du projet de travaux complémentaires a été évalué à onze milliards cinq cents millions de francs CFA (11.500.000.000) F CFA.

15. JUSTIFICATION DU PROJET

L'étude de faisabilité réalisée par le consultant BETEC a estimé le taux de rentabilité économique supérieur 16%. Ce calcul du TRI a principalement pris en compte les avantages découlant directement des économies sur les frais d'entretien des véhicules.

16. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet a envisagé un certain nombre d'actions en faveur de la préservation de l'environnement notamment la reconstitution du couvert végétal dans les zones d'emprunt et la plantation d'arbres le long de la route à construire.

La date présumée de démarrage du projet est 2010.

Mars 2006

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

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une foi

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

FICHE DE PROJET

- 1. Titre du Projet** : Etudes de faisabilité et technique d'exécution
et travaux de construction du 3^{ème} pont de Bamako à Sotuba
- 2. Secteur** : Transport
- 3. Type du projet** : Infrastructures
- 4. Localisation** : District de Bamako
- 5. Coût du projet** : Dix huit milliards neuf cent soixante six millions FCFA
(19.000.000.000 FCFA).
- 6. Année de réalisation souhaitée** : Réalisation : Années 2007-2010
- 7. Organismes d'Exécution** :

Ministère de tutelle :

Ministère de l'Equipelement et des Transports

Agence d'Exécution :

Direction Nationale des Routes

Profil du Ministère de tutelle :

Le Ministère de tutelle est le Ministère de l'Equipelement et des Transports, dont la mission est la mise en œuvre et l'application de la politique définie par le Gouvernement dans les domaines des routes et des transports (aérien, ferroviaire, fluvial).

8. Description du projet :

Le projet consiste en :

- l'étude de faisabilité technique et économique du pont ;
- la construction d'un pont en béton précontraint ou mixte de 1500 ml de long et 2x2 voies de 7 ml de largeur roulable chacune;
- la réalisation de 15 km de voiries d'accès
- la construction de 40 km de réseau d'assainissement ;
- l'installation d'un réseau d'éclairage sur le tracé du projet.

9. Zone du projet :

Le Pont de Sotuba est situé à environ 7 km en aval du pont des Martyrs et débouche sur un embranchement de la route nationale n°6. La longueur totale des ponceaux et ponts arqués formant le pont, depuis le début de la voie d'accès située sur la rive gauche jusqu'au bout de la voie d'accès située sur la rive droite (point où se trouve la centrale électrique), est d'environ 1,3 km.

10. Objectif du projet :

L'exécution de ce projet dans la ville de Bamako permettra d'assurer :

- l'élimination des encombrements d'entrée/sortie de Bamako
- l'allègement de la congestion des rues de la ville
- l'amélioration de sécurité routière
- l'amélioration de l'environnement de la ville
- l'amélioration du cadre de vie des habitants
- le développement des activités économiques.

11. Etat d'avancement du projet :

Le projet est à la phase de recherche de financement. La date de démarrage présumée est 2008.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une foi

FICHE DE PROJET

- 1. Titre du Projet** : Etudes de faisabilité et technique d'exécution et travaux de construction de deux gares routières à Bamako et à Kati
- 2. Secteur** : Transport
- 3. Type du projet** : Infrastructures
- 4. Localisation** : District de Bamako et Kati (région de Koulikoro)
- 5. Coût du projet** : Deux milliards de FCFA (2.000.000.000 FCFA).
- 6. Année de réalisation souhaitée** : Réalisation : Années 2007-2010

7. Organismes d'Exécution :

Ministère de tutelle :

Ministère de l'Equipelement et des Transports

Agence d'Exécution :

Direction Nationale des Routes

Profil du Ministère de tutelle :

Le Ministère de tutelle est le Ministère de l'Equipelement et des Transports, dont la mission est la mise en œuvre et l'application de la politique définie par le Gouvernement dans les domaines des routes et des transports (aérien, ferroviaire, fluvial).

8. Description du projet :

Le projet consiste en l'étude de faisabilité technique et économique de deux gares routières à Bamako et à Kati.

9. Zone du projet :

La gare de Bamako est prévue par le SDAU à Sirakoro sud sur 100 hectares et celle de Kati à la partie nord – est de la ville sur 70 à 100 hectares et reliée à la future voie express Kati – Bamako – Moribabougou et à la future gare ferroviaire prévue à Kati.

10. Objectif du projet :

L'exécution de ce projet dans la ville de Bamako permettra d'assurer :

- l'élimination des encombrements d'entrée/sortie de Bamako
- l'allègement de la congestion des rues de la ville
- l'amélioration de la sécurité routière
- l'amélioration de l'environnement de la ville
- l'amélioration du cadre de vie des habitants
- le développement des activités économiques.

11. Etat d'avancement du projet :

Le projet est à la phase de recherche de financement. La date de démarrage présumée est 2008 - 2009.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Pistes rurales de désenclavement des Communes

1. **Référence du Projet** : Projet du Gouvernement de la République du Mali.
2. **Pays** : Mali.
3. **Secteur** : Transport.
4. **Sous-secteur** : Infrastructures routières.
5. **Titre du projet** : Etudes et travaux de construction de 28.000 km de pistes rurales locales et communales
6. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Équipement et des Transports.
7. **Localisation du Projet**: Le projet couvre toutes les régions économiques du pays.
8. **Objectifs du Projet** :

Le principal objectif visé à travers la réalisation de ce projet est de favoriser l'accès aux services agricoles et sociaux de base. Les pistes dont la construction est sollicitée comptent un total de 28 000 km, dont 16 000 km de pistes locales et 12 000 km de pistes communales. Leur réalisation permettra de désenclaver près de 3 millions de ruraux en reliant les chefs lieux de commune aux infrastructures de base existantes d'une part et les villages aux chefs lieux de commune désenclavés d'autre part.

9. Priorité attachée au Projet :

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de désenclavement du territoire national par l'amélioration des conditions de circulation, en favorisant une meilleure relance économique par la réduction des coûts de transports d'une part et le gain de temps et de sécurité d'autre part.

10. Description du Projet :

Le projet consiste fondamentalement à l'identification des points noirs le long des axes concernés et à la réalisation des travaux nécessaires à leur élimination. Il sera mis en œuvre en conformité avec la Stratégie Nationale du Transport Rural (SNTR) en cours de finalisation. Les caractéristiques retenues sont les suivantes :

a) – Caractéristiques géométriques :

- Largeur plate-forme : 7 m
- Largeur chaussée : 5 m
- Profil en long : La ligne rouge sera déterminée de façon que les déblais et les remblais se compensent au maximum.

b) – Caractéristiques techniques :

- Couche de base d'épaisseur variant entre 15 et 20 cm en rechargement continu ou partiel.
- Les fossés auront une forme trapézoïdale
- Le Profil en travers sera un profil en toit avec des pentes transversales de 4% pour faciliter le drainage des eaux.
- Deux accotements de 1 m chacun encadreront la chaussée.

c) – Les ouvrages d’art :

Les ouvrages d’art seront à une ou deux voies et constitués généralement de dalots, et buses en béton armé ou de radies en maçonnerie ou en béton.

11. **Coût du projet** : Le coût du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à **140.000 millions francs cfa**, à raison de **5 millions francs cfa/km**.

12. **Financement** : Le financement est sollicité auprès des partenaires techniques et financiers.

13. **Niveau de préparation** :

La nouvelle classification des routes au Mali est achevée, ce qui a permis de constituer un vivier des pistes communales.

Par ailleurs, la SNTR en cours de finalisation proposera les dispositions techniques et institutionnelles nécessaires à la mise en œuvre du projet

14. **Justification du Projet** :

La mise en œuvre du projet se justifie par la demande de plus en plus croissante d’infrastructures de transport émanant des Collectivités Locales, notamment les Communes.

15. **Impact sur l’environnement** :

Dans le souci de préserver l’environnement, les études techniques prendront en compte les mesures techniques ci-après :

- compenser au maximum les déblais et les remblais de manière à réduire le mouvement des terres et les emprunts ;
- suivre autant que faire se peut le tracé actuel de manière à désenclaver le maximum de localité et de bénéficier techniquement de l’avantage du tracé initial consolidé à la faveur du tracé actuel et évitant ainsi d’étendre les terrassements à de nouvelles zones écologiques ;
- les forages pour l’eau de compactage se rapprocheront des zones habitées pour bénéficier aux populations dans le cadre de la lutte contre la pauvreté et du taux de scolarisation des filles par la réduction du temps de travail lié dans leur vie quotidienne au transport de l’eau qui en occupe une partie importante.

16. **Date de démarrage du projet** :

La date de démarrage du projet est liée à la mobilisation des fonds nécessaires aux études techniques et à la réalisation des travaux. La date présumée est 2007.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Bandiagara-Bankass-Koro-Fre Burkina Faso (157 Km)

1. **Numéro** : Route Nationale N°15
2. **Pays** : MALI
3. **Titre du projet** : Travaux de bitumage du tronçon Bandiagara-Bankass-Koro-Fre Burkina Faso (157 Km)
4. **Localisation** : Cercles de Bandiagara, Bankass, et Koro à Mopti, 5^{ème} région administrative du Mali
5. **Secteur** : Transport

6. Description du projet

Il s'agit des travaux de bitumage de 157 Km de route ayant les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 10 m en section courante;
- largeur de chaussée : 7m
- largeur des accotements : 2 x 1,5 m
- Vitesse de référence:80 km/h
- Pente transversale : 3 %

7. Coût du projet

Le coût du projet est estimé à environ **18.480 millions de F.CFA**

8. Etat actuel

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : route en terre moderne
 - longueur : 157 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur plate-forme : 9 m
- Etat de la route (Uni) : bon 4
- Vitesse limite : 60 km/h
- Trafic en véh/jour le plus récent : 180 (décembre 2003)

Véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	9	12	15	22	13	90	3	16	180

- Cette augmentation du trafic s'explique par la déviation du trafic de la RN7 suite à la crise ivoirienne.

9. Historique du projet

La réhabilitation de cette route en terre moderne a été achevée en 2002 pour un montant de 5,9 milliards de FCFA sur financement BOAD et Budget National.

10. Justification du projet

La réalisation du projet favorisera les exportations en produits piscicoles et animaliers vers le Burkina et le Ghana, le développement du tourisme sur le plateau dogon et l'intégration sous régionale.

11. Objectifs du projet

- (i) Objectif sectoriel : amélioration des conditions de transport
- (ii) Objectif spécifique : accroissement des revenus des populations avec l'essor du tourisme et de l'exportation des productions.

12. Avantages du projet

L'accroissement des revenus des populations de la 5^{ème} région qui exportent leurs productions vers les pays voisins, l'apport de devises suite à l'essor du tourisme, la réduction du coût des transports.

13. Financement

Une table ronde des bailleurs de fonds est en cours de préparation sous la conduite de la BOAD afin de trouver le financement nécessaire à la réalisation du projet.

14. Niveau de préparation

Les études ont été réalisées et le DAO est disponible.

15. Date de démarrage du projet

La période souhaitée pour le démarrage des travaux est l'année 2007.

Mars 2006

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

1. **Numéro** : Voie express Kati – Bamako – Moribabougou (30km)
2. **Pays** : MALI
3. **Titre du projet** : Etudes technico-économiques et environnementales ainsi que des travaux de construction d'une route express Kati – Bamako – Moribabougou (30km).
4. **Localisation** : District de Bamako, capitale du Mali
5. **Secteur** : Transport
6. **Description du projet**

Il s'agit des études techniques et des travaux de construction de 30 km de voie express entre Kati, Bamako et Moribabougou ayant les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 29,5 -31 m ou 36,5-38 m
- largeur de chaussée : 2x2x 7m ou 2x2x 10,5m
- largeur des accotements : 2 x 3,25 m ou 2x3,5 m
- Vitesse de référence:80-100 km/h
- Pente transversale :..... 2,5 %

7. Coût du projet

Le coût du projet est estimé à environ **60 000 millions de F.CFA**

8. Etat actuel

- Espace occupé par la voie ferrée.

9. Historique du projet

La voie ferrée, vieille de plus d'un siècle est longée par des voies routières surchargées.

10. Justification du projet

La voie ferrée ne répond plus aux besoins de croissance du trafic et de sécurité de la ville de Bamako. Son remplacement par une voie routière rapide et à forte capacité est donc devenu nécessaire pour réduire la congestion et l'insécurité grandissante dans cette partie de la capitale malienne.

11. Objectifs du projet

- (iii) Objectif sectoriel : amélioration des conditions de transport
- (iv) Objectif spécifique : amélioration du cadre de vie.

12. Avantages du projet

La réalisation de ce projet contribuera à l'amélioration des conditions de transport notamment par la réduction des coûts, du temps et de l'insécurité des transports avec pour conséquence l'amélioration du revenu des citoyens et l'urbanisation de la ville.

13. Agence d'exécution

Direction Nationale des Routes

14. Problèmes et actions proposés

- g) Etudes techniques d'exécution :
- h) Etudes économiques :
- i) Etudes en matière de questions transversales : (pauvreté, vih/sida, genre, etc.)
- j) Etudes environnementales
- k) Travaux de construction

La date présumée de démarrage du projet est 2009 – 2010.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

1. **Numéro** : Route Régionale N°27
2. **Pays** : MALI
3. **Titre du projet** : Travaux de construction de la piste Bandiagara-Douentza (125 Km) et la bretelle de Togo-Tongo (30 Km).
4. **Localisation** : Cercles de Bandiagara et Douentza à Mopti, 5^{ème} région administrative du Mali
5. **Secteur** : Transport
6. **Description du projet**

Il s'agit des travaux de construction de 155 km de piste ayant les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 9 m en section courante;
- largeur de chaussée : 6m
- Vitesse de référence:60 km/h
- Pente transversale : 4 %

7. Coût du projet

Le coût du projet est estimé à environ **6.720 millions de F.CFA**

8. Etat actuel :

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : route en terre
 - longueur : 155 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur plate-forme : 9 m
- Etat de la route (Uni) : mauvais 12
- Vitesse limite : 30 km/h
- Trafic en véh/jour le plus récent : 28 (juin 2003)

véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	1	4	5	3		6		9	28

9. Historique du projet

Cette route n'a pratiquement pas fait l'objet d'investissement depuis plusieurs décennies.

10. Justification du projet

Développement des échanges entre les deux plus grands Cercles producteurs de céréales sèches de la région, facilités d'accès des populations aux centres de santé et d'alphabétisation.

11. Objectifs du projet

(i) Objectif sectoriel : amélioration des conditions de transport

(ii) Objectif spécifique : amélioration du revenu des producteurs et de leur santé

12. Avantages du projet

Accès direct aux marchés de consommations, amélioration du taux de scolarisation des enfants et de la couverture sanitaire.

13. Financement

Le financement est à rechercher.

14. Niveau de préparation

Les études ont été réalisées et le DAO est disponible.

15. Date de démarrage du projet

La période souhaitée pour le démarrage des travaux est l'année 2007.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Travaux de construction de la piste Gossi-Rharouss (147 Km)

1. **Numéro** : RN 42
2. **Pays** : MALI
3. **Titre du projet** : Travaux de construction de la piste Gossi-Rharouss (147 Km).
4. **Localisation** : Commune de Gossi et cercle de Rharouss, à Tombouctou 6^{ème} région administrative du Mali
5. **Secteur** : Transport
6. **Description du projet**

Il s'agit des travaux de construction de 147 km de piste ayant les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 9 m en section courante;
- largeur de chaussée : 6m
- Vitesse de référence:60 km/h
- Pente transversale : 4 %

7. Coût du projet

Le coût du projet est estimé à environ **7.035 millions de F.CFA**

8. Etat actuel :

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : route en terre
 - longueur : 147 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur plate-forme : 9 m
- Etat de la route (Uni) : mauvais 12
- Vitesse limite : 30 km/h
- Trafic en véh/jour le plus récent : 24 (juin 2003)

véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	1	6	5	3		6		3	24

9. Historique du projet

Cette route n'a pratiquement pas fait l'objet d'investissement depuis plusieurs décennies.

10. Justification du projet

Permettre le désenclavement du cercle de Rharouss qui est pratiquement coupé du reste du pays durant la saison des pluies et un meilleur accès des populations aux marchés ainsi que centres de santé et d'alphabétisation.

11. Objectifs du projet

- (i) Objectif sectoriel : amélioration des conditions de transport
- (ii) Objectif spécifique : amélioration du revenu des producteurs et de leur santé

12. Avantages du projet

Accès direct des populations à la route nationale n°16 bitumée qui relie Sévaré à Gao, développement de l'agriculture et de l'élevage, amélioration du taux de scolarisation des enfants et de la couverture sanitaire.

13. Financement

Le financement est à rechercher.

14. Niveau de préparation

Les études ont été réalisées et le DAO est disponible.

15. Date de démarrage du projet

La période souhaitée pour le démarrage des travaux est l'année 2007.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Travaux de construction de la piste Douentza-Koro (100 Km)

1. **Numéro** : RR 29

2. **Pays** : MALI

3. **Titre du projet** : Travaux de construction de la piste Douentza-Koro (100 Km).

4. **Localisation** : Cercles de Koro et Douentza à Mopti, 5^{ème} région administrative du Mali

5. **Secteur** : Transport

6. **Description du projet**

Il s'agit des travaux de construction de 100 km de piste ayant les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 9 m en section courante;
- largeur de chaussée : 6m
- Vitesse de référence:60 km/h
- Pente transversale :..... 4 %

7. **Coût du projet**

Le coût du projet est estimé à environ **5.880 millions de F.CFA**

8. **Etat actuel** :

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : route en terre
 - longueur : 100 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur plate-forme : 9 m
- Etat de la route (Uni) : mauvais 12
- Vitesse limite : 30 km/h
- Trafic en véh/jour le plus récent : 29 (juin 2003)

véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	1	3	3	5		8		9	29

9. Historique du projet

Cette route n'a pratiquement pas fait l'objet d'investissement depuis plusieurs décennies.

10. Justification du projet

Développement des échanges entre les Cercles producteurs de céréales sèches de la région, facilités d'accès des populations aux centres de santé et d'alphabétisation.

11. Objectifs du projet

(i) Objectif sectoriel : amélioration des conditions de transport

(ii) Objectif spécifique : amélioration du revenu des producteurs et de leur santé

12. Avantages du projet

Ecoulement des productions agricoles et d'élevage en direction du Burkina et du Ghana à partir de Koro grâce à la future liaison Bandiagara-Bankass-Koro-Fre Burkina, amélioration du taux de scolarisation des enfants et de la couverture sanitaire.

13. Financement

Le financement est à recherché.

14. Niveau de préparation

Les études ont été réalisées et le DAO est disponible.

15. Date de démarrage du projet

La période souhaitée pour le démarrage des travaux est l'année 2007.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Travaux de construction de la piste Banamba-Mourdiah-Boron (100 km)

1. **Numéro** : RR 7
2. **Pays** : MALI
3. **Titre du projet** : Travaux de construction de la piste Banamba-Mourdiah-Boron (100 km).
4. **Localisation** : Cercle de Banamba et les localités de Mourdiah et Boron diagara à Koulikoro, 2^{ème} région administrative du Mali
5. **Secteur** : Transport
6. **Description du projet**

Il s'agit des travaux de construction de 110 km de piste ayant les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 9 m en section courante;
- largeur de chaussée : 6m
- Vitesse de référence:60 km/h
- Pente transversale : 4 %

7. Coût du projet

Le coût du projet est estimé à environ **3.300 millions de F.CFA**

8. Etat actuel :

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : route en terre
 - longueur : 110 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur plate-forme : 9 m
- Etat de la route (Uni) : mauvais 12
- Vitesse limite : 30 km/h
- Trafic en véh/jour le plus récent : 27 (juin 2003)

véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	1	3	2	6		5		10	27

9. Historique du projet

Cette route n'a pratiquement pas fait l'objet d'investissement depuis plusieurs décennies.

10. Justification du projet

Développement des échanges entre les différentes localités de la région, facilités d'accès des populations aux centres de santé et d'alphabétisation.

11. Objectifs du projet

(i) Objectif sectoriel : amélioration des conditions de transport

(ii) Objectif spécifique : amélioration du revenu des producteurs et de leur santé

12. Avantages du projet

Accès direct aux marchés de consommations, amélioration du taux de scolarisation des enfants et de la couverture sanitaire.

13. Financement

Le financement est à rechercher.

14. Niveau de préparation

Les études ont été réalisées et le DAO est disponible.

15. Date de démarrage du projet

La période souhaitée pour le démarrage des travaux est l'année 2007.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Travaux de construction de la route Niono-Tonka (431 Km)

1. **Numéro** : RN 33
2. **Pays** : MALI
3. **Titre du projet** : Travaux de construction de la route Niono-Tonka (431 Km)
4. **Localisation** : Cercles de Niono et Goundam respectivement en, 4^{ème} et 6^{ème} région administrative du Mali
5. **Secteur** : Transport
6. **Description du projet**

Il s'agit des travaux de construction de 431 km de route bitumée ayant les caractéristiques géométriques et techniques minimales suivantes :

- largeur Plate-forme : 10 m en section courante;
- largeur de chaussée : 7m
- largeur des accotements : 2 x 1,5 m
- Vitesse de référence:80 km/h
- Pente transversale :..... 3 %

7. Coût estimatif du projet

Le coût du projet est estimé à environ **38.400 millions de F.CFA dont une participation financière de la BOAD de 9 milliards de FCFA.**

8. Etat actuel :

- Caractéristiques géométriques et techniques de la route :
 - type : route en terre
 - longueur : 431 km
 - largeur de chaussée : 6 m
 - largeur plate-forme : 9 m
- Etat de la route (Uni) : mauvais 10
- Vitesse limite : 40 km/h
- Trafic en véh/jour le plus récent : 42 (juin 2003)

véhicule	VP	Camion nette	Minibus	Camion léger	Autocar	Camion lourd	Ensemble articulé	2 roues	Total
Taux de croissance du trafic	5	9	4	10	3	13		18	62

9. Historique du projet

Cette route n'a pratiquement pas fait l'objet d'investissement depuis plusieurs décennies.

10. Justification du projet

Ce projet va permettre le développement des échanges entre Niono (zone office du Niger , productrice de riz et légumes verts) et Tombouctou (zone essentiellement pastorale et touristique) d'une part et la Mauritanie d'autre part.

11. Objectifs du projet

- (i) Objectif sectoriel : amélioration des conditions de transport
- (ii) Objectif spécifique : amélioration du revenu des producteurs de la zone office et des professionnels du tourisme de Tombouctou.

12. Avantages du projet

La réalisation de ce projet favorisera la réduction du coût des transports, l'accès des producteurs agricoles aux marchés de consommation, l'essor du tourisme dans la région de Tombouctou, l'accès des populations riveraines aux structures socio-sanitaires.

13. Agence d'exécution (Organe d'exécution)

DIRECTION NATIONALE DES ROUTES

14. Problèmes et actions proposés

- a) ETUDES TECHNIQUES D'EXECUTION
- b) ETUDES ECONOMIQUES
- c) TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

La date présumée de démarrage du projet est 2010

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

INTERCONNEXION KAYES-SADIOLA-KENIEBA 250 km.

1. REF. DU PROJET : ECW/RT-22/99
2. PAYS : MALI
3. SECTEUR : TRANSPORT
4. SOUS-SECTEUR : INFRASTRUCTURES
5. TITRE DU PROJET : CONSTRUCTION DE L'AXE
ROUTIER KAYES-SADIOLA-
KENIEBA.
6. AGENCE D'EXECUTION : MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET
DES TRANSPORTS
7. LOCALISATION DU PROJET: 1^{ère} REGION du Mali : KAYES.
8. OBJECTIFS :

La route KAYES-SADIOLA-KENIEBA longue de 250 km est une interconnexion reliant Bamako-Dakar par le sud à Bamako-Dakar par le nord.

L'objectif du projet est la construction d'une route bitumée entre Kayes et Kéniéba. La réalisation du projet permettra de désenclaver le sud de la région de Kayes, réduire le coût global des transports, d'encourager le flux des échanges et des investissements et de promouvoir l'intégration. La zone d'influence du projet recèle des richesses agricoles, hydrauliques et minières que la réalisation du projet pourrait mettre en valeur.

9. PRIORITE ATTACHEE AU PROJET

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports (PST) mis en œuvre par le Mali avec l'assistance de partenaires au développement. Il est en outre inscrit dans le programme d'investissements du pays. Il figure dans le Programme de la Décennie des Transports et Communications des Nations Unies pour l'Afrique ainsi que dans le Programme de Redressement Economique de la CEDEAO lancé en 1987.

10. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste en la réalisation d'une route revêtue entre Kayes et Kéniéba selon les spécifications ci-dessous de la CDEAO en matière de conception et de construction des routes :

- Vitesse prévue	:	100 km/h
- Emprise	:	50 m
- Plate-forme	:	10 m
- Largeur chaussée	:	7 m
- Accotement	:	2 x 1,5 m
- Déclivité maximale	:	6%.

11. COÛT DU PROJET

Le coût total du projet est estimé à dix neuf Milliards trois cent vingt millions de Francs CFA environ (19.320.000.000).

12. FINANCEMENT

Les études économiques du projet ont été réalisées sur un financement de la BADEA qui s'est montrée très intéressée pour le financement des études techniques et des travaux d'exécution. Une requête lui a été adressée à cette fin.

13. NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE

La réalisation du projet est subordonnée à l'acquisition du financement des études techniques d'exécution et des travaux de construction.

14. OBJET DE LA PRESENTE FICHE DE PROJET

La présente fiche de projet s'inscrit dans le cadre de la recherche de financement pour les études techniques d'exécution et les travaux de construction d'une route bitumée en enduit superficiel longue de 250 km entre « Kayes et Kéniéba ».

Le montant estimatif dudit projet a été évalué à (19.320.000.000) de francs CFA.

15. JUSTIFICATION DU PROJET

L'étude de faisabilité réalisée par les consultants GID-STUDI a estimé le taux de rentabilité économique supérieur à 18, 5 pour cent en 1997.

16. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet a envisagé un certain nombre d'actions en faveur de la préservation de l'environnement notamment la reconstitution du couvert végétal dans les zones d'emprunt et la plantation d'arbres le long de la route à construire.

17. DATE DE DEMARRAGE DU PROJET

Les travaux démarreront dès la mobilisation des fonds y afférents. La date présumée de démarrage du projet est 2010

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

KAYES-AOUROU VERS KIFFA - MAURITANIE 160 km.

1. REF. DU PROJET : ECW/RT-19/99
2. PAYS : MALI
3. SECTEUR : TRANSPORT
4. SOUS-SECTEUR : INFRASTRUCTURES
5. TITRE DU PROJET : CONSTRUCTION DE L'AXE
ROUTIER KAYES-AOUROU-
FRONTIERE MAURITANIE
6. AGENCE D'EXECUTION : MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS
7. LOCALISATION DU PROJET : 1^{ère} REGION du Mali : KAYES
8. OBJECTIFS :

La route KAYES-AOUROU-Frontière Mauritanie, longue de 160 km est une interconnexion reliant Kayes au Mali à Kiffa en Mauritanie.

L'objectif du projet est la construction d'une route en terre moderne entre Kayes et Kiffa. La réalisation du projet permettra de réduire le coût global des transports, d'encourager le flux des échanges et des investissements et de promouvoir l'intégration.

9. PRIORITE ATTACHEE AU PROJET

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Programme de Redressement Economique de la CEDEAO lancé en 1987.

10. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste en la réalisation d'une route en terre moderne selon les prescriptions suivantes :

- Vitesse prévue : 80 km/h
- Emprise : 30 m

- Plate-forme	:	9 m
- Largeur chaussée	:	6 m
- Accotement	:	2 x 1,5 m
- Déclivité maximale	:	6%.

11. COÛT DU PROJET

Le coût total du projet est estimé à Vingt six milliards quatre cent millions Francs CFA environ (26.400.000.000 F.CFA).

12. FINANCEMENT

A rechercher.

13. NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE

Aucune étude n'est disponible pour le projet.

14. JUSTIFICATION DU PROJET

Les études de faisabilité détermineront le niveau de rentabilité de la route.

15. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet prévoira des mesures de préservation de l'environnement telles que la reconstitution du couvert végétal dans les zones d'emprunt et la plantation d'arbres le long de la route à construire..

16. DATE DE DEMARRAGE DU PROJET

Le Démarrage du projet est subordonné à l'acquisition de son financement. La date présumée de démarrage du projet est 2010

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*._*._*._*._*_

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

BOUGOUNI-MANANKORO-Fre COTE D'IVOIRE 123 km

1. REF. DU PROJET :
2. PAYS : MALI
3. SECTEUR : TRANSPORT
4. SOUS-SECTEUR : INFRASTRUCTURES
5. TITRE DU PROJET : CONSTRUCTION DE L'AXE
ROUTIER BOUGOUNI-
MANANKORO-FRONTIERE
COTE D'IVOIRE.
6. AGENCE D'EXECUTION : MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS
7. LOCALISATION DU PROJET : 3ème REGION du Mali :
SIKASSO.
8. OBJECTIFS :

La route BOUGOUNI-MANANKORO-Frontière RCI longue de 123 km est une section de l'interconnexion entre la Trans Sahélienne (à partir de Bougouni située sur la RN 7 au MALI) et la « Trans Côtière » (au port de San Pedro) en Côte d'Ivoire.

L'objectif du projet est la construction d'une route bitumée entre Bougouni et Manankoro vers San Pédro en Côte d'Ivoire. La réalisation du projet permettra de prolonger l'interconnexion San Pedro-Man-Odjenné en Côte d'Ivoire sur Manankoro-Bougouni au Mali, offrant ainsi un nouvel accès au port de San Pédro. Elle permettra aussi de désenclaver le sud-ouest de la région de Sikasso, de réduire le coût global des transports, d'encourager le flux des échanges et des investissements et de promouvoir l'intégration. La zone d'influence du projet recèle des richesses agricoles, hydrauliques et minières que la réalisation du projet pourrait mettre en valeur.

9. PRIORITE ATTACHEE AU PROJET

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports (PST) mis en œuvre par le Mali avec l'assistance de partenaires au développement. Il est en outre inscrit dans le programme d'investissements du pays. Il figure dans le Programme de

la Décennie des Transports et Communications des Nations Unies pour l'Afrique ainsi que dans le Programme de Redressement Economique de la CEDEAO lancé en 1987.

10. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste en la réalisation d'une route revêtue de 123 km conformément aux spécifications suivantes de la CEDEAO en matière de conception et de construction des routes :

- Vitesse prévue	:	100 km/h
- Emprise	:	50 m
- Plate-forme	:	10 m
- Largeur chaussée	:	7 m
- Accotement	:	2 x 1,5 m
- Déclivité maximale	:	6%.

11. COÛT DU PROJET

Le coût total du projet est estimé à Vingt milliards deux cent quatre vingt quinze millions Francs CFA environ (20.295.000.000 F.CFA).

12. FINANCEMENT

Le projet est à la recherche de financement pour la réalisation des études et travaux d'exécution.

13. NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE

Les études économique-techniques disponibles ont été réalisées en 1997 sur un financement de l'IDA. L'érosion monétaire du dollar durant la réalisation du Projet Sectoriel des Transports dont le présent projet était un volet a différé son exécution. Le Mali et la Côte d'Ivoire conjuguent leurs efforts pour la réalisation de cet important projet sous régional.

14. JUSTIFICATION DU PROJET

L'étude de faisabilité réalisée par le consultant Transroute a estimé le taux de rentabilité économique supérieur à 16%. Ce calcul du TRI a principalement pris en compte les avantages découlant directement des économies sur les frais d'entretien des véhicules.

15. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet a envisagé un certain nombre d'actions en faveur de la préservation de l'environnement notamment la reconstitution du couvert végétal dans les zones d'emprunt et la plantation d'arbres le long de la route à construire.

16. DATE DE DEMARRAGE DU PROJET

La date de démarrage du projet est subordonnée à l'acquisition de son financement. La date présumée est 2009.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*._*._*._*._*_

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

KOUALE (ZANTIEBOUGOU) –KOLONDIÉBA - Fre COTE D'IVOIRE 130 km

1. REF. DU PROJET
2. PAYS : MALI
3. SECTEUR : TRANSPORT
4. SOUS-SECTEUR : INFRASTRUCTURES
5. TITRE DU PROJET : CONSTRUCTION DE L'AXE
ROUTIER KOUALE - KOLONDIÉBA-
FRONTIERE COTE D'IVOIRE.
6. AGENCE D'EXECUTION : MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS
7. LOCALISATION DU PROJET : 3ème REGION du Mali :
SIKASSO.
9. OBJECTIFS :

La route KOUALE (RN7) – KOLONDIÉBA -Frontière RCI, longue de 130 km est une liaison d'interconnexion entre la Trans - Sahélienne (à partir de KOUALE située sur la RN 7 au MALI) et la « Trans - Côtière » (au port de San Pedro) en Côte d'Ivoire.

L'objectif du projet est la construction d'une route bitumée entre Koualé sur la RN7, Kolondiéba et la frontière ivoirienne dans le souci d'établir une liaison pérenne vers le port de San Pédro en Côte d'Ivoire. La réalisation du projet permettra de désenclaver le sud-ouest de la région de Sikasso, de réduire le coût global des transports, d'encourager le flux des échanges et des investissements et de promouvoir l'intégration. La zone d'influence du projet recèle des richesses agricoles, hydrauliques et minières que la réalisation du projet pourrait mettre en valeur.

9. PRIORITE ATTACHEE AU PROJET

Ce projet est inscrit dans le programme d'investissements du pays. Il figure dans le Programme de la Décennie des Transports et Communications des Nations Unies pour l'Afrique ainsi que dans le Programme de Redressement Economique de la CEDEAO lancé en 1987.

10. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste en la réalisation d'une route revêtue de 130 km conformément aux spécifications suivantes de la CEDEAO en matière de conception et de construction des routes :

- Vitesse prévue	:	100 km/h
- Emprise	:	50 m
- Plate-forme	:	10 m
- Largeur chaussée	:	7 m
- Accotement	:	2 x 1,5 m
- Déclivité maximale	:	6%.

11. COÛT DU PROJET

Le coût total du projet est estimé à Vingt deux milliards cent quarante millions Francs CFA environ (22.140.000.000 F.CFA).

12. FINANCEMENT

Le projet est à la recherche de financement pour la réalisation des études et travaux d'exécution.

13. NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE

Les études techniques et économiques sont en cours de réalisation.

14. JUSTIFICATION DU PROJET

Le projet permettra le désenclavement d'une zone à fortes potentialités minières et agricoles (zone CMDT).

15. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet a envisagé un certain nombre d'actions en faveur de la préservation de l'environnement notamment la reconstitution du couvert végétal dans les zones d'emprunt et la plantation d'arbres le long de la route à construire.

16. DATE DE DEMARRAGE DU PROJET

La date de démarrage du projet est subordonnée à l'acquisition de son financement. La date présumée est 2009.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

BOUGOUNI-YANFOLILA-BADOGO-KALANA VERS LA GUINEE. 140 km.

1. REF. DU PROJET :
2. PAYS : MALI
3. SECTEUR : TRANSPORT
4. SOUS-SECTEUR : INFRASTRUCTURES
5. TITRE DU PROJET : CONSTRUCTION DE L'AXE
ROUTIER BOUGOUNI-YANFOLILA-
BADOGO-KALANA VERS GUINEE.
6. AGENCE D'EXECUTION : MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS
7. LOCALISATION DU PROJET : 3^{ème} REGION du Mali : SIKASSO.

OBJECTIFS :

La route BOUGOUNI-YANFOLILA-BADOGO-KALANA VERS LA GUINEE, longue de 140 km est une interconnexion entre le Mali et la Guinée à partir de Bougouni située sur la RN 7 au MALI et le port de Conakry situé sur la « Trans Côtère » en Guinée.

L'objectif du projet est la mise au gabarit de la route en terre moderne « Bougouni-Yanfolila-Badogo-Kalana » construite en 1998 sur le PST et son revêtement en enduit superficiel bicouche.

La réalisation du projet permettra d'ouvrir un 2^{ème} accès au port de Conakry pour desservir le sud du Mali. Elle permettra aussi de désenclaver le sud-ouest de la région de Sikasso, de réduire le coût global des transports, d'encourager le flux des échanges et des investissements et de promouvoir l'intégration. La zone d'influence du projet recèle des richesses agricoles, hydrauliques et minières que la réalisation du projet pourrait mettre en valeur.

9. PRIORITE ATTACHEE AU PROJET

Ce projet inscrit et exécuté dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports (PST) comme une priorité nationale a été réalisé en route en terre moderne. Il figure dans le Programme de la Décennie des Transports et Communications des Nations

Unies pour l'Afrique ainsi que dans le Programme de Redressement Economique de la CEDEAO lancé en 1987.

10. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste à la mise au gabarit de la route existante et à son revêtement en enduit superficiel bicouche pour supporter un flux important de poids lourds entre les deux pays. Les normes CEDEAO relatives à la conception et la construction des routes seront appliquées:

- Vitesse prévue	:	100 km/h
- Emprise	:	50 m
- Plate-forme	:	10 m
- Largeur chaussée	:	7 m
- Accotement	:	2 x 1,5 m
- Déclivité maximale	:	6%.

11. COUT DU PROJET

Le coût total du projet est estimé à Quinze milliards sept cent cinquante millions Francs CFA environ (15.750.000.000 F CFA).

12. FINANCEMENT

Le projet sera financé par la BADEA.

13. NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE

La route en terre moderne, construite sur le PST en 1998 avait dégagé un TRI supérieur à 12%. Les études de bitumage de la route sont en cours de finalisation.

14. JUSTIFICATION DU PROJET

La route objet de la présente requête est un axe majeur pour le désenclavement intérieur et extérieur du Mali. La zone d'influence du projet recèle les principales zones minières du pays de même que des régions à forte potentialités agricoles et hydrauliques.

15. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet envisagera des actions en faveur de la préservation de l'environnement notamment la reconstitution du couvert végétal dans les zones d'emprunt et la plantation d'arbres le long de la route à reconstruire.

16. DATE DE DEMARRAGE DU PROJET

Les travaux démarreront en 2007.

Mars 2006

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

FICHE DE PROJET

- | | | | |
|----|-------------------------------|---|--|
| 1. | <u>REF. DU PROJE</u> | : | Bitumage de la route Bamako – Kangaba – Dioulafoudou et ses Bretelles |
| 2. | <u>PAYS</u> | : | MALI |
| 3. | <u>SECTEUR</u> | : | TRANSPORT |
| 4. | <u>SOUS-SECTEUR</u> | : | INFRASTRUCTURES |
| 5. | <u>TITRE DU PROJET</u> | : | CONSTRUCTION DE L'AXE ROUTIER BAMAKO – KANGABA – DIOULAFOU DOU VERS GUINEE. |
| 6. | <u>AGENCE D'EXECUTION</u> | : | MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS |
| 7. | <u>LOCALISATION DU PROJET</u> | : | 2 ^{ème} REGION du Mali : KOULIKORO. |

OBJECTIFS :

Travaux de bitumage de la route Bamako - Kangaba – Dioulafoundo, ainsi que les bretelles Bankoumana – Sibi et Naréna – Salamalé.

La route BAMAKO – KANGABA –DIOULAFOU DOU vers la Guinée est longue de 147 km et ses bretelles totalisent une longueur de 62 km. C'est une liaison de désenclavement intérieur et extérieur du Mali. L'objectif du projet est la mise au gabarit de la route en terre moderne « Bamako –Kangaba - Dioulafoudou » construite depuis plusieurs décennies et son revêtement en enduit superficiel bicouche.

La réalisation du projet permettra d'ouvrir un 2^{ème} accès de la capitale du pays au port de Conakry. Elle permettra aussi le désenclavement intérieur en particulier des zones de production agricoles, de réduire le coût global des transports, d'encourager le flux des échanges et des investissements et de promouvoir l'intégration. La zone d'influence du projet recèle des richesses agricoles, hydrauliques et minières que la réalisation du projet pourrait mettre en valeur.

9. PRIORITE ATTACHEE AU PROJET

Ce projet constitue une priorité nationale et sous régionale car s'inscrit dans le cadre de développement des échanges entre le Mali et la Guinée. Il s'agit de construire une route revêtue pour assurer une liaison permanente entre Bamako et la Guinée d'une

part et d'autre part de développer les échanges entre les localités de Bankoumana, Sibi, Naréna et Salamalé, d'autre part.

10. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste à la mise au gabarit de la route existante et à son revêtement en enduit superficiel bicouche pour supporter un flux important de poids lourds entre les deux pays. Les normes CEDEAO relatives à la conception et la construction des routes seront appliquées:

- Vitesse prévue	:	100 km/h
- Emprise	:	50 m
- Plate-forme	:	10 m
- Largeur chaussée	:	7 m
- Accotement	:	2 x 1,5 m
- Déclivité maximale	:	6%.

11. COÛT DU PROJET

Le coût total du projet s'élève à Dix sept milliards huit cent cinquante millions francs CFA (17.850.000.000 F.CFA).

12. FINANCEMENT

Le financement du projet est à rechercher.

13. NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE

Les études de faisabilité et techniques d'exécution sont en cours de finalisation. Le financement des travaux sera recherché par la suite.

14. JUSTIFICATION DU PROJET

La route objet de la présente requête est un axe majeur pour le désenclavement intérieur et extérieur du Mali. La zone d'influence du projet recèle les principales zones minières du pays de même que des zones à fortes potentialités agricoles et hydrauliques.

15. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet envisagera des actions en faveur de la préservation de l'environnement notamment la reconstitution du couvert végétal dans les zones d'emprunt et la plantation d'arbres le long de la route à reconstruire.

16. DATE DE DEMARRAGE DU PROJET

La date de démarrage présumée du projet est 2008.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Route Ansongo-Menaka-Anderamboukane (320 km)

1. **Référence du Projet** : Projet du Gouvernement de la République du Mali.
2. **Pays** : Mali.
3. **Secteur** : Equipement.
4. **Sous-secteur** : Transport routier.
5. **Titre du projet** : Etudes et travaux de construction de la route
Ansongo-Menaka-Anderamboukane (320 km).
6. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Equipement et des Transports.
7. **Localisation du Projet** : Le projet se situe dans la 8^{ème} région administrative du Mali, la région de Gao qui est le carrefour de la partie Nord du Pays.
8. **Objectifs du Projet** :

La route dont la construction est sollicitée est longue de 320 km. Sa réalisation permettra de désenclaver toute la partie Est de la région de Gao et de faciliter la circulation entre les populations du Mali et du Niger.

Priorité attachée au Projet :

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de désenclavement du territoire national par l'amélioration des conditions de circulation, en favorisant une meilleure relance économique par la réduction des coûts de transports d'une part et le gain de temps et de sécurité d'autre part.

Il colle parfaitement aux objectifs du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP) et du Projet Sectoriel des Transports (PST).

10. Description du Projet :

Le projet comporte :

a) – Caractéristiques géométriques :

- Largeur plate-forme : 10 m ;
- Largeur chaussée : 7 m ;
- Profil en long : La ligne rouge sera déterminée de façon que les déblais et les remblais se compensent au maximum.

b) – Caractéristiques techniques :

- Couche de base d'épaisseur variant entre 25 et 35 cm ;
- Les fossés auront une forme trapézoïdale ;
- Le Profil en travers sera un profil en toit avec des pentes transversales de 4% pour faciliter le drainage des eaux ;
- Deux accotements de 1,5 m chacun encadreront la chaussée ;

c) – Les ouvrages d'art :

Les ouvrages d'art seront à deux voies et constitués généralement de dalot en béton armé.

11. Coût du projet : Le coût de réalisation du projet est estimé à près de 25.000 millions de francs cfa.

12. Financement : Le financement est à rechercher. La contre-partie sera inscrite au Budget d'Etat.

13. Niveau de préparation :

Le projet est à la phase de recherche de financement.

14. Justification du Projet :

Le Mali a compris très tôt la nécessité de créer des routes et des pistes de désenclavement pour développer son économie d'une part, mais aussi pour favoriser les échanges commerciaux et surtout l'intégration sous-régionale d'autre part.

Il a ainsi adhéré aux traités de la Décennie des Transports et des Télécommunications en Afrique (UNTACDA I et II), décrétés par l'Assemblée Générale des Nations Unies pour le Développement des Infrastructures de Transports et de Communication. Il est en outre, et entre autres, membre actif de la CEDEAO, de l'UEMOA, du CILSS et de l'Autorité du Liptako Gourma avec le Niger et Le Burkina Faso, avec lesquels le Mali partage des préoccupations communes de désenclavement.

La route projetée se situe dans la zone du Liptako Gourma qui est composé des trois pays Mali, Niger et Burkina Faso. Cette zone couvre une superficie de 400.000 km² environ et le Liptako Gourma envisage le développement et l'intégration des populations riveraines à travers des projets communs.

Un des objectifs fondamentaux du Liptako Gourma est la valorisation des potentialités de la région, notamment par une organisation rationnelle de l'espace, ce qui requiert la mise en place préalable des infrastructures de communication et de transport pour le désenclavement et l'intégration des populations. Le Mali, le Niger et le Burkina Faso travaillent dans ce sens. Des Comités Techniques pour le pilotage des projets communs ont été créés à cet effet entre les différents Etats.

15. Impact sur l'environnement :

Dans le souci de préserver l'environnement, les études techniques prendront en compte les mesures techniques ci-après :

- compenser au maximum les déblais et les remblais de manière à réduire le mouvement des terres et les emprunts ;
- suivre autant que faire se peut le tracé actuel de manière à désenclaver le maximum de localité et de bénéficier techniquement de l'avantage du tracé initial consolidé à la faveur du tracé actuel et évitant ainsi d'étendre les terrassements à de nouvelles zones écologiques ;
- les forages pour l'eau de compactage se rapprocheront des zones habitées pour bénéficier aux populations dans le cadre de la lutte contre la pauvreté et du taux de scolarisation des filles par la réduction du temps de travail lié dans leur vie quotidienne au transport de l'eau qui en occupe une partie importante.

16. Date de démarrage du projet :

La date de démarrage du projet est liée à la mobilisation des fonds nécessaires aux études techniques et à la réalisation des travaux. La date présumée de démarrage du projet est 2009

Mars 2006

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

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

DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

FICHE DE PROJET

Route Tombouctou-Bourem (318 km)

1. **Référence du Projet** : Projet du Gouvernement de la République du Mali.
2. **Pays** : Mali.
3. **Secteur** : Equipement.
4. **Sous-secteur** : Transport routier.
5. **Titre du projet** : Etudes et travaux de construction de la route Tombouctou-Bourem (318 km).
6. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Equipement et des Transports.
7. **Localisation du Projet** : Le projet se situe dans les 7^{ème} et 8^{ème} régions administratives du Mali.

8. **Objectifs du Projet** :

La route dont la construction est sollicitée est longue de 318 km. Sa réalisation permettra de créer une liaison routière pérenne entre les deux régions de Tombouctou et Gao.

9. **Priorité attachée au Projet** :

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de désenclavement du territoire national par l'amélioration des conditions de circulation, en favorisant une meilleure relance économique par la réduction des coûts de transports d'une part et le gain de temps et de sécurité d'autre part.

Il colle parfaitement aux objectifs du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP) et du Projet Sectoriel des Transports (PST).

10. **Description du Projet** :

Le projet comporte :

a) – Caractéristiques géométriques :

- Largeur plate-forme : 10 m ;
- Largeur chaussée : 7 m ;
- Profil en long : La ligne rouge sera déterminée de façon que les déblais et les remblais se compensent au maximum.

b) – Caractéristiques techniques :

- Couche de base d'épaisseur variant entre 25 et 35 cm ;
- Les fossés auront une forme trapézoïdale ;
- Le Profil en travers sera un profil en toit avec des pentes transversales de 4% pour faciliter le drainage des eaux ;
- Deux accotements de 1,5 m chacun encadreront la chaussée ;

c) – Les ouvrages d'art :

Les ouvrages d'art seront à deux voies et constitués généralement de dalot en béton armé.

11. **Coût du projet** : Le coût de réalisation du projet est estimé à près de 10.000 millions de francs cfa.

12. Financement : Le financement est à rechercher. La contre-partie sera inscrite au Budget d'Etat.

13. Niveau de préparation :
Le projet est à la phase de recherche de financement.

14. Justification du Projet :

Le Mali a compris très tôt la nécessité de créer des routes et des pistes de désenclavement pour développer son économie d'une part, mais aussi pour favoriser les échanges commerciaux et surtout l'intégration sous-régionale d'autre part.

Il a ainsi adhéré aux traités de la Décennie des Transports et des Télécommunications en Afrique (UNTACDA I et II), décrétés par l'Assemblée Générale des Nations Unies pour le Développement des Infrastructures de Transports et de Communication. Il est en outre, et entre autres, membre actif de la CEDEAO, de l'UEMOA, du CILSS et de l'Autorité du Liptako Gourma avec le Niger et Le Burkina Faso, avec lesquels le Mali partage des préoccupations communes de désenclavement.

La route projetée se situe dans la zone du Liptako Gourma qui est composé des trois pays Mali, Niger et Burkina Faso. Cette zone couvre une superficie de 400.000 km² environ et le Liptako Gourma envisage le développement et l'intégration des populations riveraines à travers des projets communs.

Un des objectifs fondamentaux du Liptako Gourma est la valorisation des potentialités de la région, notamment par une organisation rationnelle de l'espace, ce qui requiert la mise en place préalable des infrastructures de communication et de transport pour le désenclavement et l'intégration des populations.

Le Mali, le Niger et le Burkina Faso travaillent dans ce sens. Des Comités Techniques pour le pilotage des projets communs ont été créés à cet effet entre les différents Etats.

15. Impact sur l'environnement :

Dans le souci de préserver l'environnement, les études techniques prendront en compte les mesures techniques ci-après :

- compenser au maximum les déblais et les remblais de manière à réduire le mouvement des terres et les emprunts ;
- suivre autant que faire se peut le tracé actuel de manière à désenclaver le maximum de localité et de bénéficier techniquement de l'avantage du tracé initial consolidé à la faveur du tracé actuel et évitant ainsi d'étendre les terrassements à de nouvelles zones écologiques ;
- les forages pour l'eau de compactage se rapprocheront des zones habitées pour bénéficier aux populations dans le cadre de la lutte contre la pauvreté et du taux de scolarisation des filles par la réduction du temps de travail lié dans leur vie quotidienne au transport de l'eau qui en occupe une partie importante.

16. Date de démarrage du projet :

La date de démarrage du projet est liée à la mobilisation des fonds nécessaires aux études techniques et à la réalisation des travaux. La date présumée de démarrage du projet est 2010

Mars 2006

ANNEXE 3.2

PROJETS FERROVIAIRES

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

._*._*._*._*._*_

**DIRECTION NATIONALE
DES ROUTES**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une foi

FICHE DE PROJET

- 1. Titre du Projet** : Etudes de faisabilité et technique d'exécution et travaux de construction de la gare ferroviaire et des ateliers à Kati
- 2. Secteur** : Transport
- 3. Type du projet** : Infrastructures
- 4. Localisation** : Kati (région de Koulikoro)
- 5. Coût du projet** : Sept milliards de FCFA (7.000.000.000 FCFA).
- 6. Année de réalisation souhaitée** : Réalisation : Années 2007-2010

7. Organismes d'Exécution :

Ministère de tutelle :

Ministère de l'Equipelement et des Transports

Agence d'Exécution :

Direction Nationale des Routes

Profil du Ministère de tutelle :

Le Ministère de tutelle est le Ministère de l'Equipelement et des Transports, dont la mission est la mise en œuvre et l'application de la politique définie par le Gouvernement dans les domaines des routes et des transports (aérien, ferroviaire, fluvial).

8. Description du projet :

Le projet consiste en l'étude de faisabilité technique et économique d'une gare et des ateliers à Kati.

9. Zone du projet :

La gare est prévue à la partie nord – est de la ville de Kati sur environ 100 hectares et reliée à la future voie express Kati – Bamako – Moribabougou.

10. Objectif du projet :

L'exécution de ce projet dans la ville de Kati permettra d'assurer :

- l'élimination des accidents ferroviaires et les congestions de trafic routier à Bamako
- l'amélioration de la sécurité routière
- l'amélioration de l'environnement de la ville
- l'amélioration du cadre de vie des habitants
- le développement des activités économiques.

11. Etat d'avancement du projet :

Le projet est à la phase de recherche de financement. La date de démarrage présumée est 2008.

Mars 2006

ANNEXE 3.3

PROJETS AERONAUTIQUES

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

**AGENCE NATIONALE DE
L'AERONAUTIQUE CIVILE**

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

FICHE DE PROJET

PROJET D'EXTENSION DE L'AEROPORT DE SIKASSO DIGNAGAN

I - DESCRIPTION DU PROJET

1.1 Titre du projet : EXTENSION AEROPORT DE SIKASSO DIGNAGAN

1.2 Coût total du projet (en millions FCFA) :8 200

1.3 Secteur /sous section d'intervention : Infrastructure / aéronautique

1.4 Durée et calendrier d'exécution : 20 mois => début 2007 - fin 2008

1.5 Contexte et justification du projet :

- Objectifs : Augmenter la capacité de l'infrastructure
- Conformité avec les objectifs généraux de développement : Améliorer le désenclavement extérieur.
- Conformité avec les objectifs prioritaires du secteur :
 - Améliorer le désenclavement ;
 - Adapter l'infrastructure aux besoins d'exploitation

1.6 Groupes cibles : Population du Mali en particulier ceux de la région de Sikasso .

1.7 Impact du projet :

- Impact macro-économique et financier y compris la rentabilité économique pour les projets productifs :
 - Développement économique - Augmentation des recettes aéronautiques ;
 - Promouvoir l'exportation des fruits et légumes
 - Développement tourisme
- Impact social (particulièrement sur les couches sociales les plus pauvres) : Création d'emploi
- Impact environnemental : Des études d'impact environnemental seront réalisées pour la préservation de la faune et de la flore

II - ELEMENTS FINANCIERS

2.1. Coûts prévisionnels (en millions de FCFA)

Rubriques	Total	Coût par année	
		Année 1	Année 2
FBCF (total) dont :	8200	3900	4300
- Etude et recherches	500	200	300
- Génie civil-infrastructures	6720	3500	3220
- Equipements	800	200	600
- Frais de fonctionnement	180		180
- Formation			
- Autres (à préciser)			
Total	8200	3900	4300

2.2. Financement intérieur (en millions de FCFA)

Sources	Montant par année		
	Montant total	Année 1	Année 2
- Budget d'Etat	1640	780	860
- Autofinancement			
- Populations			
- Autres (à préciser)			
Total	1640	780	860

2.3. Financement extérieur (en millions de FCFA)

Pays/Organisme de Financement	Nature du Financement	Montant du financement	Conditions de remboursement des prêts	
			Taux d'Intérêt	Différé
A rechercher	prêt	6560		
Total		6560		

2.4. Prévision des charges récurrentes par année (après la mise en œuvre du projet)

La gestion technique de l'aéroport de Sikasso étant confiée à l'ASECNA dans le cadre d'une convention, les charges récurrentes du projet seront prises en compte dans le budget de l'agence.

III. DOCUMENTS A JOINDRE

- Une étude faisabilité est en cours réalisation sur financement du Budget National. Le dépôt du rapport final de l'étude est prévu pour avril 2006.
- Les études préliminaires ont été réalisées par l'ASECNA.

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

**AGENCE NATIONALE DE
L'AERONAUTIQUE CIVILE**

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

FICHE DE PROJET

PROJET DE REHABILITATION DE L'AEROPORT DE GAO

I - DESCRIPTION DU PROJET

1.8 Titre du projet : REHABILITATION DE L'AEROPORT DE GAO

1.9 Coût total du projet (en millions FCFA) :7 700

1.10 Secteur /sous section d'intervention : Infrastructure / aéronautique

1.11 Durée et calendrier d'exécution : 20 mois => début 2007 - fin 2008

1.12 Contexte et justification du projet :

- a. Objectifs : Assurer la sécurité et la régularité du trafic aérien
- b. Réduction du coût d'entretien des ouvrages.
- c. Conformité avec les objectifs généraux de développement : Améliorer le désenclavement extérieur. Le projet est inscrit au programme triennal d'investissement 2006-2008
- d. Conformité avec les objectifs prioritaires du secteur :
 - Améliorer le désenclavement ;
 - Renforcement des mesures de sécurité et de sûreté

1.13 Groupes cibles : Population du Mali en particulier ceux des régions du Nord.

1.14 Impact du projet :

- e. Impact macro-économique et financier y compris la rentabilité économique pour les projets productifs :
 - Développement économique - Augmentation des recettes aéronautiques ;
 - Développement tourisme
- f. Impact social (particulièrement sur les couches sociales les plus pauvres) : Création d'emploi

- g. Impact environnemental : Une étude d'impact environnemental a été réalisée pour atténuer les impacts du projet sur la faune et la flore

II-ELEMENTS FINANCIERS

2.1. Coûts prévisionnels (en millions de FCFA)

Rubriques	Total	Coût par année	
		Année 1	Année2
FBCF (total) dont :	7 700	3500	4200
- Etude et recherches	600	300	300
- Génie civil-infrastructures	6300	3000	3300
- Equipements	800	200	600
- Frais de fonctionnement			
- Formation			
- Autres (à préciser)			
Total	7700	3500	4200

2.2. Financement intérieur (en millions de FCFA)

Sources	Montant par année		
	Montant total	Année 1	Année 2
- Budget d'Etat	1540	700	840
- Autofinancement			
- Populations			
- Autres (à préciser)			
Total	1540	700	840

2.3. Financement extérieur (en millions de FCFA)

Pays/Organisme de Financement	Nature du Financement	Montant du financement	Conditions de remboursement des prêts	
			Taux d'Intérêt	Différé
La BADEA a été sollicité	prêt	6160		
Total		6160		

2.4. Prévision des charges récurrentes par année (après la mise en œuvre du projet)

La gestion technique de l'aéroport de GAO étant confiée à l'ASECNA dans le cadre d'une convention, les charges récurrentes du projet seront pris en compte dans le budget de l'agence.

III. DOCUMENTS A JOINDRE

- Une étude de faisabilité du projet a été réalisée en 2004 et est disponible.
- La date de démarrage du projet est 2007.

ANNEXE 3.4

PROJETS FLUVIAUX

**MINISTERE DES MINES, DE
L'ENERGIE ET DE L'EAU**

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

**DIRECTION NATIONALE
DE L'HYDRAULIQUE**

FICHE DE PROJET

PROJET « ENTRETIEN DU CHENAL NAVIGABLE DU FLEUVE NIGER »

I - DESCRIPTION DU PROJET

Titre du projet : Entretien du chenal navigable du fleuve Niger

Coût total du projet (en millions de F CFA) : 2 950

Secteur /Sous-secteur d'intervention : Infrastructures// moyens fluviaux

Durée et calendrier d'exécution : 3 ans (2007 ; 2008 ; 2009)

Contexte et justification du projet

Le Mali est un vaste pays à vocation essentiellement agropastoral. Le réseau de communication (routes, pistes, voies fluviales et ferrée), constitue environ 90 000 km dont près de 20 000 km aménagé et géré par les Ministères chargés des Travaux Publics et de l'Eau.

Dans un passé récent, l'essentiel des communications et des échanges entre les localités des zones en amont et en aval du delta central se faisaient par voie fluviale et ce, pendant presque toute l'année. Ces voies étaient principalement le fleuve Niger et ses défluent, qui se remplissaient pendant la crue, offrant aux populations riveraines des espaces vitaux où l'on cultivait, pêchait et qui servaient à relier différentes localités et à l'abreuvement des animaux.

Pendant ces dernières années, l'envasement et l'ensablement du fleuve et de ses défluent a atteint une telle proportion que certaines localités comme Kabara à Tombouctou, Gao, Koulikoro, Bourem, Mopti, etc., qui, par le passé étaient des ports intérieurs à accès permanent, ne sont plus que difficilement accessibles même pendant la crue. Cet envasement a eu aussi une répercussion sur la production agricole et piscicole à cause du fait que les vastes plaines de crue du fleuve, ne sont plus correctement alimentées en eau.

C'est ainsi que plusieurs localités de la zone lacustre et de la boucle du Niger, qui ne peuvent être reliées au réseau routier national ou local restent encore totalement enclavées par voies routières. En effet, dans cette zone, les pôles de productions ne sont accessibles que par voie fluviale. L'amélioration de la navigabilité du fleuve Niger constituerait à cet effet une nécessité vitale pour les localités riveraines du fleuve Niger.

❖ Objectifs :

Améliorer la navigabilité du fleuve Niger

○ Objectifs spécifiques

- Augmenter la période de navigation de 4 mois à 6 mois
- lutter contre l'ensablement du fleuve Niger ;
- rendre accessible le plus tôt possible les escales portuaires ;
- baliser les seuils rocheux du chenal navigable du fleuve ;
- assurer l'entretien régulier des infrastructures portuaires et de navigation.

○ Composantes du projet

- Curage chenal d'accès au lac Débo sur 4 km ;
- Désensablage accès aux quais de Gao et Mopti sur 2 km ;
- Protection berges de Bamako, Gao, Diafarabé, Bourem, Dioro et Djenné sur 4 km ;
- Construction quais (4) de Diafarabé, Akka, Dioro et Rharous.

○ Conformité avec les objectifs généraux de développement :

Le projet d'entretien du chenal navigable du fleuve Niger rentre dans le cadre de la politique Nationale :

- de désenclavement intérieur du pays à travers le développement des infrastructures de communication,
- de lutte contre la pauvreté à travers la mobilité des populations bénéficiaires
- de sauvegarde du fleuve Niger à travers la lutte contre son ensablement ;
- de développement durable à travers la protection et la conservation des fonctions vitales du fleuve Niger ;
- de sauvegarde de l'environnement.

○ Conformité avec les objectifs prioritaires du secteur :

Le présent projet rentre de la cadre de la protection et de la gestion rationnelle des ressources en eau ; concours à améliorer les conditions de navigabilité du fleuve Niger conformément aux engagements pris par l'état dans le cadre du contrat Plan Etat – CMN.

Les groupes Cibles :

Les populations riveraines du fleuve Niger de Koulikoro à Gao ;
 La Compagnie Malienne de Navigation et ses clients ;
 Les navigateurs et les usagers des pinasses ;
 Les pêcheurs évoluant sur le tronçon du fleuve Niger de Koulikoro à Gao ;
 Les exploitants des périmètres irrigués le long du fleuve Niger.

Les Impacts du projet :

❖ **Impact macroéconomique et financier y compris la rentabilité économique pour les projets productifs :**

Le riz qui est une céréale de grande consommation pour les maliens et même un des produits d'exportation du pays est principalement produit dans les plaines inondables du fleuve Niger. Son transport jusqu'aux principaux marchés nationaux se fait par endroit par voie fluviale.

Par ailleurs l'importation et l'acheminement des produits importés vers le nord du pays par voie routière restent très coûteux, voire aléatoire pour certaines zones de la région de Tombouctou en particulier. La voie fluviale reste le principal cordon ombilical entre cette région, le reste du Mali et l'extérieur.

La décentralisation en cours au Mali rend d'avantage impérieux le développement des infrastructures de communication, développement qui permettrait la liaison entre les centres de production et de commercialisation des produits vivriers et le réseau routier national.

❖ **Impact social** (particulièrement sur les couches sociales les plus pauvres)

Le Mali de part son histoire glorieuse, est connu au-delà de l'Afrique. Il constitue à cet effet l'une des destinations touristiques privilégiées du Continent. Cependant l'absence d'infrastructures adéquates freine le développement du secteur touristique dont l'impact sur le développement socio-économique n'est plus à démontrer. Le Fleuve Niger offre un cadre idéal pour la découverte du pays.

Rappelons que, le fleuve Niger, a été à travers les siècles d'histoire commune entre les peuples du Soudan d'un côté et ceux du Sahara de l'autre, une des voies privilégiées de communication par laquelle les échanges commerciaux et culturels étaient assurés. La restauration de la navigabilité du fleuve Niger permettrait à des millions de maliens de participer à travers le commerce, les échanges et les services de participer au développement du pays et d'améliorer leurs revenus.

❖ **Impact environnemental :**

Du delta central à Labbezanga, la vie est essentiellement concentrée au tour du fleuve Niger. Ce dernier avec ses cycles de crues et de décrues rythme les activités socio-économiques aussi bien des populations que celle de la faunes et de la flore de la vallée du Niger.

II - ELEMENTS FINANCIERS

Coûts prévisionnels (en millions de F CFA)

Rubriques	Total	Coût par année		
		Année 1	Année 2	Année 3
FBCF (Total) dont :	2950	800	950	1200
Etude et Contrôle:	206	55	66	84
Génie civil – infrastructures :	2626	657	875	1104
Equipements :	88	80	0	0
Frais de Fonctionnement :	30	8	9	12
Formation	0	0	0	0
Autres (à préciser)	0	0	0	0
Total	2950	800	950	1200

Financement intérieur (en millions de F CFA)

Sources	Montant par année			Montant Total
	Année 1	Année 2	Année 3	
Budget d'Etat :	400	200	100	800
.....	0			0
Autofinancement :	0			0
.....	0			0
Populations				
Autres (à préciser)				
TOTAL	400	200	100	800

Financement extérieur (en millions de F CFA)

Pays/Organisme de financement	Nature du financement	Montant du financement	Conditions	
			Taux d'intérêt	Différé
Bailleur de Fonds		2150		
		2150		

Prévision des charges récurrentes par année (après la mise en œuvre du projet)

a. Nature des charges récurrentes

Nature	Charges récurrentes par année			Total
	Année 1	Année 2	Année 3	
Personnel :	0	0	0	0
Fonctionnement :	0	0	0	0
.....	10	10	10	30
Entretien des infrastructures :				
TOTAL				

b. Mode de Financement des charges récurrentes

Sources	Charges récurrentes par année			Total
	Année 1	Année 2	Année 3	
Budget d'Etat :	10	10	10	30
.....	0	0	0	0
Populations :	0	0	0	0
.....				
Financement extérieur :				
.....				
TOTAL	10	10	10	30

Charges prévisionnelles de la dette extérieure (service de la dette découlant du financement du projet par année) : néant